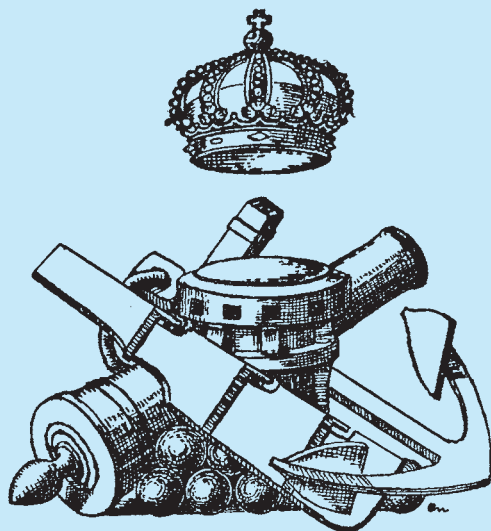


TIDSKRIFT I
SJÖVÄSENDET



1771

MED FÖRSTÅND OCH STYRKA

UTGES AV

KUNGL.
ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

SVERIGES MARINA AKADEMI

N:r 2 2018

181:a årgången

TIDSKRIFT I SJÖVÄSENDET

FÖRSTA UTGIVNINGÅR 1836

KUNGL. ÖRLOGSMANNASÄLLSKAPET

- en av de kungliga akademierna -

Redaktör: Kommendör Lars Wedin, e-post: editor@koms.se

Ansvarig utgivare: Kommendörkapten Per Edling, e-post: publisher@koms.se

Formgivare: Konteramiral Thomas Engevall, e-post: engevall@koms.se

Redaktionens adress: c/o Wedin, 263 Chemin de Plan Perret, 74 920 Combloux,

Frankrike. Telefon: +33618501438

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

Tidskrift i Sjöväsendet utkommer i regel fem gånger årligen. En årsprenumeration kostar 250:- för prenumeranter med postadress inom Sverige och 350:- för prenumeranter med utrikes postadress. Avgiften betalas till plusgiro nr 125 17-9.

Innehåll nr 2/18

Meddelanden från Kungl. Örlogsmannasällskapet.....	99
Ordföranden har ordet	106
Redaktörens spalt	108
Officersutbildningsperspektiv.....	111
Av Peter Thomsson	
Europe and security stakes at sea: what's new in 2018?	119
Av Alain Coldefy	
Den strategiske trekanten USA, Norge og Sverige.....	133
Av Tor Egil Walter	
Nystart för försvarssamarbetet i EU.....	145
Av Christian Madsen	
On Sea Denial.....	151
Av Milan Vego	
Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS) i samband med sjöfartsskyddsoperationer i ett skymningsläge.....	161
Av Sabrina Jikander	
Vad är en besättning?.....	169
Av Christophe Prazuck	
Försvarsmaktens användande av handelsfartyg i krig	175
Av Sten Göthberg & Mattias Widlund	
Fiskarhistoria.....	181
Av Lars Berglund	
HMS Ulven 1943-2018.....	189
Av Hans-Lennart Ohlsson	
News from the seas of China.....	194
Av Hugues Eudeline	
Reviews	197
Av Peter Hore	
Recension: Slagsida. Försvarsbesluten och sjöförsvaret.....	200
Av Lars Wedin	



Meddelanden från Kungl. Örlogsmannasällskapet

Nr 3/2018. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm onsdagen den 21 februari 2018.

(För TiS anpassat utdrag ur protokoll)

Sammanträdet ägde rum i Sjöhistoriska Museets hörsal, Djurgårdsbrunnsvägen 24, i Stockholm onsdagen den 21 februari 2018 i närvaro av 35 ledamöter och inbjudna gäster. Efter den slutna delen av sammanträdet inbjöds gäster att delta i sammanträdet. Sammanträdet avslutades med en gemensam middag.

- § 1 Sammanträdet slutna del förklarades för öppnat. Meddelade ordförande att hedersledamoten Alain Coldefy inte har kunnat komma till Stockholm pga. strejk på Air France. Avsikten var att hedersledamoten Coldefy skulle hålla sitt inträdesanförande under rubriken *Europe and security stakes at sea: what's new in 2018?* Styrelsen arbetar för att snarast hitta en ny tid för Coldefy anförande.
- § 2 Meddelades att sedan föregående möte har de ordinarie ledamöterna Torsten Engberg och Göran Romare avlidit. Ordförande påkallade en stunds tystnad.
- § 3 Föredrogs föregående sammanträdesprotokoll från sammanträdet 2018-01-22 i Karlskrona som med godkännande lades till handlingarna.

- § 4 Ordförande orienterade kort om hans deltagande vid Folk och Försvars Rikskonferens, den med hänsyn till konferensen väl timade debattartikeln i *Dagens Industri* och arbetet med *En Marin för Sverige*.
- § 5 Sekreteraren gav kort information om hur lanseringen av *En Marin för Sverige* är planerad samt planeringsläget för den uppföljande marinkonferensen – 2018 års marina valdebatt - den 30 maj i Stockholm.
- § 6 Inga övriga frågor framfördes.
- § 7 Orienterade sekreteraren att nästa ordinarie sammanträde äger rum ombord i s/s *Marieholm* i Göteborg onsdagen den 21 mars 2018 med början klockan 17.30. Öppet sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar. Inträdesanförande av ordinarie ledamoten Erik Lagersten. Seminarium under rubriken *Brandbekämpning ombord – vad kan vi lära av varandra?*
- Sammanträdet därefter äger rum i Stockholm på Sjöhistoriska museet onsdagen den 18 april 2018 i Stockholm, kl. 17.30. Slutet sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar (revisionsberättelse för 2017 och fråga om ansvarsfrihet för styrelsen). Beslut om årsavgifter och sammanträdesdagar för 2019. Inträdesanförande av ordinarie ledamoten PM Nilsson.
- Sekreteraren orienterade kort om den nya metoden för anmälan via länk.
- Sammanträdet ajournerades kort för att inbjuda gäster att ta plats i hörsalen.
- § 8 Ordinarie ledamoten Frank Rosenius orienterade om KKrVA projekt *Krigsvetenskap i 21:a århundradet* och de slutsatser främst rörande marinen, som arbetet har lett fram till. Följde lång och engagerad frågestund.
- § 9 Ordinarie ledamoten Jon Wikingsson orienterade om Marinstridskrafternas nya taktiska reglemente. Följde lång frågestund.
- § 10 Höll ordinarie ledamoten Peter Thomsson inträdesanförande under rubriken *Framtida officersutbildning i Marinen* med kopplingar till de krav som FM Perspektivplan (PerP) har identifierat. Följde lång frågestund.
- § 11 Förklarades sammanträdet för avslutat.

Vid protokollet

Bo Rask

Akademiens sekreterare

Nr 4/2018. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Göteborg onsdagen den 21 mars 2018.

(För TiS anpassat utdrag ur protokoll)

Sammanträdet ägde rum ombord i s/s *Marieholm* onsdagen den 21 mars 2018 i närvaro av 36 ledamöter och inbjudna gäster. Till sammanträdet hade gäster från Försvarsmakten, Föreningen för Göteborgs Försvar, sjöfartsintresserade organisationer och medlemmar i sjöofficerssällskapet i Göteborg inbjudits. Efter den slutna delen av sammanträdet inbjöds gäster att delta i sammanträdet. Sammanträdet avslutades med en gemensam middag.

- § 1 Förklarades sammanträdets slutna del för öppnat.
- § 2 Föredrogs föregående sammanträdesprotokoll från sammanträdet 2018-02-21 i Stockholm som med godkännande lades till handlingarna.
- § 3 Gav sekreteraren en kort information om lanseringen av *En Marin före Sverige*.
- § 4 Inga övriga frågor framfördes.
- § 5 Orienterade sekreteraren att nästa ordinarie sammanträde äger rum i Stockholm på Sjöhistoriska museet onsdagen den 18 april 2018 i Stockholm, kl. 17.30. Slutet sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar (revisionsberättelse för 2017 och fråga om ansvarsfrihet för styrelsen). Beslut om årsavgifter och sammanträdesdagar för 2019. Inträdesanförande av ordinarie ledamoten PM Nilsson.
- Gav sekreteraren en kort orientering om ny metod för anmälan via länk.
- Sammanträdet ajournerades kort för att inbjuda gäster att ta plats i lokalen.
- § 6 Höll ordinarie ledamoten Erik Lagersten inträdesanförande under rubriken *Officer och opinionsbildare. Önskvärt eller omöjligt?* Följde lång frågestund.
- § 7 Höll sekreteraren ordinarie ledamoten Bo Rask anförande under rubriken *En Marin för Sverige*.
- § 8 Förklarades sammanträdet för avslutat.

Vid protokollet

Bo Rask

Akademiens sekreterare

Nr 5/2018. Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm onsdagen den 18 april 2018.

(För TiS anpassat utdrag ur protokoll)

Det slutna sammanträdet ägde rum i Sjöhistoriska museets hörsal onsdagen den 18 april 2018 i närvaro av 37 ledamöter. Sammanträdet avslutas med en gemensam middag.

- § 1 Förklarades sammanträdet för öppnat. Hälsade ordförande våra äldsta ledamöter, de ordinarie ledamöterna Jarl Ellsén och Nils Rydström, särskilt varmt välkomna.
- § 2 Meddelades att sedan föregående möte har ordinarie ledamoten Gustaf Samuelson avlidit. Ordförande påkallade en stunds tystnad.
- § 3 Föredrogs föregående sammanträdesprotokoll från sammanträdet 2018-03-21 i Göteborg som med godkännande lades till handlingarna.
- § 4 Ordförande orienterade kort om genomfört möte med marinchefen, minnestunden för avlidne hedersledamoten Herman Fältström samt om den genomförda ceremonin på 75-årsdagen av HMS *Ulven* krigsförlisning.
- § 5 Gav sekreteraren en kort information om lanseringen av *En Marin före Sverige* och den planerade sjöförsvarsdebatten den 30 maj på Medelhavsmuseet. Meddelades att målgrupperna har företräde om det blir ett stort intresse.
- § 6 Anmälades att ett förslag till ändring av stadgarnas tillämpningsbestämmelser har inkommit till styrelsen. Ordförande orienterade om hanteringen av ärendet. Ärendet bordlades för styrelsens beredning i enlighet med stadgarnas tillämpningsbestämmelser.
- § 7 Kassaförvaltaren gav en kort sammanfattning av årsredovisningen 2017 finansiella instrument samt avslutade med att redovisa portföljens värdestegring. Redovisade ordinarie ledamoten Nils Eklund revisionsberättelsen för 2017.

Ställdes fråga om ansvarsfrihet för styrelsen. Beslutade sammanträdet med acklamation att bevilja styrelsen ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017. Meddelade sekreteraren att 100 jakande poströster för ansvarsfrihet har inkommit. Tackade ordförande ledamöterna för förtroendet, kommenterade kort sällskapets framgångsrika placeringsstrategi med utdelning från säkra värdepapper samt tackade kassaförvaltaren för hans gedigna arbete. Anmärkning: Årsredovisningen har skickats till samtliga svenska ledamöter och finns publicerad på hemsidan.

- § 8 Beslut om årsavgift för 2019 och beslut om sammanträdesdagar för 2019.

- Styrelsen föreslog oförändrad årsavgift 500 SEK för 2019.

Beslutade sammanträdet med acklamation enligt styrelsens förslag. Meddelade sekreteraren att 100 jakande poströster för styrelsens förslag har inkommit.

- Styrelsen föreslog sammanträdet följande sammanträdesdagar för verksamhetsåret 2018-2019.
 - o Onsdagen den 28 november 2018 i Stockholm, kl. 17.30
 - o Måndagen den 21 januari 2019 i Karlskrona, kl. 17.30
 - o Onsdagen den 20 februari 2019 i Stockholm, kl. 17.30
 - o Onsdagen den 20 mars 2019 i Göteborg, kl. 17.30
 - o Onsdagen den 10 april 2019 i Stockholm, kl. 17.30 (ändrat i förhållande till utsänt förslag)
 - o Onsdagen den 15 maj 2019 i Stockholm, kl. 17.30
 - o Onsdagen den 21 augusti 2019 i Karlskrona, kl. 17.30
Nomineringssammanträde
 - o Onsdagen den 25 september 2019 i Stockholm, kl. 17.30
Valsammanträde
 - o Onsdagen den 16 oktober 2019 i Göteborg, kl. 17.30
 - o Fredagen den 15 november 2019 i Stockholm, kl. 16.30
Högtidssammanträde

Ordinarie ledamoten Kenneth Lindmark anmälde att han önskade en bättre samordning vid val av dagar och datum för sällskapets aktiviteter. Flera gånger föreligger onödiga schemakrockar.

Beslutade sammanträdet om mötesdagar enligt styrelsens förslag.

- § 9 Övriga frågor. Avseende det årliga beslut om antal nya ordinarie ledamöter för inval, har styrelsen uppfattat att det kan uppfattas föreligga en konflikt mellan förarbetena till 2012 års stadgebeslut och de tillämpningsföreskrifter som beskriver invalsförfarandet. I syfte att klargöra detta föreslog ordföranden en diskussion i frågan, varvid en längre sådan fördes.

Bland annat anförde ordinarie ledamoten Nils Bruzelius att konsekvensen av att ledamöter tenderar att inväljas i en ålder som medger ett livslångt ledamotskap i ca 40 år sammantaget med en begränsning till 280 ordinarie ledamöter (OL) rent matematiskt leder fram till den uthålliga nivån av 7 nya OL per år. 280 dividerat med 40 ger 7. Så länge antalet ledamöter överstiger 280 ger 7 nya per år en insvängning mot de 280. Flera ledamöter uttryckte oro för att en begränsning till 3 eller 4 nyinvalda OL per år skulle leda till en höjning av medelåldern, och på sikt fler bortgångna ledamöter per år.

Innebörden skulle bli ett årligt behov av kraftig nyrekrytering för att undvika ett oavsiktligt fortsatt tapp av ledamöter. En jämnare rekrytering framhölls därför vara att föredra. På ordförandens förslag enades sammanträdet om att:

- Det är ostridigt enligt stadgarna att antalet OL ska ned till nivån 280
- Beslut om antal OL för inval ska fattas som leder mot nivån 280 i en långsiktig uthållig takt under som tidigare uttalats en period av ca 10 år
- I övrigt äger nomineringssammanträdet i enlighet med § 6 Tillämpningsföreskrifterna 2 och 3, beslutet om antalet nya OL för inval med det antal sammanträdet finner lämpligt och rimligt i beaktande av styrelsens förslag och bristanalys samt vad som fastställts ovan.

Ordföranden ställde också frågan om sammanträdet kunde anse att denna beslutsform vara tillräcklig i detta ärende, och således inte betrakta saken som en fråga för beslut enligt stadgans § 18.2. Sammanträdet biföll detta. Innan propåerna ovan förelades sammanträdet för beslut, ställde ordföranden frågan om någon av de närvarande ledamöterna var av annan uppfattning än vad som föreslogs. Ingen ledamot framförde avvikande mening, varvid besluten kan betraktas som enhälliga.

Oaktat vad som anförts om nomineringssammanträdet, som normalt äger rum i Karlskrona, betydelse för beslut om antal nya OL, framhöll ordföranden i beaktande av frågans vikt värdet av att denna diskussion och besluten ovan även avhandlats vid ett sammanträde i Stockholm.

Ordföranden anmälde att han avsåg att redovisa diskussionen och besluten ovan vid årets nomineringssammanträde den 22 augusti i Karlskrona.

Orienterade ordinarie ledamoten Kenneth Lindmark kort om regeringens beslut om *angränsande zon* vilket kommer att tydliggöra myndighetsutövningen till sjöss. Anmärkning; Sekreteraren har skrivit ett längre yttrande i ärendet.

Fortsatte ordinarie ledamoten Kenneth Lindmark med att fråga om akademien ställer sig bakom en ambition att en tretungad flagga ska blåsa från Waxholms kastell? Ordförande meddelade att frågan var ny för styrelsen och måste beredas före det att akademien tar ställning i frågan.

§ 10 Höll ordinarie ledamoten PM Nilsson inträdesanförande under rubriken *Försvaret och media, två konsolideringsbranscher i behov av stöd utifrån*. Följde lång frågestund.

§ 11 Orienterade sekreteraren att nästa ordinarie sammanträde äger rum i Stockholm på Sjöhistoriska museet onsdagen den 16 maj 2018 i Stockholm, kl. 17.30. Öppet sammanträde. Stadgeenliga förhandlingar. Inträdesanförande av ordinarie ledamoten Peter Ahlås. Diskussion om luftförsvaret ombord.

Orienterades att Marinkonferensen eller ”valrörelsens stora sjöförsvarsdebatt” genomförs på Medelhavsmuseet onsdagen den 30 maj från klockan 13.00. Debatten ska helt handla om sjöförsvaret. Försvarsministern Sr Peter Hultqvist och samtliga partiets försvarspolitiska talesmän har accepterat. Moderator är en av Sveriges främsta försvarspolitiska debattörer, Annika Nordgren Christensen.

Debatten börjar klockan 13.30 med att ordförande välkomnar och presenterar de viktigaste slutsatserna av *En Marin för Sverige*. Introducerar moderator som välkomnar Sr för ca 20 minuters anförande. Därefter frågor till Sr från moderator och auditoriet. Därefter välkomnas övriga partier att i tur och ordning kommentera Sr anförande med frågor från moderator samt repliker. Slutsummering samt avtackning av ordförande. Debatten slut klockan 15.30 därefter kaffe.

§ 12 Förklarades sammanträdet för avslutat.

Vid protokollet

Bo Rask

Akademiens sekreterare

VI ERBJUDER ALLT I UNIFORMER
OCH TILLBEHÖR FÖR MARINEN



RONNEBYGATAN 39, 371 33 KARLSKRONA

TEL.0455-10298

www.nymansherr.nu

e-post: info@nymansherr.nu



Grått finns i många nyanser...

En etablerad syn på en konflikts utveckling är den raka linje som i 45° går från djupaste fred via incidenter och kränkningar till krig. Utrymmet i mitten, dvs mellan fred och krig kallas numera ofta för ”gråzonen”.

Bilden över en konflikts eskalering, liksom själva begreppet gråzon, är ett tacksamt pedagogiskt grepp för att förklara hur saker och ting hänger ihop. Den tidigare rakt lutande kurvan ifrågasätts dock mer och mer. Kommande konflikter behöver inte alls följa gamla mönster. Vi kanske aldrig kommer att hamna i ett etablerat krigsförhållande. Förloppen kommer att vara snabbare och mindre tydliga. ”Fog of war” kommer att ersättas av ”fog of gray”. Den tidigare dimman kom från krutrök, med all den osäkra lägesbild den medförde. Men fortfarande med uppenbar klarhet om den stora bilden. Några är i tydlig konflikt med varandra utan tvekan om vilka. Den nya dimman uppstår paradoxalt nog just i avsaknad av krutröken. Om ingen skjuter på oss, vem och var är då fienden?

Inget av detta är nytt. Om inte förr blev det uppenbart vid den ryska ockupationen av Krim och östra Ukraina. Det har uttryckts väl i begreppet ”små gröna män”. Kombattanter utan förbands- eller nationalitetsbeteckningar. Men förekomsten av små gröna män visualiserar ändå konflikten, om än anonyma så är de ändå ett uttryck för en motståndare. Gråzonen rymmer ju även scenarier utan tillgång till någon form av uppenbart synlig kombattant eller företrädare för den motstående parten.

Utän att göra anspråk på att ha sammanfattat hela problematiken kring företeelsen gråzon, så ser jag tre frågeställningar:

1. Vem av oss gör vad på vems order?
2. När är vi gråzonen?
3. Vem är vår motståndare?

När jag (utan försök till rangordning) numrerade de tre, slog det mig att jag omedvetet började med ansvarsfördelningen. Jag tror det är en väldigt svensk tankefigur. Vi är

fångade i det inrikespolitiska perspektivet, som började med skotten i Ådalen. Därifrån tar vi i första hand sikte på vikten av att inte ha militär närvaro i vad som gärna låter sig definieras som ett polisiärt ärende. Det är också mycket lättare att debattera departementsansvar och förordningstexter än de mycket svårare frågorna ”vad är det som egentligen händer?” och ”mot vem ska vi rikta våra motåtgärder?”.

Att nummer 2 över huvud taget är med, är en funktion av bildens makt över tanken genom den 45-gradiga utvecklingslinjalen jag inledde med ovan. Men med de insikter om det framtida slagfältet som såväl Kungl. Krigsvetenskapsakademien i sin studie *Krigsvetenskap i det 21:a århundradet (KV21)* och vi själva i *En Marin för Sverige* presenterat i sen tid, är svaret på frågan att vi är redan där.

Frågeställningen under nummer 3 illustreras tydligt och kusligt genom den på goda grunder förmodat ryska nervgasattacken i Salisbury. Som tillsammans med en på annat sätt svårförklarad uppgång i dödligheten bland avhoppare, inklusive deras familjemedlemmar, från just Ryssland, lyfter fingret tydligt i den riktningen. I de inledande spekulationerna kring händelsen nämndes t o m möjligheten att Storbritannien påkallar artikel V i Nato-fördraget som ett svar. Det är betecknande, den högsta formen av krigstillstånd vi känner som svar på ett pubbesök i Salisbury. Välkommen till gråzonen!

Mitt syfte med denna ledare är inte att peka på företeelserna i sig. Även om de inte brett diskuteras så är de flesta aktörerna inom försvars- och säkerhetspolitiken väl medvetna om dem och den problematik som de medför. Den oro jag känner är att begreppet gråzon blir en låda i vilken man tacksamt stoppar ett antal problem som behöver diskuteras och definieras innan vi hamnar i en situation då de måste lösas akut. I en hotfull men oklar situation är det inte oklarheten som får vara bestämmande för våra motåtgärder, det måste vara hoten.

Jag upplever en obehaglig likhet med det tidiga 2000-talets ”återtagning”. Det blev också en låda där mycket hamnade. Men det diskuterades aldrig hur en återtagning skulle genomföras. Hade vi då haft de insikter vi idag har om de enorma svårigheter och kostnader som en återuppbyggnad av vårt totalförsvar innebär, kanske begreppet aldrig hade fötts. Det hade möjligen inte stoppat avvecklingen av försvaret, men i det hade i alla fall inte kunnat ske med de skygglappar för verkligheten som ”återtagningen” gav aktörer på bägge sidor.

Michael Zell

Ordförande i Kungl. Örlogsmannasällskapet



Sommarläsning

Inledningsvis vill jag be om ursäkt för att nummer 1 inte distribuerades i fullständig form; de två första och de två sista sidorna hade försvunnit. Den enda artikel som drabbades var recensionen av före hedersledamoten Fältströms artikel vars sista sida försvann. Recensionen återges här i den fulla versionen.

Detta nummer innehåller en blandad kompott av svenskt, amerikanskt, norskt och franskt; om strategi, operationer, taktik, personal, sjöfart och fiske.

Om vi börjar med strategi så ger hedersledamoten Coldefy en fascinerande genomgång av de strategiska utmaningar som Europa står inför. Korresponderande ledamoten Walter ger en analys av den nordiska strategiska situationen. Denna ger ett annat perspektiv härpå än vad vi är vana vid – liksom hedersledamoten Wang gjorde i förra numret. Behövs måne ett svenskt nytänk? Slutligen beskriver ledamoten Madsen situationen inom EUs försvarssamarbete; här finns intressanta möjligheter för Sverige – om vi är beredda att ta tag i dem!

Korresponderande ledamoten Vego står för en högtintressant studie av *Sea Denial*; den innehåller många intressanta tankar av stort intresse för den svenska marina strategin.

På taktisk nivå argumenterar örlogskapten Jikander för att Marinen skall anamma Natos koncept *Naval cooperation and guidance for shipping* (NCAGS). Artikeln visar hur väl våra unga sjöofficerare är bevärande i internationellt samarbete – mycket glädjande!

Som redaktör är jag särskilt glad över att kunna presentera en artikel avseende personal av den franske marinchefen, amiral Prazuck. Den är på svenska genom vänligt tillmötesgående av den franska marinstaben. Artikeln visar eftertryckligt på behovet av en marinspecifik utbildning, inte alltför belastad av försvarsgrensgemensamma hänsynstaganden.

Till kategorin artiklar om personal hör också den alltid flitige och läsvärde ledamoten Thomssons inträdesanförande om officersutbildningen. Denna passar väl in i amiralen Prazucks argumentation.

Så till kategorin sjöfart. Här gör ledamoten Göthberg och advokat Widlund – båda välkända för TiS läsare – en analys av sjöfartens möjliga användning i krig. Denna är central för de resonemang som framförs i KÖMS skrift *En marin för Sverige!*

Skydd av fiske är en hävdvunnen uppgift för Marinen. Vi har i ett tidigare nummer fått lära oss hur man ”räknar fisk” (Laurec i nr 4/2017). I detta nummer möter vi den svenska verkligheten i en artikel av yrkesfiskaren Lasse Berglund.

Det är nu 75 år sedan HMS *Ulven* minsprängdes. Tillsammans med Hårsfjärdsolyckan utgör denna Marinens största förlust i modern tid. Ledamoten Ohlsson ger oss en repetition av denna förlisning. Skildringen är inte minst viktig med hänsyn till de desinformationskampanjer som förts i frågan.

Slutligen har vi ”som alltid” en uppdatering om läget i Kinesiska havet av korresponderande ledamoten Eudeline och nya bokrecensioner av korresponderande ledamoten Hore.

Nästa nummer skall fokusera på marin utbildning, framför allt av officerare. Redaktören tar tacksamt emot artikelförslag med synpunkter i frågan!

Slutligen vill jag uppmana Marinens förbandschefer att i sin tur uppmana sina officerare att skriva i TiS! Det är de unga som är framtiden, därför är deras synpunkter viktiga. Redaktören hjälper gärna hugade skribenter med utformningen. Belöningen är en gratisprenumeration!

Lars Wedin

Redaktör för Tidskrift i Sjöväsendet

Ändrad adress?

Det är viktigt att akademiens sekreterare och redaktören för Tidskrift i Sjöväsendet får kännedom om ändrad postadress.

Vänligen anmäl detta snarast till antingen:

secretary@koms.se eller *editor@koms.se*

Anmälan kan också göras brevlades till:

Redaktionen för TiS, c/o Lars Wedin, 263 Chemin de Plan Perret,
74920 Combloux, Frankrike



Styrelsen söker en expeditjonschef till KÖMS kansli

Styrelsen har beslutat att sekreteraren ska stödjas med en administrativ resurs på kansliet Teatergatan 3 i Stockholm. Lämplig person är en ledamot eller pensionsavgångens officer med sinne för god ordning samt noggrannhet med detaljer.

Uppgiften innebär att under några timmar per vecka (arbetsinsatsen varierar över året) stödja sekreteraren med främst:

Matrikelfrågor

Ledamots- och prenumerantförteckning, registerföring, medaljregister och medaljhållning samt KÖMS liggare.

Inval

Biträda vid framtagning av informationsdokument, valsedlar mm för utskick till ledamöter.

Hantera lokalbokningar för styrelsen och akademiens sammanträden

Tävlingsskrifter och bokstöd

Motta förslag, förbereda och sammanställa beslutsunderlag samt följa upp och effektuera fattade beslut.

Ansvara för akademiens trycksaker

Blanketter, kuvert och tryckerikontakter. Utskick till ledamöter, inbjudningar till gäster och belönade.

Ansvara för hemsidans innehåll och aktualitet

Utlägg av aktuellt material avseende texter och foto.

Föredragande för styrelsen

Delta i styrelsens arbete som föredragande i ovanstående frågor samt vid behov ytterligare avlasta sekreterarens och vetenskapsgrenarnas administrativa uppgifter.

Arbetet kommer att ersättas med ett arvode som förhandlas med den sökande. Intresseanmälan till secretary@koms.se alternativt på mobiltelefon 0766-323883.

Bo Rask

Akademiens sekreterare



Ledamoten
PETER THOMSSON

Örlogskapten Peter Thomsson tjänstgör vid Ledningsstabens inriktningsavdelning. Han är civilekonom med erfarenhet från finanssektorn och försvarsindustri. Han är även författare till boken Sjöfartsskydd & ISPS-koden (3:e uppl., 2017 med Mattias Widlund).

Officersutbildningsperspektiv

Inträdesanförande hållet vid Kungl. Örlogsmannasällskapets ordinarie sammanträde i Stockholm den 21 februari 2018.

Abstract: This article compares current programmes for officer recruitment and training with the Defence Outlook report submitted to the Government on the 22nd of February 2018. The aim is to assess to what extent these meet with the requirements dictated by the future operational environment and the recommended long-term development of the Swedish Armed Forces.

The scope of conflict has widened beyond the traditional understanding of interstate conflict into hybrid warfare, with military and non-military assets indiscriminately targeting both civil and military objectives. In addition to this, technological gains enable temporal compression whilst at the same time expanding the area of operations into new domains, such as cyber operations. The complexity of the future operational environment, the need to harness the possibilities of technological development and the inherent international character of modern warfare all pose their requirements on future officers' training.

The Swedish Armed Forces have recently seen a re-activation of military service after a brief period of full professionalisation. There have also been a re-introduction of non-commissioned officers. The distribution of roles has allowed for individuals of the different categories to specialise to a higher degree than before.

As a consequence of an impending shortage of commissioned officers, a programme of "Several Points of Entry" has been introduced, by which individuals with an academic degree who are deemed appropriate can be commissioned as officers with an individual training programme. In a similar vein, reserve officers' training and defence engineer (Master of Science level) programmes have been restarted. The author argues that the three latter initiatives provide more than a gap-filler for the Armed Forces in general and the Navy in particular. Rather, together these provide a necessary flexibility required to take in the broad range of challenges posed by future conflict.

Inledning

Följande anförande tar sin utgångspunkt i den perspektivstudie som Försvarsmakten lämnade in till regeringen 22 mars 2018. Tanken är att ställa den framtida operationsmiljön som beskrivs i studien, med de krav och förutsättningar den ger, mot dagens officersutbildning för att resonera kring hur adekvat denna är samt vad som i författarens mening bör utvecklas eller behållas.

En värld i brand?

Världen står kanske inte i brand men vi har ett västerländskt politiskt landskap som är alltmer färgat av nationalism och protektionism. Vi ser även ekonomiska utmaningar som en följd av globalisering, ökade flykting- och migrationsströmmar, extremism, fundamentalism och terroristattentat. Det finns också starka krafter som verkar mot mellanstatliga organisationer och överenskommelser

Även den säkerhetspolitiska domänen förändras. I Asien ökar spänningarna med Nordkoreas fortsatta trotsande av världssamfundet. Kina flyttar kontinuerligt fram sina positioner ekonomiskt och diplomatiskt. Militärt expanderar man sitt inflytande med konstgjorda öar i Syd- och Östkinesiska sjön men även med örlogsstyrkor på fjärran hav. I februari i år stävade den kinesiska flottan mot Maldiverna till stöd för en president med en anorlunda tolkning av demokrati och för att hindra en indisk intervention. I väster är det istället USA:s relation till FN, Nato, EU och Ryssland som genomgår ett förändringsskede där gamla sanningar inte längre är lika självklara.

Ändå utgör Rysslands agerande för närvarande det största orosmomentet ur svenskt säkerhetspolitiskt hänseende. Ryssland har i allt högre grad utmanat

den europeiska säkerhetsordningen. Man har för första gången sedan Andra världskriget ensidigt ritat om gränser i Europa och går öppet i strid med strid med den liberala, regelbaserade världsordningen. Istället anser sig Ryssland ha rätt till en intressesfär och att ha inflytande över andra stater, mot deras rätt att själva bestämma sin politik.

Den ryska maktapparaten är hårt knuten till ett system av ömsesidigt beroende i ett politisk-ekonomiskt komplex med allt större inskränkningar av medborgarliga rättigheter. På klassiskt vis är den ryska inre repressionen nära förbunden till den yttre aggressionen. De ryska dåden mot Aleksandr Litvinenko och Sergej Skripal är två i raden av uttryck för viljan att med eftersträvat förtäckt agerande med dödliga medel hänsynslöst hävda sina intressen bortom de egna gränserna. Viljan att nyttja även rena militära maktmedel utomlands har upprepat uppvisats i Georgien, i Ukraina och i Syrien.

En omfattande upprustning av den ryska krigsmakten pågår sedan flera år i beväpningsprogrammen, det första från år 2011 till år 2020 och redan innan dess avslutande har ett nytt aviserats från år 2018 till år 2027. Det kan nämnas att dessa båda program innebär en ambitionsökning, efter tre tidigare avbrutna försök, och att man hållit fast vid dem trots ett allt kärvare statsfinansiellt läge.¹ De omfattar även kärnvapenarsenalen, bland annat med taktiska kärnvapen eller slagfältskärnvapen för vilka tröskeln för användande kan vara lägre.

1. Utan alla andra jämförelser skulle motsvarande tidiga och långsiktiga beslut i svensk tillämpning nog innebära en snabbare och även billigare förmågeuppbyggnad men vår förvaltningsmodell är ju inte densamma som den ryska.

Östersjön med västligt eller östligt perspektiv

Efter Kalla krigets slut åtnjöt Östersjöområdet en positiv utveckling. Sovjetunionens upplöstes varvid Estland, Lettland, Litauen och Polen blev fria och Tyskland återförenades. Dessa länder blev även NATO-medlemmar och den långa sydöstra stranden av Östersjön övergick från Warszawapaktens kontroll till en grupp självständiga länder. Sverige och Finland trädde in i EU vilket gav stärkta politiska band genom Lisabonfördragets 42.7 innebär även ett solidariskt ansvar för Europas säkerhet. Sammantaget har denna utveckling gynnat svensk säkerhet

Med ett annat perspektiv, från Moskva, kan vi konstatera att Östersjön fortsatt utgör en skärningsyta mellan Ryssland och Nato. Nu dessutom med en rysk exklav, Kaliningrad, respektive en Nato-exklav i form av de baltiska staterna, om man bortser från Suwalki-korridoren till Polen.

Rysslands vilja att nyttja militära maktmedel för att nå sina målsättningar, borde egentligen inte vara en överraskning efter att Putin i München år 2007 förklarar att Ryssland ser sig förfördelat och sedan dess har utvecklat sin doktrin och sina rustningsprogram. Möjligen har det gått fortare och stadigare än väntat, trots oljeprisfall och sanktioner. Som en konsekvens av det ryska agerandet har Nato tillfört multinationella förband till Baltikum och Polen inom ramen för *Enhanced Forward Presence*.

Väpnad konflikt som konsekvens av misstag och missförstånd utgör redan idag en reell risk och Försvarets maktens bedömning är att Sverige oundvikligen

kommer att drabbas om en konflikt bryter ut i Östersjöområdet. En kapplöpning om svenskt territorium kan då uppstå mellan parterna.

På Försvarets maktens hemsida framgår att försvarsanslaget 1978/1979 uppgick till 3,1 % av BNP. Ännu år 1997 uppgick till anslaget till 2 % av BNP och som Allan Widman påpekade vid Folk och Försvars Rikskonferens i Sälen tidigare i år fanns då inget hot. Idag finns hotet men försvarsbudgeten motsvarar bara 1 % av BNP.

Utmaningar

Den militärtekniska utvecklingen har givit upphov till en rad nya vapen och medel. Det är framsteg inom robotik, autonomi och artificiell intelligens, nya material och additiv tillverkning samt ökad uppkoppling, även mot rymden, och integration av större datamängder. Det har givit större räckvidder på sensorer och precisionsvapen, där hypersoniska vapen är nära förestående. Ännu kortare förvarning men närmast obegränsad räckvidd har cyberkrigföring. Tillsammans har dessa utvecklingar utsträckt det operativa stridsrummet samtidigt som tidsförhållandena i verkanskedjan komprimerats. Samtidigt tenderar utvecklingen mellan medel och motmedel att leda till att faktiska stridsavstånd ändå blir betydligt kortare än maxporté. Detta förhållande betonar värdet av bemannade plattformar med kvalificerade sensorer för att utröna vad som är högvärdiga mål och särskilja dem från civil sjöfart, skenmål och vilseledning.

Operationsmiljön i norra Europa har förändrats, liksom karaktären och omfattningen av en eventuell framtida konflikt. Beroende på syftet kan lokal och temporär kontroll vara tillräckligt,

i synnerhet vid upprättandet av framskjutna avregleringszoner. Då kan det räcka att skapa osäkerhet eller att bestrida motståndarens kontroll, vilket är mindre krävande än att upprätta egen kontroll.

Även samhällets sårbarhet har ökat till följd av allt högre grad av sammanlänkande system och ekonomiskt rationella flödesberoenden vilket blir sårbart för en förslagen motståndares hybridkrigföring. Den senare kan beskrivas som en kombination av reguljär och irreguljär krigföring inom ett breddat konfliktspektrum där en stat använder alla maktmedel för att uppnå sin politiska mål. Det sker utanför etablerade regelverk utan urskiljning mellan civila och militära mål, där påverkansoperationer och cyberattacker är en väsentlig del.

Egentligen är detta inte nytt även om omfattningen blivit större. En väsentlig förändring är dock målsättningen att så tvivel och osäkerhet, vilket slår hårt mot vårt informations- och kunskapssamhälle och undergräver förtroendet för myndigheter och människor emellan. Det är mindre krävande än att sälja in sin egen sanning genom propaganda men kan vara minst lika effektivt för att förlama eller söndra motståndarlägret, där man spelar på egenskaper hos fria och öppna samhällen. Ett gammalt talesätt lär göra gällande att "en lögn kan gå från Baghdad till Istanbul medan sanningen letar efter sina sandaler".

Tillsammans utgör den globala och regionala omvärldsutvecklingen, de militärtekniska framstegen och den förändrade stridsmiljön starka skäl till att vi behöver ett modernt och starkt försvar för att kunna möta ett angrepp, och för egen del nyttja högteknologiska system. Det måste också kunna hantera en fiende som målmedvetet agerar i gråzonen.

Officerskompetens

En god förståelse för den militärtekniska utvecklingen är fortsatt viktig. Som nog alltid varit fallet för framgångsrika militära operationer måste beslutsfattare förstå teknikens möjligheter och begränsningar, både för fiendens och egna system. Växelverkan mellan olika teknikutvecklingsled ge stora språng, i synnerhet de som kan kopplas till artificiell intelligens. Detta kräver officerare som har förmåga att snabbt nå tillräcklig förståelse för att dra nytta av den bedömt fortsatt snabba teknikutvecklingen.

Den svenska säkerhetspolitiska utvecklingen visar i allt högre grad på vår hemvist i den västerländska värdegemenskapen som en del i ett större säkerhetspolitiskt sammanhang. Den internationella dimensionen i yrket är ofrånkomlig, både i avlägsna insatser och för nationellt försvar och regional stabilitet.

Med en allt större betoning av den kognitiva dimensionen ökar kraven på att oavsett konfliktnivå kunna urskilja vad som är hänförligt till ett antagonistiskt statsagerande. Det kan vara utmanande när motståndaren eftersträvar just det otydliga och vilseledande för att förhindra oss att ens uppfatta situationen, än mindre förstå och hantera den.

Officersutbildningar

Jag menar att vi med återinförandet av ett trebefälssystem har skapat bättre förutsättningar än vad som var fallet med den gamla NBO-lösningen. Den var med viss variation avsedd som en *Mädchen für alles*, en standardlösning som oundvikligen medförde kompromisser. Detta har tidigare avhandlats av ledamoten Jonas Hård af Segerstad i TiS 4/2017. Dagens indelning i officerare, specialistofficerare

och gruppbefäl möjliggör för individer ur de olika kategorierna att utvecklas och bättre komma till sin rätt i ett sammansatt system. Därmed blir Försvarsmakten lite mer lik det internationellt gängse. Mina egna internationella erfarenheter gör dock gällande att vi generellt har en högre lägstanivå i alla personalkategorier.

Officerare är något mer *konsumenter* av militär förmåga, vilket formuleras som att "...leda militära operationer och besluta om när och till vilken grad militärt våldsanvändande ska tillhandahållas..."² I motsvarande synsätt är specialistofficerare mer *producenter* av militär förmåga och förutsättningskapande för att genomförandet, "...verkställandet av legitim våldsutövning..." och "...att leda lägre förband i strid."³ Även om uppdelningen inte är entydig så ger den bättre förutsättningar för fördjupning inom respektive fält för att utveckla den för expertis som krävs.

Att värnplikten inte längre är vilande väntas i första hand påverka Armén med dess redan idag höga andel av tidvis tjänstgörande gruppbefäl och soldater samt rekryteringssvårigheter till dessa kategorier. Hur det utvecklas på medellång sikt är för författaren inte känt, i perspektivstudien är personalförsörjning med struktur en del av de fördjupade studier som aviserats. Preliminärt avses ökningen av antalet amfibiebataljoner till del ske genom pliktjänstgörande soldater. För Flottans del förespråkas främst en aspirantutbildning, i likhet med vad som anförts av ledamoten Jonas Hård af Segerstad i ovan anförd artikel. Marinens karaktär att till övervägande del bestå av

stående förband bör likväl kompletteras med pliktjänstgörande personal för att skapa erforderlig uthållighet, i synnerhet vid högre konfliktnivåer och under spridning. Därtill krävs en större numerär av reservofficerare för att säkra en god personalförsörjning för hela konfliktskalan, som redan idag är fallet på flottiljer och i staber.

Den återupptagna rekryteringen till *Försvarsingenjör* innebär i sig att ett glapp börjar avhjälpas. Liksom med medicin och juridik har myndigheten god insikt om behovet av den specifika expertisen, i kombination med den militära professionen. Även återinförandet av reservofficerssystemet är en nyckel till en fortsatt fungerande Försvarsmakt. Sedan millennieskiftet har utbildningsomgångarna minskat och under de senaste tio åren har reservofficersutbildningen i Marinen helt uteblivit. Det är till del en konsekvens av övergången till stående förband och med det en vanligt förekommande missuppfattning att reservofficerarna inte behövs. Personalamarna har emellertid varit för snäva och organisationen dessutom för liten för att kunna hantera individens frånvaro för ledigheter, kommanderingar eller karriärväxling. Den förstärkning som reservofficerare utgjort under perioden har därför varit oundgänglig för Försvarsmakten. Den mindre numerär individer som tjänstgjort har varit i högsta grad aktiv och bidragit till att Marinen kunnat bemannas och lösa sina uppgifter hemma och borta. Dessutom har reservofficerssystemet givit myndigheten tillgång till kompetens som inte kan vidmakthållas inom organisationen. Individerna har kommit till sin rätt, tack vare framsynt planering och engagerade chefer. Marinen är fortsatt ett föredöme för nyttjandet av denna effektiva resurs.

2. *Vår militära profession – Agerar när det krävs*, Försvarsmakten 2017, sid. 37.

3. *Ibid*, sid. 45.

Den nuvarande utvecklingen för oss inte tillbaka till det gamla mobiliserande invasionsförsvaret, så jag väntar mig att framtidens reservofficerare kommer att tjänstgöra i något annorlunda former. Troligen blir det omväxlande perioder med täta tjänstgöringar följda av mindre aktivitet. En del av framgången hos de reservofficerare som tjänstgjort mest har varit att de knutits nära till organisationen och därmed kunnat verka utan startsträcka vid tjänstgöringstillfällen. Så bör det bli även framgent. Som jag anfört i en tidigare artikel bör det tidigare *korgsystem*⁴ återinföras, på bredd över hela Marinen, och då administreras på central nivå i Marinstaben av en PersRO för Marinen.

De stora pensionsavgångar som Försvarsmakten står inför kan omvänt innebära att organisationen riskerar att förlora värdefulla erfarenheter. Oavsett om personalstyrkan fördubblas, som perspektivstudien anger, är det en kraftig tillväxt och samtidigt omsättning av personalstyrkan vi står inför. Det kan bli utmanande att ombesörja det samtidigt som förmågan ska fortsätta att växa.

Redan nu har ett flertal åtgärder iståndsatts för att öka personalförsörjningen och bredda kompetenspaletten. Under samlingsnamnet *Fler vägar in* eftersträvas en bredare rekrytering än när inträdet i officersyrket främst skett via värnplikten eller därefter kort efter gymnasiet. Genom Särskild officersutbildning (SOFU) rekryteras individer med lämplig akademisk examen för en kortare utbildning än det ordinarie officersprogrammet. Utbildningens omfattning behöver inte vara standardiserad, som den just nu i stor utsträckning verkar ha blivit, utan ska kunna anpassas efter den kompetens

individen bär med sig och de befattningar denne planeras emot. SOFU skiljer sig också genom det att anställningen, enligt 20 § officersförordningen, sker före genomgången utbildning. Det senare är en väsentlig skillnad från de ordinarie programmen där anställning sker efter genomgången officers-, specialistofficers- eller reservofficersutbildning, enligt antingen 17 § eller 18 § enligt officersförordningen. Nöden är uppfinningens moder, i detta fall kan det om SOFU faller väl ut ge upphov till en berikande tillförsel av kompetens också efter att det initiala behovet att komplettera det ordinarie officersprogrammet har uppfyllts, även om det för närvarande är menat som ett temporärt instrument för att komplettera rekryteringen.

Liksom med andra förändringar av personalförsörjningen har *Fler vägar in* konceptet initialt mötts med viss skepsis, ofta formulerad som att det är omöjligt att tillgodogöra sig professionen på endast en tredjedel av officersprogrammets (OP) tid. Även om denna första omgång enligt plan läser ett ettårigt program är det inte avsett att vara en standardlösning utan SOFU ska kunna anpassas till den längd som motsvarar individens behov för att nå en erforderlig kompetensnivå. De första som antagits ska dock redan finnas i Försvarsmakten och ha genomgått militär grundutbildning. En annan kritik är att individerna inte väntas utveckla tillräckligt mycket av den militära kärnprofessionen. Jag vill mena att rekryteringen av individer med särskild kompetens inte bör ske för att forma om dem till generalister utan för att dra nytta just av deras särprägel. Dessutom kanske dessa individer, utifrån sina specifika kompetenser, lämpar sig särskilt väl för karriärbanor som inte lika väl skulle löpas utifrån

4. Se TiS nr 1, 2017 sid 153. (Reds. anm.)

ordinarie OP. Det vore nog även till ömsesidig nytta eftersom förutsättningarna för att hitta rätt individ till varje befattning då kan väntas öka.

Rätt bemanning

Kanske känns mycket av perspektivet framåt igen från gamla tider men det är inte Kalla kriget 2.0, inte heller varken det gamla totalförsvaret eller invasionsförsvaret som kommer åter. Samhället är i grunden förändrat, mer decentraliserat men samtidigt mer flödes- och teknikberoende. Dagens officerskår är präglad dels av det gamla men kanske i än högre grad i den rollsökning Försvarmakten genomgått sedan murens fall, från evig fred till internationella militära insatser och tillbaka till nationellt fokus; ständigt under nedläggning och avveckling. Kan det vara rätt bemanning för framtidens Försvarmakt? Det kan bli svårt att bryta de tankebanor som etablerats i myndigheten som en följd av successiva neddragningar, något som erfors under arbetet med perspektivstudien. Samtidigt kan erfarenheterna från denna period utgöra en grundsten för effektiv och innovativ tillväxt.

Möjligen kan den förändring från Kalla krigets och ubåtsjaktidens uppgiftsfokus till en idag i min mening överdrivna tonvikt på förvaltningsprocesser ha satt spår som hämmar initiativkraft och oortodoxt tänkande. Å andra sidan kan det istället innebära att vi utvecklar chefer som kan balansera ett gott beslutsfattande innanför de byråkratiska ramarna.

Liksom i andra organisationer finns en benägenhet att ha svårigheter att acceptera förändringar, i synnerhet sådana som av många upplevs beröra dem eller ställa ifråga deras kompetens. Trots den tidigare kritiken mot NBO tycks de som är

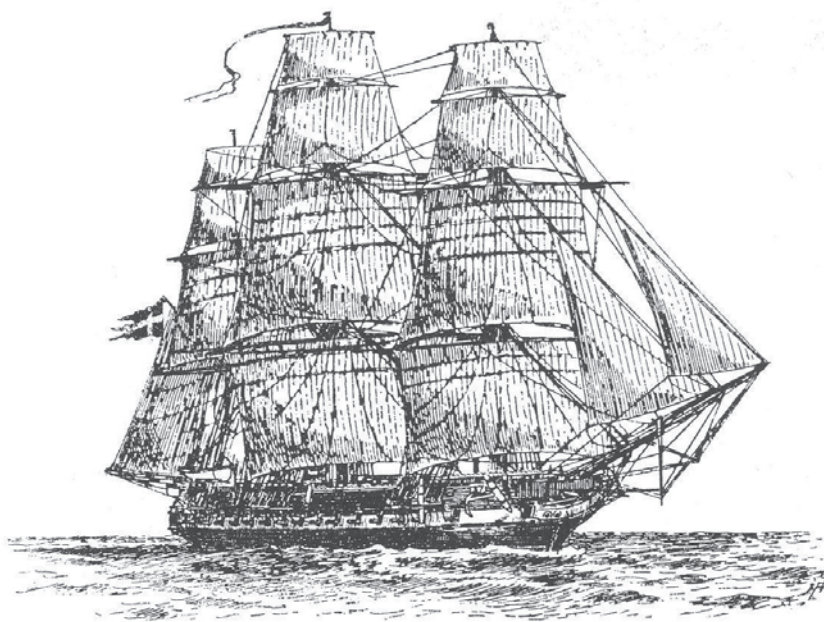
sprungna ur det system vara de främsta kritikerna mot den senaste utvecklingen. Givetvis kommer systemet fortsatt att behöva utvecklas men att försöka motverka ter sig både onödigt och utsiktslöst.

Avslutning

Som Clausewitz skrev är krigets natur bestående men dess karaktär föränderlig. Ofta tenderar vi att se på vår egen som en brytningstid där allt förändras men i retrospektiv är det sällan så. Kanske är vad jag anför ovan väl bekant, i så fall hoppas jag att det väcker fler inlägg som kan utveckla vägen framåt. En klok person lärde mig att det är förpliktigande att annonsera banbrytande idéer för en militär organisation, sett till mer än 4 000 år av historia och utveckling av yrket. Oavsett på vilket sätt och vilken omfattning kompetensen utvecklas består det militära befälet i den väpnade striden som kärnan i yrket lika tidlöst som havet för sjöofficern förblir det okuvliga och styrande av elementen.

I hanteringen av gråzonsagerande, territoriell integritet eller krigföring måste det militära befälet utövas med hög kompetens och förmåga att korrekt förstå situationen och därefter vidta avvägda åtgärder. Tillsammans med tydliga mandat och ansvar utgör detta oundgängliga förutsättningar för ett korrekt beslutsfattande. I viss mån kan säkerligen den fortsatta teknikutvecklingen underlätta genom förbättrade sensorer, beslutsstöd och ledning. Det kommer emellertid troligen att gynna även motståndaren. Jag tvivlar därför starkt på att tekniken under överskådlig tid kommer att kunna reducera värdet av kompetent beslutsfattande på plats i elementet och i den rådande situationen.

För detta är det avgörande med ett personalförsörjningssystem som tillförsäkrar organisationen både bredd- och spetskompetens med ett flexibelt förhållningssätt till var denna kompetens återfinns och bäst bevaras.





Hedersledamoten ALAIN COLDEFY

Amiral Alain Coldefy, franska Marinen, har bland annat varit fartygschef på hangarfartyget Clemenceau. Under 1999, då flottiljamiral, var Coldefy chef för en brittisk/franska stridsgrupp under operation Allied Force ombord på hangarfartyget Foch. Han befordrades till amiral 2002 och tjänstgjorde som chef för försvarsstaben och därefter som generalinspektör för försvarsmakten. Han pensionerades 2006 och är nu ordförande för KÖMS systerakademi Académie de marine samt, bland annat, direktör för tidskriften Revue Défense Nationale.

Europe and security stakes at sea: what's new in 2018?

The 21st century: what's new?

The restoration of peace and security in Europe was the guiding thread of international politics after the third conflict in 70 years on the European continent - firstly between France and Germany in 1870, followed by the two world wars from 1914-1918 and 1939-1945. After the relatively stabilizing Cold War, the collapse of the Soviet bloc and the emergence of multiple crises ended the "Westphalian" world of 1648, which governed relations between states and the "UN" world of 1945. The UN has since played a regulatory role which conferred supra state legitimacy to the actions of the international community. This period seems to be over. One might think that this situation is difficult to analyze for the strategists. Actually it is, but all hope is not lost. We are going to navigate this 21st century that begins with remarkable landmarks which take into account the lessons of the past century, comparable to lighthouses which guide us and mark dangers to avoid. In the field of security, three factors are relevant to feeding strategic thinking: violence, technology and values.

1. Violence

The 20th century was one of violence, a violence that now causes more civilian than military casualties, and there is no indication that this violence will take a break.

There is no ground, no border, no limits, and no rules to this violence that sees no constraints.

2. Technology

The dizzying forward flight of technological progress raises the question of how far we will go.

In particular, the new sciences of information recall *the Dutch philosopher Spinoza's* questioning of the infinite qualities that God has left us, *space and time.*

He imagined that one could only conceive of a spatial model or a temporal model without being able to reconcile the two. Since Einstein and relativity then with cyber science, *time is in the maneuvering space*. Time is *the fourth dimension of war*, after the 20th century introduced the third dimension namely air and space above, and underwater weapons and submarines below.

We can see it with the internet, of course, which allows terrorists to express themselves, destabilize their enemies, and, without constraint as I mentioned before, instantly spread hatred and terrorism.

At the same time, information processing capabilities are limitless and artificial intelligence will be the next step in digitization.

Space, time and, in the future, mind will be the drivers of our environment.

3. Values

Finally, in the field of values, *our social model, based on the respect for human rights and the democracy that governs relations*, is openly rejected by other peoples. Should we continue to seek to impose our system on them “for their own good”, we must also protect ours, continually denied and attacked from within. The solution is not so easy for us.

Paradoxically, the behavior of the US President who does not mince words and “calls a spade a spade” is probably positive in this respect. An operation named “truth” is essential in international relations with regard to the values we share, we Europeans.

Europe is an island that cannot survive in isolation

Globalization as a consequence of maritimization

Both “Island and continent”, the European peninsula must conceive its safety by *looking far away*.

All the more in the 21st century, as globalization has reached a level unparalleled until now.

It is the consequence of the maritimization of the global system

Maritime trade has always been a source of development and wealth, as evidenced by the history of the great maritime powers, Portugal, Spain, the Netherlands and the United Kingdom.

The status of the sea as embodied in the UN Convention of the Law Of the Sea (UNCLOS) is being called into question and in particular the high seas *seem to be becoming more and more “territorialized”* with the consequences that one can imagine.

In addition, several recent phenomena have considerable consequences.

- The places of exploitation and production of wealth, especially in the industrial field, are no longer co-localized as in the past. Industrial revolutions made countries wealthy through the exploitation of the coal and iron in their own land. Emerging countries and holders of mineral wealth now want to keep the added value of processing raw materials on their soil, for example in oil refineries.
- New resources are needed for the development of industry, such as rare earth elements and rare metals.

- Virtually all information goes through underwater cables, which are essentially vulnerable.
- The very low cost of shipping and large price differentials in labor have changed the old balance. Trade and hence flows are now the factors of wealth, stocks have disappeared, and countries with energy resources want to carry out on-site high value-added activities, for example the refinery in the case of oil.
- The concentration of the world population in the littoral zone on all the continents has consequences in economic terms but also creates zones of crises and conflicts. The need for food becomes considerable and the supply of proteins from the sea is essential.
- Maritimization without borders facilitates terrorism and forces it to go beyond national interests.

Islander Europeans between an inimical ally and a threatening neighbour

Uncontrolled immigration in Europe has mainly economic and partly political motives. After a first phase of national selfishness, each capital hoping that the flow of migrants would go to its neighbors, a collective awareness, which is expressed through community structures such as Schengen, Frontex, etc. is emerging. Europe is an island of prosperity which is envied, attracting more and more people, with cultural values at odds with ours.

It cannot be content with physical boundaries because since the ancient world, the stone always yields to the wind.

It has to deal with neighbors who need watching, to use a euphemism, and with allies with often conflicting interests.

In such a perspective 3 major maritime players must be considered - *USA, Russia and China* - and two areas of crisis must be taken into consideration for our security: *Africa, the Near East and the Middle East*.

Let us quickly discuss each of these risks.

Asia is at the heart of European strategic and trade concerns

1. China is the key player

According to Admiral Oudot de Dainville, former Chief of Staff of the French Navy, China *“aspires to regain the status of great power that its subconscious has never concealed.”* *“Its weaknesses had allowed the intrusion of Westerners, the humiliation of gunboat diplomacy and fostered conflict with the Japanese, and since 1949 it has been striving to rebuild its national pride.”*

The famous pearl necklace marks the Chinese desire to assert its presence by securing its trade. China has just built for its navy in four years the equivalent in tonnage of the French navy and in ten years tripled its military budget.

For their part, the United States are preparing for a confrontation with China. According to American strategists, they defeated the economic crisis of 1929, then Nazism and communism by an unprecedented technological and industrial advance. Their next opponent, at their size, is China, which unfortunately for them plays a “strategic game” poorly mastered in Washington whether in the commercial field or in the military field. The attempt to clamp China between the crab

claws (according to Brzezinski) is doomed to failure.

In the same time, according to the French ambassador to the Pacific,

1. Neither the cold war nor the various decolonization's have made as much movement in this area as the current rise of China.
2. There are new questions from our allies in the area. The American diplomatic apathy worries these allies who see the rise of China, and the development of its strategy of the Silk Roads with the accompanying. These countries represent a third of the states which recognize Taiwan.
3. A new disruptive factor appeared with Brexit. France will soon be the only European nation with territory in the Pacific.

The result is a Sino-US confrontation in all areas: classical diplomacy, finance, economy, space and cyber war, in which China increasingly relies on a strong military capability.

This military and diplomatic rivalry is first and foremost a maritime one and that is what should interest Europeans.

China is appropriating the China Sea for a variety of reasons - it does not have a large exclusive economic zone because of geography and thus maneuvers to increase its territorial waters - the main one being the freedom of action of their SSBNs¹ the main base of which is in the island of Hainan. To achieve this end, it renders inapplicable the resolution of 12 July 2016 of the Permanent Court of Arbitration against historical rights in the

1. SSBN = Sub-Surface Ballistic Nuclear, i.e. nuclear-powered submarine carrying strategic missiles armed with nuclear warheads.

China Sea. Maritime law is disregarded, which must worry all Europeans.

Incidentally, you can find in the birth registry of the Paracells Islands that people who were born in the 19th and the beginning of the 20th century were French citizens.

Finally the Chinese seek in naval power, the political recognition of their status.

2. European Union, France, regional order and maritime safety in Pacific Asia

The question is for us to understand why we Europeans are «nolens volens» - whether we want it or not – involved in this situation.

I will make a parallel with the crises in Africa when many Europeans - except Sweden in the Congo in 2003 - did not want to help France, assuming that Paris wanted to regain a lost glory. The EU is in Africa today and for the long haul. There is no doubt about that.

The maritime conflict in the Pacific Asia region does not seem to break. The entry into office of the Trump administration has even added an additional degree of uncertainty that I mentioned before

The questioning of the San Francisco system, set up after 1945 to reintegrate Japan and establish a «pax americana», and which became the cornerstone of the regional order in Pacific Asia is worrying.

The Indo Pacific zone counts for Europe and France

In fact the question of the precise definition of the fundamental interests of the European Union to defend in the Asia-Pacific region arises: in the name of what principles and stakes should Europe intervene in maritime conflicts which seemingly do not threaten it directly?

For France, it is first of all the defense of its maritime territoriality because it has the second largest Exclusive Economic Zone (EEZ) in the world, of which 60 % is in the Pacific.

If the departments of the Indian Ocean are included, it represents 85 % of the French EEZ and a population of 1.6 million nationals whose safety must be ensured.

But beyond the protection of national interests, the involvement of France and the European Union in the Indo-Pacific must be seen as a strong position in favor of the primacy of international law. The principles of freedom of navigation and circulation, the attachment to a maritime order based on rules in line with the United Nations Convention on the Law of the Sea are all crucial issues that go far beyond the geography of this area.

In this context, dominated by the fear of a worrying strategic vacuum, Europe cannot remain indifferent, despite limited means, the challenges it is itself facing and the geographical distance.

As a carrier of standards and values, it must be involved in a dialogue and contribute through its positions to the rebalancing of forces in an Asian zone whose strategic importance goes beyond the regional framework.

For China, the maritime space, long neglected, now occupies a major place, symbolized by the rediscovery of Admiral Zheng He (1371-1433) who, under the Ming Dynasty, had ordered several maritime expeditions to Southeast Asia and the Indian Ocean

Following the principles of Alfred Mahan, the Chinese power seeks indeed to base the realization of its dream of rebirth on an extended maritime power. Its first step would be the effective control of

the China Sea and its corollary, the acquisition of a real interdiction capacity. In this context, the capture of a US civilian observation submarine drone by Chinese forces on December 17, 2016, was a strong signal of the Chinese desire to impose control in the region.

China is developing a fuzzy and difficult strategy to counter, between gray areas and a real policy of prohibition that led, for example, Japan to increase in 2017 by 12 % the budget devoted to the civil forces of its coastguard.

The legal war is part of the modern battlefield and the China Sea is the first battle.

What Role for Europe?

In this context, the role that Europe can play appears to be particularly complex, constrained by the ambiguities surrounding the identity of the European object itself, by European institutions and Member States whose strategies do not always coincide, and by geographical distance, which make it more difficult, on the European side, to raise awareness of the urgency of the strategic challenges facing a part of Asia.

The integration of the European Union into large regional institutions such as the ASEAN Regional Forum (ARF), the East Asia Summit (EAS) or the ASEAN Defense Ministers' Meeting (ADMM+) is still a source of regional actors.

According to several Think Tanks, *“several significant developments can however be noted. The Asian strategy of the European Union has long been focused on China and the economic stakes, henceforth, the strategic dimension and the importance of the other major Asian players are better taken into account. Threats to the freedom of movement at sea, while*

trade with Asia accounts for 40 % of extra-EU trade in the EU, have contributed significantly to these developments”

In a context of limited means, and while Europe itself is facing serious security challenges, greater direct involvement of European states is not expected by the countries most directly affected by the tensions at sea from China. On the other hand, the possibility of a better coordination of naval rotations in the China Sea, mentioned by the French Minister of Defense in 2016 during the Shangri-La dialogue on security in Asia, was welcomed very positively.

But in terms of concrete action, it is expected especially of the most active European states in the military field that they continue to provide the important role they play in the Middle East and on the African continent, with the aim to release the United States from too many commitments that would divert them from an Asian theater deemed a priority by the States of the region.

The unknown of the American strategy

A recent official report summarizes as follows the situation:

“In this difficult context, the question of the future of US engagement in the region alongside their allies, and the potential risks of strategic vacuum are taken very seriously. The question is essential for Japan, which cannot afford to refuse to cooperate with the President of the United States, whoever he may be.

The worst scenario for all Asian countries today confronted with the strategy of tensions implemented by China in the regional maritime space would indeed be that of a G2, which Beijing seemed to be hoping for with the arrival in power of Donald Trump”.

3. Africa is at the gates of Europe

The Chinese strategic question was developed because it seems in France to be a source of troubles at sea harmful to the whole of Europe.

Africa is entering into this panorama of potential risks for European security, but the maritime dimension of the threats that might ensue is of lesser importance, of course.

It can nevertheless be noted that the French Navy has been permanently present in the Gulf of Guinea for decades and is trying to train the navies of the coastal states in the fight against piracy, the protection of oil rigs, etc.

4. The Arab-Muslim world can explode (nuclear) or implode

This is not the case in the Near and Middle East in terms of maritime safety, with the major exception of oil. The French Navy is present with an admiral and a task force on the oil route since 1973.

However, the region is so complex and dangerous that it would take a complete presentation to draw the contours.

5. The special case of the Arctic

According to the newspaper “*Le Monde*” of February 6, 2018, since the early 2000s, the Chinese have increased their presence in the Far North, including scientific expeditions. By the end of 2017, China had already conducted eight polar expeditions, crossing the Northwest Passage with an icebreaker, the *Xue Long*. It unveiled a White Paper on its maritime, geopolitical and economic intentions in the Arctic

According to a senior US official quoted by the newspaper, “we have all eyes on Russia, but the problem of tomorrow is China, and we would like to alert Europeans on this subject”

Nevertheless, on November 3, 2017, the Russian army announced the reinforcement of its military infrastructure in the Arctic and plans to deploy new air defense systems there. According to Moscow, all Russian islands in this ocean are now able to accommodate “any type of aircraft, in any season”.

In 2015, Russia claimed sovereignty over the United Nations over 1.2 million kilometers and so on.

One more reason to look at our maritime security in a global way, “all azimuths” as General de Gaulle would have said.

Overall, maritime threats are complex, complementary, and difficult to deal with

1. Non-military threats

I will not describe all the issues that affect our maritime safety as Europeans. All are not threats but all involve the action of navies and some of these issues become real threats to our security

You know them and I will only quote the main ones

- Immigration and human trafficking
- Drugs
- Fishing
- Maritime commerce including oil and gas
- Internet by submarine cables
- Pollution

2. Military navies

Three major high seas or blue waters navies now dominate the world: USA Russia, and China.

These navies have obviously varying operational capabilities. The US Navy

has absolute supremacy and the operational capabilities of the other two are very small in comparison.

The other navies that matter, UK and France have partially higher capabilities in some areas of struggle than those of Russia and China. Japan is growing rapidly

At the beginning of 2016, the Russian navy remained the second in the world but it is followed by the Chinese navy which surpasses the Russian surface fleet in tonnage with 712 100 t for 90 large combat ships against 632 700 t for 157 units.

Including submarine forces, Russia has a total of 778 800 t of warships against 754 700 t for China.

Finally, according to Wikipedia, the United Kingdom and France together have an almost equivalent number of SS-BNs and operational SSNs² to the Russian Navy (which have a large number of unavailable submarines) and a naval air strike capability much better thanks to their aircraft carriers.

On the other hand, the Russian amphibious and support fleets are much greater in number.

The Russian navy is getting steadily stronger according to the geostrategic orientations of President Putin and the head of the Russian Navy, Vladimir Korolev said last year that the Russian Naval Forces would be strengthened in 2017 by 40 new ships of different types, including tankers, submarines and nuclear-powered icebreakers.

If we look at the new building tables from 2018-2027, we see a considerable renewal of the fleet.

2. SSN = Nuclear Attack Submarine, nuclear powered attack submarine.

For many observers, it is marked by a relative drop in the tonnage of surface vessels, which, on the other hand, are equipped with increasingly efficient cruise missiles.

Facing these threats

European maritime policy still in limbo

1. 2014 a first step ahead

Officially, the European Union Maritime Security Strategy (EUMSS) for the global maritime domain, adopted by the European Council in June 2014, is a joint EU plan to improve the way in which the EU pre-empts and responds to these challenges. It is an overarching maritime security strategy against all challenges from the global maritime domain that may affect people, activities or infrastructures in the EU.

The strategy is built upon closer collaboration within the EU, across the regional and national levels. It seeks to increase awareness and ensure higher efficiency of operations.

A second objective is to protect EU maritime interests worldwide. The EUMSS strengthens the link between internal and external security, and couples the overall European Security Strategy with the Integrated Maritime Policy.

By working together more closely and planning ahead, the EU and its Member States can make better use of existing resources, and enter more effective and credible international partnerships.

It is not just a nice statement of intent, but it has the merit of having been adopted by 28 nations in what is not a trivial matter, as we know.

2. European Maritime Security

Strategy includes:

- Overall security and peace
- Rule of law and freedom of navigation
- External border control
- Maritime infrastructures: ports and harbours, coastal protection, commercial facilities, underwater pipes and cables, offshore platforms and scientific equipment
- Common natural resources and environmental health
- Climate change preparedness

3. According to the texts that appear on the website of the European Union, word for word:

- The EUMSS is complemented with an *Action Plan*, a list of over 130 specific actions and a timeframe to drive the implementation of the EUMSS forward. All maritime security stakeholders in the EU – across sectors and borders – are called upon to participate directly in a cooperative setting.
- The EUMSS *Action Plan* is organized around six key areas of cooperation, chosen after a comprehensive and forward-looking analysis of the threats and challenges affecting maritime security:
 - External Action
 - Maritime Awareness
 - Surveillance and Information Sharing
 - Capability Development
 - Risk Management, Protection of Critical Infrastructures and Crisis Response

- Maritime Security Research and Innovation, Education and Training

This comprehensive approach strengthens the EU's voice in the international arena, and enhances the capacities of maritime security professionals in the EU.

4. In June 2017:

The European Commission and the High Representative for Foreign Affairs and Security Policy adopted the second implementation report on the EU Maritime Security Strategy.

The purpose of this Joint Staff Working Document is to give readers an overview of the activities currently under way at EU and national level and to take stock of the implementation the Maritime Security Strategy Action Plan as reported by Member States.

- The second implementation report focuses on five priority areas identified in the first implementation report and endorsed by the Council in 2016: information sharing initiatives; capacity building and capability development; actions supporting sectoral or regional strategies development; research, innovation and training; and inter-agency cooperation.
- The report builds on contributions from Member States and EU institutions and concludes that considerable progress has been made in all priority areas. In particular, the strategy has led to an important change in mindset among maritime security players. Cooperation across sectors has increased, as well as synergies between civilian and military authorities and shared use of their respective assets.

- The report also points to positive developments in other areas, such as inter-institutional and regional cooperation, capacity building in third countries, development of civil-military dual-use technologies and research agenda.
- However, given that the Action Plan is by nature a rolling plan, revision may be needed to ensure that the policy response remains fit to address current and future challenges.

5. Some success stories so far as of today must be mentioned:

- The Baltic Sea Maritime Incident Response project (BSMIR) analysed the level of preparedness of the eight Baltic Sea States plus Norway and Iceland vis-à-vis large-scale and multi-sectorial maritime accidents. This nine-month-long project resulted in a final report including suggestions for international cooperation.
- The European Coast Guard Functions Academy Network (ECGFANET) strengthens international collaboration on training. It set up a network of training institutions for coastguard functions, which led to a shared qualifications framework. Run by 12 EU coastguard agencies, it has so far managed to engage 37 training institutions.
- The large number of regional cooperation initiatives reported by EU agencies and Member States, such as FRONTEX operations in the Mediterranean, Baltic Sea Regional Border Control Cooperation (BSRBCC) and Black Sea Security initiatives, including promising collaboration

with third nations and international forums.

No way for a maritime global power

One can regret that this strategy is actually far from what we need, I mean a hard security rather than a soft one.

Some say that it is “*a relatively weak maritime security regime, which suffers from important limits*” and I fully agree.

According to Brendan Flynn in 2016, “the essence of hard maritime security is the willingness to use force at sea, or from the sea, to achieve desired political effects, whether for a nation state or an alliance such as NATO...”

For the British lecturer, constabulary (police) activities at sea need a minimum of cooperation even from the delinquents or criminals rather than military force. Nevertheless, I think to a certain extent Brendan Flynn is wrong because actions against the perpetrators of these crimes very often require opening fire. In such areas as Guyana, for example, we face dangerous actors who fight with knives and rifles.

But eventually my opinion is that he is right when he highlights these shortfalls.

Because it is not the policy of a ”maritime power” whereas Europe is the world’s primary global maritime power

Alfred Mahan “The influence of sea power upon history” has defined the factors constituting a maritime power

Adapted to today’s situation, we think there are six of them, of unequal importance.

- Population, society, governance, weight of history, longevity

- Industry, Technology, Innovation
- Physical and maritime geography
- Resources and maritime economy, the most important
- Navies
- Other military means (including cyber)

A number of the points I have just mentioned before are probably enough to show that Europe does not have the ambition to be the world’s leading maritime power.

It would, however, be beneficial for peace and stability and judicious for its economy macroscopically.

It would thus tackle the challenges of the 21st century in the best conditions.

In the immediate future, Europe should, with one voice, be concerned about developments in the law of the sea and the general trend of territorializing the high seas.

The norm must not prevail over safety and we all have a need for free high seas.

It is a sad statement for me, and we must make all our efforts in common to motivate the European nations.

Potential consequences of the British withdrawal

UK governments have always been cautious, even reluctant in encouraging a greater European Defence Integration.

Although they demanded the post of first director general of the EU military staff, the leadership of the first EU civilian operation in Bosnia, the post of the first general secretary of the EU for external action with the lamentable Lady Ashton, and the command of the first maritime operation Atalanta, *their overall goal has never been to promote the capabilities of the European Union.*

It is interesting to read the British reports on the subject. In January 31, 2018, Claire Mills makes a point of the situation under the following title: “European Defence: where is it heading ?”

I quote: “*The intergovernmental nature of European Defence (CSDP) has meant that its evolution and development has been entirely dependent upon political will and the convergence of national interests among the EU Member States, in particular the UK, France and Germany. As such it has been quick to lose impetus in the face of other challenges. Over the years, the EU has thus become a notable “soft power” actor.*”

She reviews the positive steps of the European construction, starting with 2013.

The Council then made a stronger commitment to the further development of an effective CSDP, mainly focusing on enhancing the development of capabilities and strengthening Europe’s defence industry.

In December 2016, a Security and Defence Implementation Plan (SDIP) was adopted, which includes an increased cooperation with NATO. The main decision took place in December 2017 when the Council adopted a Decision establishing Permanent Structured Cooperation (PESCO). UK, Denmark and Malta have not joined PESCO: I will not comment.

However, my feeling is that “in or out”, the UK will remain a strong nation, with strong military capacities. The UK will be able to join any naval European operation with very short notice.

My feeling is based on the French experience within NATO.

The French Navy left the integrated military structure in 1963, and in 1966 France as a whole left this structure.

Notwithstanding this position, France took part in NATO operations from the very first, in Bosnia and without any difficulty until 2009 when France came back.

Our two navies maintain very strong links and an unparalleled instantaneous capacity of cooperation everywhere at any time.

Today, February 21, 2018, for example, there are six French naval chief petty officers who hold important positions on-board English frigates just because the English are unable to fill them (we call them masters of systems³, while they are officers in the Royal Navy)

Personally, during the Kosovan conflict in 1999 and Operation Allied Force bombing of Milosevic’s forces, I commanded the Franco-British naval air forces (CTF). Everything worked well and I had the honour of being the first and only foreign officer who decorated British sailors with British medals in the name of Her Majesty the Queen – there is no other example in our common history.

European Defence and security: what’s at stake in 2018: the sea

Europe is on the move

2017 has been a pivotal year for European defence. With internal EU crises, threats from the East and South, as well as instability on the other side of the Atlantic, “the times in which Europe could fully count on others” are indeed somewhat over – and publicly so.

Disagreements and obstacles have not magically disappeared, but there is definitely a window of opportunity that

3. Motsvarar svensk specialistofficer (Reds. anm.)

Europeans now seem willing and ready to take advantage of.

Only time will tell whether the recent EU initiatives can deliver the capabilities and strategic autonomy that Europe still lacks.

Meanwhile, through a pragmatic small-step approach, the recent re-energizing of EU-NATO collaboration has the potential to provide better security for Europe.⁴

Could it be that 2018 will finally put an end to the curse of missed opportunities for European defence?

4. Sverige är, att döma av European Coast Guard Functions Academy Network hemsida, inte med i denna organisation, vilket t.ex. Finland är. (Reds. anm)

Fear does not avoid the danger but it is a good adviser

In the history of nations, people who have not dared to face the dangers have paid a heavy price.

The Europeans together must be aware of the dangerous world around them and therefore that concerns them all.

The sea is probably the easiest unifying factor to consider together.

Let's work together to wake up our fellow citizens.

I am happy to conclude by proposing the idea that our two academies are beginning to show the way.

MBDA
MISSILE SYSTEMS
EXCELLENCE
AT YOUR SIDE

SEA CEPTOR

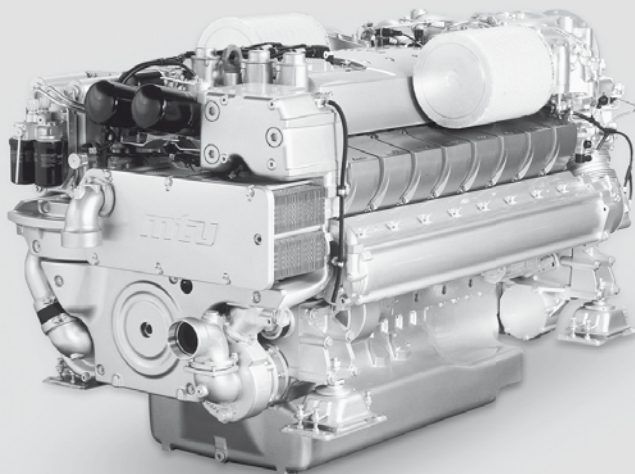


The future of naval air defence,
available now.

Sea Ceptor offers the modern navy the very latest in all-weather, self and local area air defence against the broadest of target sets. Soft vertical launch technology allows for both easy and different installation options on a range of surface vessels – new build or retrofit, no problem. With no need for dedicated tracking and fire control radars but capable of operating solely with the ship's 3D surveillance sensors, Sea Ceptor offers even further flexibility. With ship sets already being delivered to the Royal Navy, the future is indeed ready today.



WWW.MBDA-SYSTEMS.COM



MTU performance goes far beyond speed with the evolutionary Series 2000.

This technologically advanced engine boasts the highest horsepower in its class and delivers striking agility and driveability with no limit on full throttle operation. All this, while limiting noise to surprisingly low levels and efficiently managing fuel consumption. And in addition to conforming with worldwide emissions standards, including EPA Tier 2 commercial and IMO, this robust power source comes standard with SOLAS certification. The MTU Series 2000 will put you ahead of the fleet in a number of ways. Why go with the flow? Forge ahead with MTU.

www.mtu-online.com

Your MTU distributor:
SwedMotor AB
Rörvägen 11 | SE-136 50 Jordbro | Sweden
Phone: +46 8 500 121 40 | info@swedmotor.se
www.swedmotor.se

SWEDMOTOR 



Power. Passion. Partnership.



Korresponderande ledamoten TOR EGIL WALTER

Tor Egil Walter arbetar efter pensioneringen från norska marinen 2014 som konsult. Han har tidigare bland annat tjänstgjort som försvarsattaché i Baltikum och som strategilärare vid svenska Försvarshögskolan. Han har vidare haft ett antal tjänstgöringar i Försvarsdepartementet och Försvarsstaben i Oslo.

Den strategiske trekanten USA, Norge og Sverige

Abstract: The author emphasizes the significantly changed prerequisites for a successful defence of the Scandinavian Peninsula caused by the re-emergent threat from Russia. The article in particular discusses the consequences of the situation in the Baltics, the re-establishment of the Bastion defence from the GIUK - Gap to the North and the latest Russian military developments, such as A2/AD capacities, readiness and western-like mobile forces. The new situation has enhanced the strategic role of Scandinavia, even compared to the times of the Cold War. The prioritized central front has disappeared, and this former flank has become one of the potential European hotspots of the future. The result of this is that the entire region has changed to one unified operational area. A rational way to deal with this situation is to accept the changed military and geo-strategic situation. In order to develop a tripwire and threshold in Scandinavia, Norway and Sweden have to unify their defence effort to a seamless pre- and after reinforcement defence, as unified as possible. As the US is the only relevant supporting power, the concept, structures and capabilities must be as close as possible to the standards of the US "Joint Concept for Access and Maneuver in the Global Commons". This also strongly advocates re-introducing the concept of "mutual re-enforcing structures," as proposed by the Norwegian and Swedish CHODs in 2007. A major overhaul of the policies of participation in NATO and foreign military basing both internally in the Nordics and directly with the US in order to enhance the stability within the entire Trans-Atlantic system of states is also mandatory.

Bakgrunn

Norge og Sverige deler Den skandinaviske halvøen som to siamesiske tvillinger, men har visse militære samarbeidsproblemer¹. Begge var alliansefrie og nøytrale etter 1814, både under første og innledningsvis i andre verdenskrig. Nordisk nøytralitet beskrives best med de betydelige avvik fra nøytralitetsforpliktelsene som fant sted under begge verdenskrigene, noe som kanskje var den fremste årsaken til at Tyskland angrep Norge 9. april 1940. Fem års påfølgende okkupasjon førte Norge over i den vestlige leiren som en av medlemmene i NATO fra opprettelsen i 1949. Norge har allikevel beholdt et selvbylte som «en ganske nøytral fredsnasjon,» og vært opptatt av brobygging og holde de allierte på en armlengdes avstand både når det gjelder baser og atomvåpen.

Sverige, derimot, «slapp med skrekken» i 1940, og har selv i dag angivelige gode erfaringer med både nøytralitet og alliansefrihet, som hevdes å ha tjent landet godt. Riktignok har både vilje og evne til å samarbeide og operere sammen med andre økt betraktelig, og i tillegg er solidaritetserklæringen vedtatt og ikke minst aksept av at militær hjelp, også på eget territorium. Å gå med i NATO sitter fortsatt langt inne.

Det er vanskelig å spå, spesielt om fremtiden. Hva som allikevel med ganske stor sannsynlighet kan slås fast, er at det ikke finnes noe som helst vitenskapelig troverdighet ved å framskrive fortidens strategi i en tid som preges av helt andre

1. Ref OL Niklas Granholm i SVDs gjesteblogg: *Det vanskelige samarbeidet - Norge og Sverige er siamesiske tvillinger med kommunikasjonsproblemer*, (oversatt til norsk) i Forsvarets forums «f» februarnummer s. 64-65. Heretter: *Det vanskelige samarbeidet*.

kapabiliteter. De forsvars- og sikkerhetspolitiske elitene i begge land fastholder dessuten de tradisjonelle syn på den overordnede strategien, Sverige som et slags ikke angrepsverdig unntak i det europeiske statssystemet, og Norge som en selvutnevnt monopolist på et tradisjonelt trans-atlantisk perspektiv i Norden, samtidig som landet ikke er medlem av EU. Det omfattende nordiske samarbeidssystemet som er bygget opp, er heller ikke det mest effektive, spesielt ikke innenfor forsvarssektoren.

På tross av ulike veivalg etter 1950, har det norske og svenske forsvarssamarbeidet «under radaren» allikevel fungert ganske godt. Under den kalde krigen var norsk krigsplanlegging basert på *en antakelse*, som planleggingsmessig ble behandlet *som et faktum*; *grensen mot Sverige var å betrakte som en kinesisk mur, og angrep gjennom Sverige eller svensk luftterritorium ville ikke skje*. Norge er langt og tynt fra Trøndelag til Finnmark, noe som gjør all landtransport vanskelig. I tillegg ble (og blir) forsvar kun planlagt i nord, mens ressursene og befolkningen bor (vesentlig ved kysten) i syd. Politisk er imidlertid dette løst en gang for alle med at «slik er det». For ordens skyld burde i det minste alternative planer for alle mulige «omfall» utarbeides, men dette skjedde/skjer ikke.

I begge land var forsvaret basert på verneplikt og mobilisering, inntil systemet «selvdøde» i 1999 i Sverige og 2001 i Norge. Dette kunne nok til en viss grad allikevel ha møtt trusselen fra Sovjetunionen. Ikke på grunn av den gode kvaliteten, men snarere at hovedmotstanderne USA og Sovjetunionen utmerket godt visste at tredje verdenskrig verken kunne vinnes eller tapes i Norden, og at det derfor var viktig å konsentrere om

det viktigste, sentralfronten- den tysk-tyske grensen. De viktigste operasjonsmålene var kanalhavnene og ikke minst å hindre fremføring av nye tropper. De nordiske lands egne styrker bidro lite, et mulig unntak fra dette var luftstyrkene. Spesielt det svenske flyvåpenet var sterkt, og representerte et system av systemer som både var tidkrevende å bekjempe og hadde stor kapabilitet, spesielt mot sjø- og luftmål.

Etter at Russlands transformerte vesentlige deler av sin militære styrke etter Georgiakrigen (2008), annekteringen av Krim og krigen i Ukraina (etter 2014) har det ikke manglet på kritiske røster med «*hva var det vi sa? Det var en ulykke å legge ned invasjonforsvaret!*». Det foreligger et sterkt, (eller kanskje heller høylytt) politisk og opinionsmessig press både for svensk og norsk opprusting, vesentlig for å styrke de mer perifere effektene som distrikts-, næringspolitikk og nasjonalromantiske strømninger.

Helt til nylig har Norge hatt eneste fokus på Nordområdene, og Sverige på Østersjøen. I dag har våpenrekkevidder, ikke minst treffsikkerhet, virkning, evne til måloppdagelse, battle damage assessment, digitalisering og minimalisering gjort at geografien bokstavelig talt krymper i militær sammenheng. *Nordområdene og Østersjøområdet er derfor to områder som påvirker hverandre så sterkt at de nå må betraktes som ett sammenhengende operasjonsområde.*

Signifikante russiske militære utviklingstrekk

Status før Sovjetunionens kollaps på tidlig -90 tallet

Den sovjetiske militærmakten karakteriseres best av store hæravdelinger, som stort sett opptrådte innenfor en avgrenset

territoriell militærområdestruktur. På tross av at både marine-, fly- og ikke minst de strategiske styrkene var formidable, var allikevel okkupasjonsstyrkene, de som kunne ta, holde og okkupere motstanderens territorium relativt stedbundne. Dette gjaldt spesielt i nord, hvor bare stort sett defensive nærforsvarsstyrker for de strategiske basene på Kola var gruppert. En forsterkning av angrepsstyrker i regionen ville for det første ta lang tid, i tillegg ville det bidra til den tidligere nevnte svekkelsen av sentralfronten. De nordvestlige kommandoene i Baltikum og vasallstatene var stort sett bundet opp mot sentralfrontens andre echelons angrepsstyrker. Selv om angrepet nok kunne innledes raskt, ville allikevel en storskala operasjon trenge lang forberedelsestid i de bakre echeloner, noe som ville varsle de vestlige lands ganske effektive etterretningstjenester og skape varslingstid og noe oppsetningstid for reserveavdelinger.

Russisk militærreform etter Georgiakrigen i 2008

Da den russiske militærsektoren fikk større tilgang på ressurser etter konsolidering og oljeboomen på midten av 2000-tallet, var det ikke unaturlig at dette bildet ble endret. *For det første* opplever de at en potensiell fiende står mye nærmere, grunnet NATO-utvidelsen i øst, *for det andre* er de ikke lenger bundet til sentralfronten, og *for det tredje* har de kopiert de ekspedisjonære vestliges stormaktenes eksempel med mindre, mer mobile og deployerbare styrker. De mobile, russiske styrkene er i dag kraftig modernisert. Russland kan nå stille opptil 100 000 mann for innsats i nærheten av grensene på meget kort varsel, som eksempelvis vist ved øvelse Zapad (vest) i september

2017. I tillegg har de vist vilje til å bruke militære styrker som en del av en offensiv og til dels aggressiv utenrikspolitikk. Alle forsvarsgrener har gjennomført skarpe krigsoperasjoner, hær-, luftvern- og spesialstyrker i Georgia og Ukraina, i tillegg har luft- og sjøstyrkene deltatt i skarpe operasjonene i og mot Syria.²

Kjerneforsvaret i den tiden Russland var svakt, var først og fremst de strategiske, kjernefysiske styrkene, inklusive taktiske atomvåpen i alle domener. Skillet mellom taktiske atomvåpen og konvensjonelle våpen har dessuten aldri vært klart definert. Russlands kjernefysiske andreslagskapasitet har hele tiden vært basert på Kola, noe som er grunnen til gjenopprettelsen av bastionsforsvaret. Russlands lange tradisjon med ulike typer raket- og missilvåpen gjør det naturlig å videreutvikle denne teknologien. Resultatet har blitt en rekke ulike typer missiler i en grad som vest ikke har fulgt opp. Denne utviklingen er sterkt støttet av den raske utviklingen av husholdningselektronikk og datautstyr til allment bruk. I tillegg er den utstrakte kapasiteten til «dual use»- dvs muligheten for både å kunne bruke både konvensjonelle og kjernefysiske stridsoder på en rekke systemer en bevisst prioritering som bidrar til enda større usikkerhet³.

Anti Access/ Arial Denial (A2/AD)

Systemene av nyutviklede våpensystemer er kjernen i *nektelseskonseptet*, på *amerikansk anti access/ area denial (A2/*

2. Se min artikkel: *Hvorfor trenger vi terskelforsvaret?* Pro Patria nr 4:2017 s. 46-49, hentet på https://issuu.com/merkurgrafisk/docs/propatria_4-2017?e=13799334/56149760 10.04.2018.

3. Se min artikkel *De taktiske atomvåpenenes nye rolle* i Pro Patria nr. 5:2017. (Ikke lagt ut i full PDF ennå).

AD) som blant annet egner seg for russisk militær påvirkning i det nære utland, eksempelvis i Baltikum, Østersjø og Nordområdene.

Et eksempel på “denial” våpen i russisk bruk siden 2007 er luftvernsystemet S-400. Den maksimale rekkevidden er bortimot 400 km. Dette beskrives som et av de beste operative luftvernsystemene i verden i dag. Det noe eldre, og ikke fullt så kapable S-300 finnes også i maritime versjoner, noe som innebærer at fartøy utenfor den norske territorialgrensen fra Trøndelag og nordover kan skyte ned fly og missiler langt inne i Sverige.

Et annet eksempel er det sjøbaserte kryssermissilet Kalibr, som er deployert på en rekke plattformer, inkludert ubåter og flere klasser av relativt små overflatefartøy. Max antatt rekkevidde er 1500 km med ca. 500 kg konvensjonell ladning eller 2600 km rekkevidde med nukleært stridshode. Dette vil for eksempel si at en korvett ved kai i Baltisk i Kaliningrad kan nå mål i Skandinavia nesten så langt nord som Narvik- Kiruna. Et tredje eksempel er det lett deployerbare, mobile landbaserte (også dual use) missilsystemet Iskander, som er fast deployert til Kaliningrad, og til Kola under øvelse Zapad 2017.

Hva betyr det reviderte russiske militærkonseptet for Norge og Sverige?

Et «Worst Case» scenario⁴

Dette kan starte med at Russland og NATO/USA er i konflikt et sted i Russlands randsone, (eksempelvis grunnet

4. Se min artikkel: *Middelstunge missilbatterieren del av landforsvaret?* i Pro Patria nr. 3:2017, s.20-23, hentet på https://issuu.com/merkurgrafisk/docs/pp_3_2017?e=13799334/50534344 10.04.2018.

påstått diskriminering av russiskspråklig befolkning i Estland og/eller Latvia). Russland har overtak både på konvensjonelt luftvern i området, kryssermissiler med «dual use» stridshoder og stort overtak på såkalte euronukleære våpen i forhold til vestmaktene, og kan lett etablere en A2/AD sone som effektivt hindrer vestlige forsterkningsstyrker. De europeiske NATO- nasjonene vil neppe stå i kø for å intervensere, grunnet faren for «horisontal eskalering», en farlig kobling mellom konvensjonelle våpen, euronukleære og strategiske kjernevåpen, og at tross alt dette vil være verst for Russlands naboer, og trolig ikke utvikle seg til en verdenskrig.

Det er i dag paritet mellom USA og Russland når det gjelder strategiske kjernevåpen. For å kunne opptre enda mer truende, vil Russland kunne antyde bruk av strategiske atomvåpen dersom vest allikevel setter hardt mot hardt. Faktum at Washington DC er mindre enn 25 minutter fra utslettelse, noe intet missilforsvar kan forhindre, vil sannsynligvis påvirke USA til å tenke seg om.

Viljen og evnen kan også ytterligere vises ved en rask, åpen demonstrasjon av begrensede offensive handlinger. Bastionforsvaret fra GIUK⁵-gapet er allerede etablert som rutine. En samtidig deployering av Nordflåten for angrepsoppdrag og beskyttelse av våpenbærerne, som vil innebære sjønektelse i Barentshavet og Norskehavet kombinert med begrensede militære operasjoner mot Norge og/eller Sverige. Et eksempel er å etablere en S-400 luftvernbase i Kirunaområdet⁶, etter en rask aksjon land- og luftveien. Et

annet eksempel kan være en rask etablering av fremskutt(e) base(r) på begrensede landområder/øyer i Finnmark eller Troms med luftlande-/ amfibiske/ spesialstyrker for å sikre en buffer på land, og ikke minst fremgruppene luftvern med lang rekkevidde for å utvide luftvernsonen⁷.

Forholdet til USA- muligheter innenfor Joint Concept for Access and Maneuver in the Global Commons (JAM-GC) doktrinen

Hva har Norge og Sverige felles i tillegg til de geostrategiske realitetene? Begge land har et langt, komplementært og ikke minst langtgående militært samarbeid med USA, uavhengig av NATO/EU medlemskap eller ikke. Det har lenge, også under den kalde krigen klart vært i US interesse å støtte Sverige, som et land som la betydelig mer ressurser i forsvaret enn NATO land med tilsvarende størrelse som eksempelvis Belgia. Samarbeidet i dag er annerledes, men fortsatt relativt viktig sett i et bilateralt sikkerhetsperspektiv. Samarbeid og implisitt amerikansk kompetansestøtte har blant annet rettet seg mot luft- og sjødomenet, jagerfly og ubåter. Uten å komme nærmere inn på detaljer, er dette en observasjon som fortjener å utnyttes for hva det er verdt.

At USA fortsatt byr seg om både Nordområdene, Baltikum, Polen og Østersjøregionen og hva Russland holder på med, er dessuten et ubestridt faktum. Den nylig utgitte Summary of the National Defence Strategy of The United States of America, med undertittel Sharpening the American Military's Competitive Edge uttrykkes blant annet:

A more lethal resilient, and rapidly innovating Joint Force, combined with

7. Ref. fotnote 4.

5. Greenland- Iceland-United Kingdom Gap.

6. Scenariet er beskrevet i Karlis Neretnieks(red) bok: *Angrepp mot Sverige*; utgitt som en del av KKrVAs prosjekt KV 21 Det framtida slagfältet.

*a robust constellation of allies and partners, will sustain American influence and ensure favourable balances of power that safeguard the free and open international order. Collectively, our force posture, alliance and partnership architecture, and Department modernization will provide the capabilities and agility required to prevail in conflict and provide peace through strength.*⁸

Og:

*Expand regional consultative mechanisms and collaborative planning. We will develop new partnerships around shared interests to reinforce regional coalitions and security cooperation. We will provide allies and partners with a clear and consistent message to encourage alliance and coalition commitments, greater defense cooperation, and military investment.*⁹

Den konseptuelle utviklingen startet i USA før 2010, primært var dette initiert av flåtemaktens tradisjonelle ønske om å holde sjøveiene åpne, og søke og motvirke alt som kan forhindre Freedom of the Seas. Innledningsvis fokusert på Chinas nærområde og forholdet til Iran, etablerte Pentagon Air Sea Battle som offisiell doktrine i februar 2010.

Denne er felles for US Navy, US Air Force og US Marine Corps. I 2015 endret doktrinen navn til Joint Concept for Access and Maneuver in the Global Commons. Hensikten er å kunne motvirke

(og hindre) det tidligere nevnte A2/AD utfordringen både fra Iran og China på et tidligere stadium, men i den senere tid i stigende grad også fra Russland.

Konsekvenser for Skandinavia

Utviklingen i Russland er dramatisk, og representerer militært sett en alvorligere situasjon enn den kalde krigen. Russland har kapabilitet til å etablere en *nektelses-sone, både for norske og svenske militære styrker, men også for eventuelle forsterkningsstyrker fra USA. Med andre ord; veien fra fred til et militært fait accompli er ubehagelig kort, og sannsynligheten for at Russland kan lykkes militært med dette, er stor.*

I tillegg er det nærområdene til Russland som er mest truet, mer fjerntliggende og militært ressurssterke områder i mindre grad. Den tidligere *lynvlederen for Norden, sentralfronten er borte.*

Småstater i Russlands nærhet har i realiteten kun to valg: (1) *Enten* å innordne seg Russlands vilje; den finske Kekkonen- Paasikivilinjen og VSB avtalen er et godt eksempel, men neppe oppnåelig i dag og ikke for alle, *eller* (2) søke hjelp hos andre, dvs inngå allianser. Her er NATO eller bilateralt samarbeid de tilgjengelige valgene. Både bilateralt (og i NATO) er det kun USA som har militær evne i dag, denne kan forsterkes fra de to andre aktuelle bidragsyterne Frankrike og Storbritannia. Samarbeidet kan enten omfatte amerikanske baser på territoriet, eller å tilpasse eget forsvar til de amerikanske konseptene som er under utvikling for å kunne avskrekke og eventuelt møte utfordringen.

Nasjonale forsvar må konsentreres om beredskap, interoperabilitet, terskeeffekt og støtte mottak av forsterkninger. De mest tilgjengelige styrkene kan komme

8. (Defense Secretary Mattis') *Summary of the National Defence Strategy of The United States of America*, med undertittel: «Sharpening the American Military's Competitive Edge» p.2 Heretter: *US Defence Strategy*, hentet på <https://www.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf> 10.04.2018.

9. Ibid. p. 9.

fra US Navy, Air Force og Marine Corps. Innretning og prioritering dermed gitt på forhånd. Glem heller ikke de relativt omfattende anlegg for mottak av amerikanske styrker fra USMC og USAF som allerede finnes i Norge¹⁰. Verken svenske eller norske doktriner støtter fullt ut dette i dag, i tillegg foretas det en rekke investeringer innenfor begge land som ikke er styrt i denne retningen, men snarere i tradisjonelt domenerperspektiv og av politisk styrte faktorer uten forsvareffekt. Dagens forsvar kan kun skape et tradisjonelt, lineært og semi-statisk forsvar på en forsvinnende del av et alt for stort territorium, og sannsynligvis alt for sent i tillegg. Selv en mangedobling av budsjettene innenfor dagens doktriner kan heller ikke skape et annet utfall.

FOI har beskrevet det såkalte tröskelförsvaret i flere ugraderte rapporter¹¹. Dette grunnlaget ble videreutviklet av norske FFI og anvendt under den såkalte Landmaktstudien, som riktignok aldri kom riktig i mål. Ideen er, selv på landsiden allikevel lansert, selv om dette i liten grad er reflektert i beslutningene så langt.

Kjernen i terskelkonseptet, (dvs øke å avskrekkingen³) er at motstanderen påføres større kompleksitet i planleggingen slik at horisontal og vertikal eskalering i Skandinavia blir for risikabelt. Dette

10. I tillegg trener nå USMC en styrke fast på rotasjonsbasis på Ørland og Værnes (i Trøndelag,) det går dessuten rykter om muligheter for fast stasjonering av avanserte amerikanske jagerfly på Rygge (sør for Oslo,) i tillegg til fast stasjonering av P-8 maritime overvåkingsfly på Lista (ved innseilingen til Skagerak).

11. Blant annet Krister Andrén: *Tröskelleffekt-Försvarets avhållande förmåga- bortglömd huvuduppgift?* FOI-R-3852-SE 2014. Hentet på <https://www.foi.se/press--nyheter/nyheter/nyhetsarkiv/2014-02-25-forsvarets-avhallande-formaga---bortglomd-huvuduppgift.html> 10.04.2018.

innebærer å være «*Strategically predictable, but operationally unpredictable*,¹²» ved at eksempelvis en operasjon som nevnt som «worst case» over ikke kan planlegges eller gjennomføres uten å regne med at offerstatene uansett vil ha evne til å kunne påføre angriperen reelle og følbare tap, både hjemme og ikke minst mot de fremstøt som eventuelt på tross av dette gjennomføres.

For å forsterke terskelen, vil det være en stor fordel om de nasjonale styrkene som må ta opp kampen både er interoperable og uten forsinkelse kan inngå i en felles styrke etter forsterkning. Enda bedre er det dersom deler av forsterkningene allerede er på plass. En forutsetning er et robust sivilt samfunn som kan fungere også under hårdt stress og voldelig ytre påvirkning. Et moderne sivilforsvar må opprettes og det må investeres betydelig i redundans. Det nedlagte sivilforsvaret kan heller ikke kopieres.

Vi må også innse at motstanderen først og fremst slås ut av effektive våpensystemer med stor høy presisjon og lang rekkevidde, og derfor gå langt i å kopiere den russiske utviklingen selv. Nye og bedre etterretningskapasiteter som kan skaffe informasjon slik at vi kan reagere i tide er også meget viktig, det samme er robuste og nettverkssentriske sambandssystemer.

En interessant småstatstilnærming til Air Sea Battle/ Joint Access and Manuever in the Global Commons konseptet er kontreadmiral (Retd. Og medlem av Ekspertgruppen) Trond Gryttings artikkel, hvor han understreker at hovedtrekket i konseptet er å tenke helhetlig i alle dimensjoner.¹³ *For det første*, en

12. US Military Strategy p. 5.

13. Kontreadmiral (Retd.) Trond Grytting: *Air Sea Battle på norsk*, Norsk Tidsskrift for Sjøvesen nr 1:2018 s.16- 20.

motstander kan sette i gang operasjonen med få eller ingen indikasjoner eller varsel, med spesialstyrker og langtrekkende missiler, uten at endringer i fredsgrupperinger blir røpet. Forsvarsstyrkene må derfor være oppsatte, og klare til strid med stor risiko og mot en høykvalifisert motstander med kort varsel. *For det andre*, siden varslingstiden er tilnærmet null, må stridsklare styrker operere i de relevante områdene hvor innsats kan gjøres kontinuerlig. Dette betyr ikke at alle styrker skal være fokusert, men tilgjengelige, både vise tilstedeværelse og evne til rask deployering, og være under kontinuerlig operativ ledelse. Nasjonale forsterkninger må kunne tilføres raskt for å være relevante, og allierte styrker må kunne delta i operasjonen direkte etter som de ankommer, helst bør de være representert før en konflikt bryter ut. *For det tredje*, angrep vil bli satt inn fra motstanderen over hele territoriet, og ingen samfunnssektorer vil være sikre. Viktige funksjoner som stridskrefter, baser og kommandostruktur, samt viktig sivil infrastruktur må sikres fysisk, blant annet med langtrekkende luftvernssystemer. *For et fjerde*, alle domener vil bli utfordret i et cross domain perspektiv, noe som utfordrer den tradisjonelle domenetenkingen og ikke minst organiseringen i tradisjonelle forsvarsgrener.

Hva bør endres?

Tradisjonelle hæravdelinger i brigadeforband som enkelt kan males ned frontalt av enda større forband med minst like gode kapasiteter er ingen god ide. Det å bli «nedmalt» skaper naturligvis en bra signaleffekt, men «blodflekken» bør ikke være større enn nødvendig.

Utvikling av fremtidig hovedmaterieill på Hærsiden er relativt uavklart, da

dagens tunge beltegående kjøretøykonsept i stor grad er designet av tilgang til et finmasket nett av motorveier og jernbaner ved den tysk/tyske grensen under den kalde krigen. Dette gjelder (kanskje) fortsatt i Korea, men både de vestlige stormakter og USA tenker i dag nytt, og det er en trend mot lettere, hjulgående kjøretøy som ikke er like logistikk- og vedlikeholdskrevende som beltegående, pansrede maskiner. Selvforsvarssystemer kan erstatte tungt panserstål, autonome systemer er også under rask utvikling.

Siden det skisserte konseptet er amerikansk, er det kanskje lurt å følge med på hvordan USMC utvikler strukturen videre?

Uansett, det grunnleggende problemet med noen få, tunge brigader er at de uansett aldri vil kunne virke krigsforebyggende som en del av terskelforsvaret, ganske enkelt fordi de ikke er i stand til å påvirke de overfor beskrevne hendelsene.

Både Norge og Sverige hevder i dag den ikke underbygde påstanden om at brigade (og endog divisjons) nivået er nødvendig for å kunne utnytte og vedlikeholde combined arms. Dette er i beste fall en myte¹⁴.

Way Ahead?

Konseptuell og materiell status i Norge og Sverige

Den nå vedtatte langtidspanen for forsvaret i Norge er, en- om enn nølende, start på denne konseptuelle prosessen, selv om spesielt landdelen best kan beskrives med

14. Eksempelvis foredro sjefen for den britiske felthæren, Lt.Gen. Patrick Sanders (under Army Summit på Akershus, 17.10.2017: “An independent all-arms task-group of approximately 450 people, 50 vehicles & 80 robotics & autonomous systems, balanced Cbt, & CS, with integral comd Sp & CSS”, som fremtidig erstatning for brigaden.

metaforen tilløp uten sprang.¹⁵ (Ekspertgruppen, derimot, er ganske klar i sine anbefalinger i rapporten Et felles løft)¹⁶.

I ÖBs nylig avlagt rapport etter Forsvarsmaktens perspektivstudie 2016-2018.¹⁷ understrekes i innledningen at «En nedgang av den militära förmågan innebär ett risktagande, inte bara för Forsvarsmakten och Sverige utan för stabiliteten och säkerheten i hela regionen».

De fleste militære utfordringene er godt dekket i rapporten, og en ny forsvarsstruktur, mer enn dobbelt så kostbar som dagens, skisseres frem mot 2035:

«Om så krävs, kan Forsvarsmakten genomföra uthålliga försvarsoperationer på eget territorium, självständigt eller tillsammans med andra, strukturen ger även förutsättningar för ett aktivt agerande över tid i gräzonen mellan fred och krig», og innledningen avrundes med: *«Perspektivstudien är början på en resa mot en vidareutvecklad militär försvarsförmåga. Den ska kunna möta olika typer av hot och ett väpnat angrepp mot landet var det än sker. Så kan vi bidra till fred och säkerhet i hela regionen.»*

15. For nærmere vurderinger, se min artikkel *Kampkraft og bærekraft- konsekvenser av Stortingets vedtak om den nye langtidspanen for Forsvaret med spesiell vekt på det maritime domenet*, TiS N:r 5 2016 s. 441-450.

16. Se Forsvarsdepartementet: Rolf Tamnes (et al.): *Ekspertgruppen for forsvaret av Norge- Et felles løft- 2015*. Hentet fra <https://www.forsvarsmakten.se/siteassets/4-om-myndigheten/dokumentfiler/perspektivplan/slutlig-redovisning-av-perspektivstudien-2016-2018.pdf> 10.04.2018.

17. Forsvarsmakten, 2018-02-22: *Slutredovisning av Forsvarsmaktens perspektivstudie 2016-2018; Tillväxt för ett starkare försvar* hentet på <https://www.forsvarsmakten.se/siteassets/4-om-myndigheten/dokumentfiler/perspektivplan/slutlig-redovisning-av-perspektivstudien-2016-2018.pdf> 15.04.2018.

Selv om dette bare er hva ÖB ønsker seg, er det et meget positivt innspill, som åpner for en rekke muligheter. Studien er relativt tradisjonell i sin struktur og innretning, åpenbart styrt av «noen som står nøytralistene nær» men inneholder allikevel alle ingredienser for å skape et effektivt terskelforsvar, også i en primær samarbeidsmodell med USA og Norge. Det at studien i liten grad fokuserer på den skandinaviske halvøyen som en operativ enhet, og er sterkt Østersjøorientert, endrer ikke på de praktiske mulighetene som oppstår dersom denne strukturskissen blir gjennomført.

Når dette er sagt om det konseptuelle, finnes det en rekke, også komplementære byggeklosser i begge land forsvar som trengs i et moderne forsvar av skissert type. Norge har gjennomført en omfattende restrukturering av Forsvaret i tidsrommet 2014-desember 2017, med den nye fireårs langtidspanen som gjelder nå, inklusivt en budsjettøking med 25 %. Dette har skjedd etter et omfattende utredningsarbeid, unikt i norsk forsvarshistorie,

Etterretningstjenesten, driftsdelen, vedlikeholdsetterslepet, samt lagerbeholdningene av reservedeler og ammunisjon er kraftig forsterket, og det er besluttet å anskaffe 5 nye P-8 maritime patruljefly, de fem relativt store fregattene videreutvikles og oppdateres, og tilføres etter hvert 14 NH-90 maritime helikoptre. Kontroll og varslingskjeden oppdateres, Cyberressurser og redundant samband utvikles også. Samtidig innføres totalt 52 F-35 5. generasjon jagerfly, fire nye ubåter av U-212 CD type fra Tyskland, kanskje med langtrekkende missiler. Prinsippbeslutning om innføring av luftvern med lang rekkevidde er tatt, i tillegg til dagens MSAM og SHORAD systemer.

Landmakten skal tilføres våpensystemer med lang rekkevidde etter 2028, og spesialstyrker videreutvikles, det samme skal ISTAR og Cybersystemer.

Evnen til å operere i luft- og sjødomenet er kraftig forbedret, men utredningsarbeidet for transformasjon av landforsvaret har havarert, og man står igjen med å forsterke et mekanisert brigadekonsept som i beste fall vil ta bare litt lengre ned å bekjempe enn dagens systemer¹⁸.

Sverige har også økt budsjettet markant, og ÖBs Perspektivplangår enda lenger enn det norske, (riktignok vedtatte) langtidspanen. ÖB ønsker både bredde og dybde i strukturen, og kunne skape en terskeeffekt. Av nye ønskede kapasiteter nevnes vesentlig forbedrede etterretningsressurser, et kampflyvåpen på 120 kampfly hvorav en stor del vil være JAS E, med en betydelig offensiv evne, et spektrum av UAVer, et robust kontrollvarslingssystem, samband og cyberressurser. På marinesiden skisseres en overflatestyrke med 24 fartøy, hvorav noen større fartøyer, kvalifisert luftvern og kryssermissiler, 18 mineryddingsenheter. I tillegg en ubåtflåte på 6 fartøyer, også med kryssermissilkapasitet.

På landsiden er det, på tross av den kritiserte tradisjonelle tilnærmingen en rekke lyspunkter som raske luftmobile stridsgrupper og våpen med lang rekkevidde og cross domain fire kapasitet som de allerede utviklede RBS 15 batteriene.

Prisverdig er også det omfattende arbeidet lagt ned av KÖMS som har resultert i rapporten *En Marin för Sverige*, utgitt omtrent samtidig med Perspektivplanen. Her argumenteres det sterkt både for sterk økning av maritime stridskref-

ter, nødvendigheten av en marine for å sikre eksport og import, viktigheten av moderne våpensystemer og sjømilitære enheter i en moderne militær helhet, og ikke minst sterk fokus på de nye geostrategiske realitetene.

Hvorfor ikke utvikle «gjensidig forsterkende strukturer» konseptet videre?

De to forsvarsjefene, generalene Sverre Diesen og Håkan Syrén skrev under sluttrapporten som anbefalte dette 30. august 2007.¹⁹ Dette samarbeide skulle primært sikre balanse mellom struktur og drift, og først og fremst samarbeide om alt som ikke direkte er operativt, for å kunne opprettholde tilstrekkelig antall operative enheter i forsvarsstrukturene, og i alle fall i noe større grad enn nå leve opp til myten om *det balanserte forsvar*. (Noe som kun USA har i dag, og knapt nok de europeiske militære stormaktene, Frankrike og UK klarer å leve opp til).

Både erfaringen fra den norske langtidspanen, og også det som skisseres i ÖBs perspektivplan viser at det er enda viktigere og på høy tid å tenke på nytt i disse banene nå, når hele strukturer er i fritt spill, og trusselen krever en håndtering i en felles ramme.

Arbeidet støtte imidlertid, på tross av innledende eufori på en rekke vanskeligheter, primært i de respektive lands forsvarsdepartementer og forsvarsbyråkrati, men ble også utvannet da NORD-EFCO ble etablert og utvidet til hele den nordiske samarbeidsbredden. Enkelttil-

19. (Norske) FD og (svenske) FÖ: *Ömsesidigt förstärkande försvarslösningar: Norsk-svensk studie av möjligheterna till fördjupad samarbete*. Hentet på https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fd/dokumenter/svensk-norsk-mulighetsstudie_1.pdf 15.04.2017.

18. Ref. fotnote 15.

tak, spesielt på luftsidene lever imidlertid fortsatt, men stor sett har dette «rent ut i sanden».

De offisielle forklaringene er imidlertid kun symptomer på hva som virkelig ligger under; dvs. motvilje til endringer, manglende insitamenter for å være enig i å rasjonalisere bort sin egen arbeidsplass, distriktpolitikk og ikke minst motstanden mot å miste makt. Her dukker også de sentrale atlantistene og nøytralistene opp i sentrale stillinger i visse avdelinger i forsvarsdepartementene og i relativt sterke nettverk i statsadministrasjonen, de politiske partiene og deler av akademien.

Det som er nytt, er at et trusselbasert behov for et effektivt forsvar av eget territorium har dukket opp relativt raskt, i alle fall sammenliknet med normal forsvarsplanleggingsyklus. Erkjennelsen av at Østersjø- og Nordområdene er ett operasjonsområde er også ny. Med andre ord burde trykket for å samarbeide være sterkere nå enn for mer enn 10 år siden. Siden en angriper mest sannsynlig vil angripe Sverige og Norge som en operasjon, vil synergieffekten av koordinerte forsvar bli enorm, angriperen vil møte et sammenhengende system av systemer over hele operasjonsområdet, dette blir ikke lenger en begrenset operasjon, og terskelen blir formidabel sammenliknet med enkeltvis, ukoordinerte svar.

Det er i tillegg åpenbart spesielt i Norges tilfelle at landterritoriet er så begrenset og ressursene er så feilplassert i forhold til forsvarsplanleggingen, at det neppe vil fungere i det hele tatt. Det mangler simpelthen både rom, areal og ikke minst kommunikasjonsmuligheter på land, siden ressursene er i sør, og forsvarets grupperinger er i nord. Med andre ord, man har sett bort fra det mest

grunnleggende i «bedømmendemallen»: at enhver antakelse krever en alternativ plan.

Om man klarer å koordinere dette mellom Norge og Sverige, er uklart og historisk sett mer enn tvilsomt. Når dette er sagt, å ikke gjøre det vil si at man både frasier seg muligheten til en effektiv, innledende terskel som mest sannsynlig vil avskrekke angrep. I tillegg avskriver man i tillegg langt på vei mulighetene for å motta effektiv hjelp i tide.²⁰

Problemstillingen er heller ikke ny i prinsipp, men i grad, siden teknologiutviklingen har gjort den viktigere. Både Norge og Sverige har i realiteten lenge vært avhengig av hverandre, selv under den kalde krigen. Jeg tenker her spesielt på Göteborg hamn, men også Trøndelagsområdet med dypvannshavner, amerikanske forhåndslagre og brukbare transportforbindelser til Sverige. Dette området kan fortsatt være aktuelt både som reserve importhavn og ikke minst som et base- og oppmarsjområde for vestlige styrker for eventuell innsetting i Sverige, Finland og Baltikum. Noe av den samme rollen kan Narvik havn ha, både som en viktig eksporthavn for Sverige, men også som en innfallsport grunnet

20. Ledamoten Niklas Granholm foreslår i *Det vanskelige samarbeidet* en «lightversjon»: Følgende fire tiltak: (1) Operativt samarbeid, primært i krise og krig bør videreutvikles, (2) Samarbeidet må ikke begrenses til Nordområdene, (3) Landene må dra nytte av standardisering, kortere ledetider og lavere romsystemkostnader for å skaffe et norsk svensk eller nordisk satellittsystem. Dette vil forbedre kunnskapen og innsikt i regionens strategiske situasjon, (4) Forsvars- og sikkerhetspolitiske analyser og studiearbeid kan videreføres for å bedre kunne se forskjeller og likheter i perspektiv og løsninger. En bedre forståelse av det regionale strategiske bildet bidrar til velbegrunnede løsninger.

den militære konsentrasjonen som nå utbygges i Ofoten- Sør Tromsområdet; med betydelig kapasitet til mottak av spesielt US forsterkninger.

Avslutning

Det eksisterer et strategisk trekantforhold mellom USA Norge og Sverige som er veldig viktig, både for USA, men mest for Norge- Sverige og stabiliteten i det vestlige transatlantiske statsystemet. Denne viktige trekanten kan kun sikres og bygges ut til en reell terskel dersom Norge og Sverige fortsetter transformasjonen og styrker sine forsvar, og samarbeider tett i konseptuell retning av Joint Concept for Access and Maneuver in the Global Commons.

Forsvars- og sikkerhetspolitisk vil sannsynligvis dette møte en hel karavane av kameler som må svelges før det eventuelt kan implementeres. *Kanskje er den eneneste utveien at den aktøren²¹ som sitter med nøkkelen til dette aktivt forteller både de norske atlantistene og de svenske nøytralistene at: «Nå er det nok, den tradisjonelle innretning er gått ut på dato. Dersom dere skal gjøre dere forhåpninger om støtte i krise og krig, forutsetter dette et vidtgående samarbeid og transformasjon allerede nå.»*

21. Og dermed følge James Norman Mattis' anbefaling, ref. fotnote 9.



Ledamoten
CHRISTIAN MADSEN

Kommendörkapten mst Christian Madsen har bl.a. tjänstgjort som chef för 21.Robotbåtsdivisionen, försvarsattaché i Paris och Madrid samt enhetschef vid den europeiska försvarsbyrån, EDA.

Nystart för försvarssamarbetet i EU

Abstract: The European defence cooperation is currently undergoing a substantial review. In the light of the disturbing events in our neighborhood - Russia's annexation of the Crimea, international terrorism and the uncontrolled migration just to mention a few - the political support for increased European cooperation has strengthened. Three parallel and coordinated initiatives within the defence domain have been launched: the European Defence Fund, the Permanent structured cooperation and a European review mechanism. The initiatives provide the potential for a major stride forward for European collaborative defence, and they also open opportunities for renewed Swedish approach to EU defense cooperation, including Swedish defense industry and procurement of new surface combatants.

Inledning

Syftet med denna artikel är att ge en uppdatering om vad som rör sig inom EU:s försvarssamarbete, samt att även mot slutet ge en konkret koppling till utveckling av nya svenska ytstridsfartyg. Det europeiska försvarssamarbetet får sällan mycket uppmärksamhet i Sverige. Kanske beror det på att det normalt inte är mycket dramatik inblandat, mer en långdragen politisk process som utspelas i Bryssel och som tillämpar de ”små stegens” strategi, samt att de nuvarande regeringspartierna av interna skäl inte har intresse av att få publicitet kring försvarssamarbete i EU. De senaste årens

säkerhetspolitiska utveckling har dock givit EU:s försvarssamarbete en förnyad aktualitet: ett antal samverkande initiativ tas nu fram för att EU ska bli en starkare aktör när det gäller den hårda delen av säkerhetspolitiken. I denna nystart har tyvärr inte Sverige tillhört den inre och pådrivande kärnan, vilket var fallet i början av 2000-talet, men som visas nedan har konkreta framsteg ändå gjorts.

Bakgrund

Försvarsdimensionen fördes in i EU genom Maastrichtfördraget 1992. Med mötet mellan Frankrikes president Jacques

Chirac och Storbritanniens premiärminister Tony Blair 1998 tog utvecklingen ett språng framåt: EU skulle skapa en gemensam förmåga att ingripa i kriser utanför unionens gränser.¹ Åren i början av 2000-talet såg en kraftig utveckling av strukturer och initiativ för att förverkliga denna förmåga. Sverige tillhörde de pådrivande staterna och deltog i de militära operationer som startades, mest iögonfallande var operation Artemis i östra Kongo.² EU etablerade en militär stab och viss ledningskapacitet samt en försvarsbyrå, EDA.³ Den senare med huvuduppgiften att få medlemsstaterna att samarbeta mer inom förmågeutveckling samt säkerställa europeisk försvarsindustriell kompetens för förmågeutveckling. Efter de första årens framsteg ville vissa medlemsstater gå vidare och fördjupa försvarssamarbetet, framförallt Frankrike. Andra ville motverka sådan utveckling, framförallt Storbritannien. I EU fattas beslut inom försvarsdimensionen genom konsensus, varför inte mycket hände; utvecklingen stannade av någon gång vid 2010.

Med Lissabonfördraget år 2009 formaliserades ytterligare försvarsdimensionen i EU; det tillkom t.o.m. en solidaritetsklausul där medlemsstaterna förpliktar sig att komma till varandras hjälp om dessa utsätts för ”en terroristattack eller drabbas av en naturkatastrof eller en katastrof som orsakas av människor.”⁴ Det angavs också att ”om en medlemsstat skulle utsättas för ett väpnat angrepp på

sitt territorium, är de övriga medlemsstaterna skyldiga att ge den medlemsstaten stöd och bistånd med alla till buds stående medel...”⁵ I Lissabonfördraget finns också statuter om att de medlemsstater som ytterligare vill fördjupa försvarssamarbetet kan göra detta inom unionens ram inom något som kallas permanent strukturerat samarbete, det s.k. PESCO.⁶ Det gjordes försök, framförallt mot bakgrund av kriget mellan Ryssland och Georgien 2008 att aktivera det strukturerade samarbetet, men enighet uppnåddes inte.⁷ På det hela taget stagnerade EU:s försvarssamarbete åren därefter. Visserligen fortsatte redan pågående aktiviteter och i vissa fall startade nya (och framgångsrika) som anti-pirat operationen utanför Somalia⁸ och den flyktingrelaterade operationen i Medelhavet,⁹ men drivet i utvecklingen hade försvunnit.

Den försämrade säkerhetspolitiska utvecklingen i Europas omgivning, inledd med Rysslands annektering av Krim, men också den internationella terrorismen och utvecklingen i Mellanöstern, inklusive den okontrollerade migrationen skapade medvetandet om att EU måste samarbeta mer på alla plan, inklusive inom försvarsområdet. Brexit och valet av Donald Trump till president förstärkte detta medvetande: med Storbritanniens utträde ur Unionen försvinner i storleksordningen en fjärdedel av den militära förmågan i EU; president Trumps

1. Helsinki Headline Goal: 50-60.000 soldater inom 60 dagar, upp till 4000 km från Europa med ett års uthållighet.

2. Sverige deltog med ett sextiotal soldater från specialförbandet.

3. European Defence Agency

4. Artikel 222 i Fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt

5. Artikel 42 i Fördraget om Europeiska Unionen, som dock också anger ”Detta ska inte påverka den särskilda karaktären hos vissa medlemsstaters säkerhets- och försvarspolitik” (läs alliansfrihet, i Sveriges fall, Nato i andra).

6. PESCO – Permanent Structured Cooperation

7. Det spanska ordförandeskapet 2011

8. Operation Atalanta

9. Operation Sophia



Bild 1. Juncker, Mogherini och Tusk. Source: EC - Audiovisual Service/Photo: Etienne Ansotte (J) & Marco Zeppetella (M) and European Union (T).

negativa uttalanden om Nato och EU visar att militär hjälp från Förenta Staterna inte kan tas för givet.

Nytändningen inleddes med att den höge representanten Federica Mogherini lät ta fram en global strategi för Unionen, The EU Global Strategy. Den publicerades dagarna efter Brexit-omröstningen i juni 2016. Strategin betonar vikten av att samarbeta mer, inklusive samarbete för att skydda unionens medborgare och strukturer. Det senaste är ett nytt inslag eftersom den gemensamma säkerhets- och försvarspolitikerna hittills endast berörde behov utanför unionens gränser. Med den globala strategin som utgångspunkt har President Donald Tusk i Europeiska Rådet, President Jean-Claude Juncker i Kommissionen och den höge representanten Federica Mogherini tillsammans och samordnat lanserat aktiviteter på tre tåter för att fördjupa EU:s försvarssamarbete. Dessa är:

- Försvarsfonden (EDF)
- Permanent strukturerat samarbete (Pesco)
- Översynsmekanism (CARD)

Försvarsfonden

Den överstatliga Kommissionen gör nu sitt inträde på försvarsområdet, ett område tidigare strikt reserverat för mellanstatligt samarbete. Det förslag till förordning som diskuteras och eventuellt antas under 2018 innebär att Kommissionen i sitt forskningsprogram ska avdela 500 miljoner euro om året till försvarsforskning samt att upp till fem miljarder euro om året satsas på militär förmågeutveckling (en miljard direkt från Kommissionen och fyra kompletterande miljarder från engagerade medlemsstater). Militära samarbetsprojekt föreslås få upp till 20 % i bidrag förutsatt att minst tre företag från minst två medlemsstater är engagerade. En för Sverige känslig fråga är vilka krav det ställs på företagets hemvist. Från början angav förslaget europeiskt ägarskap, vilket hade skapat problem för de utlandsägda svenska försvarsindustrierna som Hägglunds och Bofors. Nu förefaller det dock som om acceptans finns för att företagen ska ha sin hemvist (fysiska belägenhet) i EU och att de har autonomi gentemot den utomeuropeiske ägaren (dvs. inte bygga

på licensmedgivande eller motsvarande). Särskild premie föreslås kunna ges till de konsortier som hanterar Pesco-relaterade projekt eller inkluderar små- och medelstora företag, vilka betraktas som centrala för förnyelse och tillväxt i EU.

Försvarsfonden har sin legala bas i artikel 173 i Lissabonfördraget vilken anger industrins konkurrenskraft som skäl för åtgärder från Kommissionens sida. Det är dock inte fråga om att lansera industristödsprogram i allmänhet; det är fråga om att åtgärda unionens brister vad gäller militära förmågor. Fonden kommer att riktas mot de konsortier som kan presentera förslag till projekt som löser de överenskomna prioriteringarna inom EU.¹⁰ Om förhandlingarna går i lås blir försvarsfonden, *European Defence Fund*, sjösat under 2019.

Strukturerat samarbete

Under 2017 förhandlades genomförandet av det strukturerade samarbetet. Från början fanns två "läger": de stater som önskade ett i substansen verkligt fördjupat samarbete, och där kanske inte alla medlemsstater ville eller kunde delta; samt de stater som hellre betonade vikten av inklusivitet före krav på reell substans i samarbetet – alla skulle kunna vara med. Frankrike stödd av framförallt Spanien och Italien ledde den förstnämnda gruppen. Tyskland, stödd av Sverige och några östeuropeiska länder, ledde den andra gruppen. I slutändan blev det inklusivitet som fick företräde före fördjupning i själva samarbetet. Av EU:s medlemsstater deltar nu i Pesco alla utom Danmark,

10. Prioriteringar för de kollektiva behoven i EU tas fram med koncensus inom ramen för EU:s förmågeutvecklingsplan, CDP, samt den nyss etablerade översynsmekanismen, CARD.

Malta och Storbritannien.¹¹ Tanken är att deltagande länder ska ta initiativ till prioriterade förmågeprojekt som svarar mot Europas brister och behov. I dagsläget har 17 olika förmågeprojekt antagits inom ramen för Pesco.

Översynsmekanism

Utöver försvarsfonden och Pesco inrättas en europeisk översynsmekanism, *Coordinated Annual Review on Defence*, CARD. Likheter finns med Nato:s översynsmekanism, *Nato Defence Planning Process*, NDPP och *Nato Partnership for Peace Planning and Review Process*, PAPP, men också väsentliga skillnader. CARD syftar till att skapa en överblick över EU:s militära förmågelandskap, med en upplösningssgrad som lämpar sig för stats- och regeringschefer. Målet är att Europeiska rådet med CARD som grund på ett strukturerat sätt ska kunna enas om de viktigaste prioriteringarna för europeisk förmågeutveckling. År 2013 enades Europeiska rådet om fyra prioriterade områden, men processen fram till detta beslut var inte transparent, eller ens strukturerad, vilket den nu blir.¹² Med CARD kommer det också att bli regelbundenhet i denna prioritering, vilken föreslås - namnet till trots - genomföras vartannat år. De viktigaste skillnaderna gentemot Nato:s processer ligger i upplösningssgraden på den information som granskas: CARD informerar övergripande på stats-/regeringschefsnivå; NDPP/PAPP har detaljerad nivå för att kunna leda till upprättande av förmågemålsätt-

11. Danmark har sitt förbehåll inom försvarsområdet, Malta har sin försvarande litenhet, och Storbritannien är på väg ut ur Unionen.

12. 2013 angav Rådet prioritering av fyra områden: lufttankningsförmåga, cyber, satellitkommunikation och obemannade flygfarkoster.

ningar för de enskilda alliansmedlemmarna. En annan skillnad är att det råder frivillighet för medlemsstaterna i EU att åtgärda de prioriteringar som fastställs av Europeiska rådet. I Nato råder, i alla fall på papperet, ett åtagande för den enskilda staten att åtgärda vad som lagts på den. CARD genomför under 2018 en första något förenklad omgång, med rapport till Europeiska rådet i november.

Framtidsutsikter

Tyvärr förefaller det som om Pesco inte kommer att få det genomslag som förväntades. Det är ju inte så stor skillnad mot tidigare när nästan alla medlemsstaterna ändå är med. Vad åstadkommer Pesco som inte kunde göras tidigare? Det kan förstås sägas att det blivit ett visst mått av nya åtagande från medlemsstaterna att göra substantiella försvarssatsningar men till sist hänger det på den enskilda statens frivillighet.¹³ Det blev rätt urvattnat. Frankrike är besviket och har vid sidan av både EU och Nato lanserat ett initiativ för de stater som är villiga att fördjupa samarbetet inom den operativa domänen, det s.k. *European Intervention Initiative*. Önskan från Frankrike var att Pesco skulle ha kunnat inkludera denna typ av fördjupat operativt samarbete men det fanns inte vilja för det. Av de sjuutton förmågeprojekt som har lanserats inom Pesco kan man bara hoppas att några av dem bär frukt och levererar förmågor som EU så väl behöver. Sverige försöker få acceptans för ett Pesco-projekt inom test och utvärdering, med övnings- och testområdet Vidsel som grundbult. Det

13. Bland åtagandena för Pesco ingår bl.a. löfte: att över tiden öka försvarsutgifterna i reella termer; att minst 20 % av försvarsbudgeten går till investeringar samt att minst två % av försvarsbudgeten går till försvarsforskning.

fanns inte stöd för detta när första uttagning av projekt gjordes, men det kan gå bättre när andra omgången projekt ska väljas ut mot slutet av 2018, förutsatt att omfattande fotarbete görs.

CARD däremot har potential att bli en katalysator för fokuserade satsningar och reellt försvarssamarbete. Den rapport från CARD som går till Europeiska rådet kommer att få genomslag och utgöra ett tungt ingångsvärde även till Kommissionen när projekt väljs ut för bidrag från försvarsfonden. Rapporten från CARD kommer att hållas på en aggregerad nivå, men en kvalificerad gissning är att det ganska tydligt kommer att framgå vilka delar/medlemmar av EU som borde prestera mer, och inom vilka områden. Medlemsstaterna kommer att utsättas för påtryckning – *Peer Pressure* – att leverera mer inom försvar. Positivt är att försvarsfrågor inom EU nu regelbundet kommer att lyftas till högsta politiska ledning.

Störst inverkan på utvecklingen torde försvarsfonden få eftersom det blir en rejäl påverkansfaktor om storleksordningen fem miljarder euro (= ungefär Sveriges försvarsbudget) avdelas till att stimulera samarbetsprojekt. Kanske denna summa kan kompensera för de olägenheter som internationellt samarbete innebär (förhandlingar, tidsåtgång m.m.) och rendera nya samarbeten. En del (svenskar) hyser farhågor att inte svensk försvarsindustri kommer att lyckas ta del av Kommissionens pengar, som istället befaras gå till de ”stora drakarna” i Europa, dvs. fransk och tysk försvarsindustri. Mot detta kan invändas att vår svenska försvarsindustri inte har något att skämmas för vad gäller teknologisk utveckling eller flexibilitet att anta nya utmaningar. Tvärtom kan sägas att det finns mycket goda chanser för svensk industri, förutsatt att små- och



Bild 2: Vision av Finlands fyra nya ytstridsfartyg, Flottilj 2020, källa FDF.

medelstora företag engageras som underleverantörer i konsortier, samt att fokus ligger på prioriterade försvarsområden (t.ex. obemannade flygfarkoster, cyber eller för den delen ytstridsfartyg). Kommissionen har viljan att stödja små- och medelstora företag, och har också en historik av att vara lyhörd för de mindre medlemsstaternas önskemål.

Som vän av ett EU med förmåga att vara global aktör inom alla delar av säkerhetspolitiken kan jag inte annat än hoppas på framgång för de beskrivna initiativen. Tillsammans kan de ge ny fart åt försvarssamarbetet i EU och skapa det självförtroende som unionen behöver i dessa tider. Det återstår att fundera på i vilken mån Sverige - det svenska försvaret - kan få konkreta fördelar av de pågående initiativen och på ett bättre sätt bidra till den europeiska försvarsdimensionen. Här hänger mycket på vår egen ambition och vilja. Sverige har de senaste åren varit njugg till fördjupat försvarssamarbete i EU. Med bristande entusiasm i Stockholm har Sverige tappat det inflytande som tidigare fanns. Våra vänner i Finland lyckas betydligt bättre, men de har också en mycket positiv inställning till EU:s försvarssamarbete: allt som stärker EU – ländernas försvarsförmåga anses bra för Finland. Som illustration: om viljan funnes i Sverige skulle vi kunna få stora fördelar av förmågefonden. Tänk t.ex. om svenska flottan kunde överväga

att bygga de nya örlogsfartyg som så väl behövs genom ett europeiskt samarbete, kanske kring de fyra fartyg som Finland nu bygger. Med rätt upplägg skulle det finnas goda möjligheter att få del av försvarsfondens medel eftersom denna typ av förmågor tillhör de som EU har prioriterat. Stöd skulle kunna fås inte bara till själva byggnationen men även framtida uppgraderingar.

Det är faktiskt fullt möjligt att producera de nya ytstridsfartyg som vi är i trängande behov av genom internationellt samarbete. Vi får kanske göra avkall på de sista tio procenten av specifika kravställningar, men å andra sidan får vi fartyg till betydligt lägre pris och som också levereras på utsatt tid. På vilka avgörande sätt skulle Sveriges operativa krav på ytstridsfartyg skilja sig från Finlands? Det leder för långt att här lägga ut texten om detta, men det är definitivt ett ämne som förtjänar fortsatt och brådskande diskussion.

Som avslutande ord understryks vikten av att EU fortsätter och lyckas med det fördjupade försvarssamarbete som har beskrivits ovan. Om Sverige ska påverka denna utveckling fordras en positiv inställning som också innebär öppenhet för att producera krigsmateriel i ett europeiskt sammanhang. Då kan Sverige åter bli en del av kärnan i EU:s gemensamma försvars- och utrikespolitik.



Korresponderande ledamoten MILAN VEGO

Dr Vego är ADM R.K. Turner Professor of Operational Art vid US Naval War College. Han tjänstgjorde i den jugoslaviska flottan under 12 år och sedan i den västtyska handelsflottan. Han fick asyl i USA 1976 och tog en doktorexamen 1981 vid George Washington University.

On Sea Denial

Struggle for sea control is a collective term for the actions and measures of the opposing forces to obtain/maintain and deny control of the sea. The strategic or operational objective for a stronger side is sea control while for a weaker side is sea denial. Most naval theoreticians, except for Julian S. Corbett and the French admiral Raoul Castex focused almost exclusively on sea control while theoretical aspects of sea denial and related actions aimed to dispute control is given a short shrift. Yet clear majority of some 115 maritime countries with sea-going navies are small and would be inferior in case of war with much stronger navies. Full understanding of sea denial and disputing control is critically important also for major navies as well.

Strategic Framework

Naval or maritime strategy provides a much broader framework for the employment of one's naval forces. It is subordinate to the country's grand strategy and military strategy. It is conducted uninterrupted in both peacetime and a time of war.

Maritime strategy in peacetime provides the most important input to the development of one's operational and tactical doctrine, and combat training. It also largely determines the fleet's current and future size/composition. Generally, the main elements of maritime strategy in peacetime are as follows: determining naval strategic objectives; enhancing the country's maritime strategic positions;

building naval alliances/coalitions; providing vision of the character of the future war at sea; determining the theater of the main and secondary efforts; distributing one's naval forces among theaters; and determining the future size/composition of one's naval forces.

Maritime strategy in a war would rarely be the same as in peacetime. Its role and importance would be relatively reduced because the focus would be on planning and execution of major naval/joint operations and maritime campaigns. The principal elements of maritime strategy in wartime are as follows: accomplishing/changing/modifying naval strategic

objectives; provide forces and resources for accomplishment of naval strategic objectives; determining new theaters of the main/secondary efforts; building new naval alliances/coalitions; capturing more favorable maritime strategic positions; and creating favorable strategic conditions for cessation of the hostilities at sea.

Maritime strategy can be offensive or defensive or combination of these two. Normally, a weaker side at sea would develop defensive naval strategy in peacetime. However, in some cases the weaker side might make a shift to offensive maritime strategy. This would be accompanied by a large naval construction program. Yet offensive strategy in peacetime does not mean that such a strategy would be actually applied by a weaker side in wartime.

The Objectives

Sea denial is one the principal strategic or operational objectives of weaker side at sea. It should be not confused with sea control. Very often it is contended that the stronger navy, by virtue of obtaining sea control, also somehow conducted sea denial. This might be technically true, because obtaining control means at the same time denying that control to the opponent. However, there are fundamental differences between sea control and sea denial. Obtaining or gaining sea control is a *positive object* while denying that control is a *negative object*. Moreover, there is a considerable difference in methods used to obtain sea control and for denying control of the sea.

Sea denial can be described as *preventing partially or completely the enemy's use of the sea for military and commercial purposes*. Actions to deny control of the sea are carried out in case of a war at sea and not in peacetime. Like sea con-

trol, denying control of the sea in a war between two strong opponents, sea denial exists in various degrees. In terms of the factor space, a weaker side can deny general and/or local sea control. It can deny partially or complete control of the sea surface, subsurface, and the air. In terms of the factor time, sea denial can be only temporary. And in terms of the factor of force, denying control of the sea can be limited or absolute or conditional. Actions and measures aimed to deny control of the sea are collectively called *disputing (or contesting) sea control*.

Normally, in a war with major sea power, a minor sea power would be strategically on defensive from the very outset of the hostilities. Things are more complicated in case of a war between two approximately strong opponents. Then both sides might go strategically on offensive or one side might opt to be strategically on defensive. If both sides go on offensive at the beginning of the hostilities, then after a certain time one side would suffer larger losses and most likely shift to strategic defensive. A major sea power could be forced to go strategically on defensive in case of simultaneous hostilities against strong opponents in two different maritime theaters. In such a case, the stronger sided would be strategically on offensive in the theater of main effort and on defensive in the theater of secondary theater. Theoretically, it is also possible that a stronger side be forced to go on defensive because it failed to concentrate its forces in the theater of main effort. Or it might remain strategically on defensive because of the lack of aggressiveness or because of some political considerations. A blue-water navy, such as the U.S. Navy might be also forced, at least temporarily is strategically on defensive in case of a

war with two or more strong opponents as the example of the Royal Navy in the American War for Independence (1775-1784) illustrate. After France concluded an alliance with Spain in April 1779, the Royal Navy lost its superiority in the European waters.

Methods

There is no common agreement as to main methods used by a weaker side to deny control of the sea. In generic terms the main methods used in disputing sea control is as follows:

- Avoiding a Decisive Encounter (fleet-in-being)
- Seeking a Decisive Encounter
- Destroying the Enemy's Naval Forces Over Time
- Counter-Containment
- Defense of a Chokepoint
- Destroying the Enemy's Military-Economic Potential at Sea
- Destroying the Enemy's Military-Economic Potential Ashore
- Denying Control of Important Positions/ Basing Areas

The principal methods of combat employment in disputing sea control are tactical actions at sea, on the subsurface, in the air, and in many cases also on land. In some cases — as, for example, in counter containment defense of a strait — major naval base — anti-amphibious and defense of important positions and basing areas — there would be a need to plan and execute defensive major naval/joint operations. Naval tactical actions are conducted independently but within a given operational framework.

Generically, fleet-in-being can be described *as the one which denies the*

stronger side temporarily or permanently an opportunity to be defeated in a decisive encounter and thereby prevents the stronger enemy from fully exercising control of the sea. The term “fleet in being” was used for the first time by the British admiral Arthur Herbert, 1st Earl of Torrington (1648-1716) in June 1690. He commanded the Channel Fleet with about thirty ships-of-the-line (divided among ports of Downs, Portsmouth, and Plymouth) plus some twenty-two Dutch ships-of-the-lines under Admiral Cornelis Evertsen.¹ A squadron of seven ships-of-the-line under Admiral Sir Claudesley Shovel (1650-1707) had been detached into the Irish Sea to protect communications. Another squadron of sixteen British and Dutch ships-of-the-line in Gibraltar under Admiral Henry Killigrew (1652-1712) was directed to take down the trade and to keep an eye on the slightly inferior French squadron at Toulon led by admiral François Louis de Rousselet, Marquis de Châteaurenault (1637-1716).² The French admiral Anne Hilarion de Tourville (1642-1701) had seventy ships-of-the-line after Châteaurenault joined him. On 13 June, Torrington sortied out to seek a battle with Tourville. However, after finding the French fleet was superior in numbers, he held a council with his admirals. Torrington and the council decided that the best course of action was to temporarily assume a defensive posture at the mouth of the Thames until other two squadrons (Killigrew's and Shovel's) joined.³ In his immortal phrase, Torrington wanted “to keep his fleet in being.”⁴ For him, a temporary defensive was the only way to obtain command of the sea while risking a battle with numerically inferior forces was the “best way to lose it.”⁵ Torrington believed that as

long as he could keep his fleet intact the French would not dare to invade England across the Channel.⁶ However, the Government dismissed Torrington's objections and directed him to engage the French fleet led by Tourville. He suffered a defeat in the battle of Beachy Head (for the French, Battle of Béziers) on 10 July 1690.⁷ He lost about a dozen ships (mostly Dutch).⁸

The main prerequisites for success of the fleet-in-being are favorable geographic positions, relatively large, survivable, and credible naval forces, and the opposing commander who is unable or unwilling to act aggressively. The fleet-in-being concept can be applied at strategic, operational, and tactical levels of war. The higher the level of war, the larger forces have to be employed as a fleet-in-being. It can be adopted either permanently or temporarily.

Historically, three main methods of fleet-in-being were used: active, passive, and semi-active. In all three methods, the weaker side is strategically on defensive. However, a weaker side in adopting an active fleet-in-being will be tactically and even operationally on the offensive. At the strategic level the main purpose of an *active fleet-in-being* can be as follows: tie the enemy forces in one theater and thereby enhance chance for success by one's forces in another theater; build up sufficient naval strength to shift on offensive; gain time to reconstitute one's naval combat potential; delay/prevent defeat of one's army; and enhance political settlement in the aftermath of a war. In operational terms, the main purpose of an active fleet-in-being can be to: postpone decisive clash until one's forces reach parity with the enemy's forces; postpone a decisive clash until a better opportunity;

threaten large-scale landing; carry out large-scale landing; deter/prevent a large-scale enemy seaborne invasion or an attack on one's coast; deter enemy forces from interfering with one's amphibious landing⁹ and tie major part of the enemy's forces to defend/protect maritime shipping in a secondary theater.

Passive fleet-in-being exists when a weaker force not only holds back but also inflicts little if any damage on the stronger fleet. Then the weaker side is tactically and operationally on defensive. Experience shows that such a course of action was usually futile. In the past, a fleet that immobilizes itself in a harbor was inevitably blockaded. The blockading force had all the advantages. The blockaded force does not harm the enemy. At the same time, the morale a weaker side is gradually undermined and its defeat prepared.⁹ In short, there are no advantages for adopting passive fleet-in-being.¹⁰

In the past, the concept of fleet-in-being often degenerated into a passive, almost defeatist attitude of keeping your fleet simply in existence, and vaguely hoping that the threat of that existence will stop the enemy from doing something. Such an attitude ignores the fact that simple existence is not a threat unless it is backed by action.¹¹

The reasons for adopting passive fleet-in-being may vary greatly. Most common is the lack of offensive spirit on the part of the high naval leadership and the navy as whole. Experience shows that there were few cases, when a stronger side adopts passive fleet-in-being strategy either because of the profound lack of aggressiveness or some political calculations.

Another less discussed but viable variant is *semi-active fleet-in-being*. The weaker side might withhold the employ-

ment of its most valuable forces because of the unwillingness to accept high risks or lack of adequate air cover or logistical support. At the same time, the weaker side employs the remaining parts of its forces offensively. For example, at the beginning of the war in the Mediterranean in June 1940, the Italian Navy's missions were limited to defenses of convoys and Italy's coast.¹² Admiral Domenico Cavagnari (1876-1966), Chief of Staff of the Italian Navy avoided taking any decisive action against Malta. He explained that the island bristled with too "formidable" defenses. An amphibious landing on Malta might lead to a fleet encounter. This would, in turn, require close cooperation with the army and air force. Yet Cavagnari did not like the prospect of relying on the other two services.¹³ After the battle of Matapan (27-29 March 1941), Cavagnari declined on several occasions to employ battleships in a fleet action.¹⁴ However, the Italian Navy employed extensively its submarines, cruisers/destroyers, and naval special forces (10th Flotilla MAS) throughout the war.

In some cases a weaker side, as the example of the German High Seas in the battle of Jutland in 1916, and the Imperial Japanese Navy in the A-Go Operation (that led to the battle of the Philippines Sea) in June 1944, and the battle for Leyte in October 1944 show, might act offensively and *seek a decisive encounter*. The main prerequisite for such a major fleet vs. fleet operations is adequate combat potential and aggressive spirit. Today, such an operation in an enclosed or semi-enclosed theater would most likely consist of a single phase. It would include participation of not only naval forces but also land-based aircraft, and coastal missile/artillery batteries.

Weakening of the enemy's naval forces over time is directly linked to avoiding a decisive encounter. A weaker but offensively minded navy side would carry out a series of major and minor tactical actions aimed to weaken the enemy's naval forces over time. The focus should be on destroying or neutralizing those enemy naval forces engaged in obtaining and maintaining sea control. Weakening of enemy naval forces over time should not degenerate in a war of attrition. The obvious reason is that a weaker navy facing a much stronger opponent would not be able to sustain high losses in a war of attrition. Instead, focus should be to *exhaust* the enemy by gradually degrading his combat power and morale. In weakening of the enemy's naval forces at sea, tactical maneuver is used not only to obtain better position for delivering fires, but also to outmaneuver the enemy.

The enemy is attacked indirectly by exploiting his vulnerabilities. The main objectives would be to destroy or neutralize enemy's naval strength and morale. The enemy's physical strength is weakened by destroying or neutralizing surface combatants, submarines, and aircraft. Attack on morale is aimed to wear down enemy's will to fight. This could be accomplished by skillful use of offensive information warfare (IW).

A weaker side at sea would normally resort to *counter-containment* to the containment of its forces by a stronger side. The main methods used in counter-containment are naval counter blockade, strategic diversion and tying up the enemy forces on the coast. A weaker side would usually respond to blockade by a stronger side by a naval counter-blockade. The objective could be to force the stronger side to lift its blockade of one's

coast or to breaking through the enemy blockade. Counter blockading actions are normally conducted by one's surface forces and/or submarines.

Strategic diversion is aimed to divert the enemy's forces to another theater of war or theater of operations. It aims to fragment the enemy's naval strength and attain a favorable ratio of forces or even superiority in the main theater. Like strategic concentration, it is conducted once. The fundamental problem facing a weaker side at sea, however, is that strategic diversion, no matter how successful, would not secure the successful outcome of a war as a whole.¹⁵

Strategic diversion could be used by both weaker and stronger sides in war at sea. Obviously because of the great disparity in initial naval strength, a weaker side would derive greater benefits from use of strategic diversions in disputing sea control in the principal theater. The prerequisite for success is that the weaker side has the capability to operate both on the open ocean and in an enclosed or semi enclosed sea. The main objective of any strategic diversion is for the weaker side to force the stronger side to divert its strength far away from the weaker side's home waters, thereby significantly enhancing the chances of success in its main theater. Several options exist to apply strategic diversion in a war at sea. The aim could be purely military, as for example to partially divert enemy forces from exerting strong pressure in home waters, to inflict losses on the enemy fleet, and to weaken enemy fleet as preliminary for achieving a decision in the main theater.¹⁶

Defense of a choke point (strait/narrow/passageway) is a strategic or operational objective for weaker side at sea. For de-

nying control of a choke point, not only naval forces but also other services would be employed as well. A successful defense of a choke point would require planning and execution of a defensive major naval/joint operation.

A weaker side at sea would normally try to *destroy the enemy's military-economic potential at sea* from the first to the last day of the hostilities. This objective is strategic in scale. Although one's naval forces would play a dominant role, this objective cannot be accomplished without close cooperation with other services of the armed forces. The principal objective is to destroy or neutralize the enemy's ability to use its military and commercial shipping and ship-related installations/facilities ashore in support of the war's effort. It is an indirect attack on the enemy's naval strength. A collateral objective is to inflict hardship on the enemy population by depriving it of food, fuel and other commercial goods and thereby to weaken or even seriously undermine the enemy's population morale and support for war. Attack on the enemy's military-economic potential at sea is an inherently attritional method of warfare. It requires large forces and the ultimate objective is accomplished over time. It constitutes a form of pressure on a country dependent on seaborne trade.¹⁷

A weaker side would often try to destroy the enemy's military-economic potential on the coast. The main objectives would be to destroy or inflict heavy damages to the enemy's naval shore establishment, troop concentrations, civilian infrastructure, and key industrial centers in the littoral area. Naval forces are commonly employed in support of ground forces and air forces to deny the enemy's control of important

positions and basing areas. Specifically, focus should be on defense of important islands/archipelagoes, small peninsulas, bridgeheads, major naval bases/ports, and defenses of selected parts of one's coast against major enemy's amphibious landings.

Most of the world's navies are small. In a case of a war with much stronger

navy, they would be forced to be strategically on defensive. In some case, even a major sea power would be forced to be strategically on defensive. Hence, full knowledge and understanding of theory is a prerequisite for skillful and creative application of doctrine on sea denial and disputing control of the sea.

Notes

1. Geoffrey Callender, *The Naval Side of British History* (Boston: Little, Brown, and company, 1924), pp. 127-28.
2. Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy* (London: Longmans, Green and Co., 1918), p. 192; cited in Clark G. Reynolds, "The U.S. Fleet-in-Being Strategy of 1942," *The Journal of Military History*, Vol. 58, No. 1 (January 1994), p. 104
3. Philip H. Colomb, *Naval Warfare: Its Ruling Principles and Practice Historically Treated*, vol. 1 (London: WHO Allen & Co., 1891; repr., Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1990), p. 153; Geoffrey Till, *Maritime Strategy and the Nuclear Age*, with contributions from John Hattendorf et al., 2nd ed. (New York: St. Martin's Press, 1984), p. 113.
4. Geoffrey Callender, *The Naval Side of British History* (Boston: Little, Brown, and Company, 1924), p. 128; there are some questions about the authenticity of that phrase because Torrington's remarks were for the first time published in 1710 or some twenty years after the event; but regardless of whether Torrington ever uttered these words, the phrase took life of its own; John B. Hattendorf, "The Idea of a 'Fleet In Being' In Historical Perspective" *Naval War College Review*, vol. 67, No. 1 (winter 2014), p. 44.
5. Julian S. Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy* (London: Longmans, Green and Co., 1918), p. 194.
6. Cyprian Bridge, *Sea-Power and Other Studies* (London: Smith, Elder & Co., 1910), p. 48.
7. Phillip H. Colomb, *Naval Warfare. Its Ruling Principles and Practice Historically Treated*, Vol. 1 (London: W.H. Allen & Co., 1891; reprint, Annapolis, MD: Naval Institute Press, 1990) p. 153; Geoffrey Till, et al., *Maritime Strategy and the Nuclear Age 2nd ed.* (New York, NY: St. Martin's Press, 1984), p. 113; William Oliver Stevens and Allan Westcott, *A History of Sea Power* (New York, NY: Doubleday, Doran & Company, Inc., 1942), pp. 253-54.
8. Geoffrey Callender, *The Naval Side of British History* (Boston: Little, Brown, and company, 1924), p. 129.
9. Reginald N. Custance, *A Study of War* (Port Washington, NY/London: 1924), p. 29.
10. Gabriel Darrieus and Rene Daveluy, *War on the Sea and Extracts from the Genius of Naval Warfare*; translated by Philip R. Alger (Annapolis, MD: The United States Naval Institute, 1920), p. 342.
11. "The Strategy of a Weaker Naval Power" *Naval Review*, Vol. XXV, No., 4 (November 1937), p. 625.

12. Michael Salewski, *Die deutsche Seekriegsleitung 1935-1945*, Vol 1: 1935-1943 (Frankfurt a.M.: Bernard & Graefe, 1970), p. 294.
 13. Brian R. Sullivan, "A Fleet in Being: The Rise and Fall of Italian Sea Power, 1861-1943," *The International History Review*, Vo-l. 10, No. 1 (February 1988), p. 122.
 14. Brian R. Sullivan, "A Fleet in Being: The Rise and Fall of Italian Sea Power, 1861-1943," *The International History Review*, Vo-l. 10, No. 1 (February 1988), p. 123.
 15. Hans Fuchs, "Die Diversion als strategisches Mittel zur Erzielung eines Kräfteausgleiches, dargelegt an geschichtlichen Beispielen," *Marine Rundschau* 4 (April 1938), pp. 238–39.
 16. Hans Fuchs, "Die Diversion als strategisches Mittel zur Erzielung eines Kräfteausgleiches, dargelegt an geschichtlichen Beispielen," *Marine Rundschau* No. 4 (April 1938),, p. 239.
 17. "The Strategy of a Weaker Naval Power," *The Naval Review*, Vol. XXV, No., 4 (November 1937), p. 624.
-



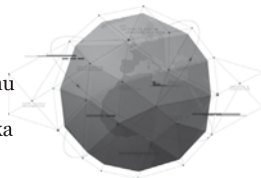
Vi är marina och transporttekniska konsulter och utför:

- Projektering och specifikation vid nybyggnad och ombyggnad av civila och militära fartyg, båtar, terminaler och transportanläggningar
- Projektledning och/eller assistans vid nybyggnad och ombyggnad av fartyg
- Konstruktion och konstruktionsgranskning av fartyg, fartygssystem och anläggningar
- Tekniska och ekonomiska utredningar, analyser, beräkningar och värderingar
- Beräkningar inom strukturanalys, hydrostatik/dynamik, ventilation, el
- Besiktningar inför köp eller försäljning, reparation och ombyggnad av fartyg och anläggningar

www.saltech.se

Kriisa lanserar unik analysmotor - EVSIGHT

Med dryga tio års erfarenhet av utvärdering och analys av händelsebaserad data för svenska Försvarsmakten, förpackar nu Kriisa Consulting AB sina samlade kunskaper i en fristående produkt som enkelt skräddarsys efter respektive kunds specifika behov: EVSIGHT.



– Det som gör vårt system unikt är att det kan hantera alla datakällor oberoende in vilken form grunddaten kommer i, förklarar Henrik Kriisa, VD på Kriisa. Kritiska händelser kan enkelt sorteras fram och visualiseras på ett sätt som gör det både lättare och snabbare att komma fram till precis vad som har hänt även i mer komplexa situationer med mängder av bakomliggande faktorer.

Möjligheten att snabbt och överskådligt kunna strukturera mycket stora datamängder utifrån ett så brett underlag är ny. Tidigare och konkurrerande lösningar är begränsade till ett begränsat antal olika typer av data. Med EVSIGHT kan exempelvis video, ljud, protokoll, geografisk information och tekniska data från ledningssystem eller dylikt bilda ett empiriskt beslutsunderlag för i princip allt slags utredningsarbete.

– Vi tillhandahåller fortfarande både personal och verktyget för de kunder som föredrar lösningen som en helhetstjänst istället för fristående produkt. Men många har både behov och nytta av att göra den här typen av analyser på egen hand, avslutar Henrik Kriisa.

www.kriisa.se

3WB|2WB
FR184

VI ÄR EN DEL AV DIN FRAMTID



270
VARV RUNT
JORDEN
VARJE ÅR

VÄRLDENS FÖRSTA
METANOLDRIVNA
PASSAGERARFARTYG



176
FARTYG



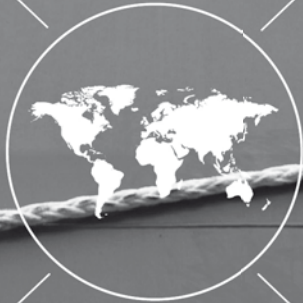
2,8
PROCENT MINSKAD
BRÄNSLEFÖRBRUKNING



15
PROCENT MINSKAD
SVAVELUTSLÄPP



96
VINDKRAFTVERK



77
ÅR AV
ERFARENHET



7.000.000
PASSAGERARE
VARJE ÅR

Med 15.000 anställda gör vi skillnad över hela världen.
För en hållbar framtid. Din framtid.

stena.com


Stena



Örlagskapten
SABRINA JIKANDER

Örlagskapten Sabrina Jikander är reservofficer vid 4.Sjöstridsflottiljen och tjänstgör där som stabsofficer i rollen som NCAGS vid 42.Minröjningsdivisionen. Hon arbetar som Överstyrman på RoRo fartyget Stena Foreteller med en sjökaptens-examen från Chalmers tekniska högskola.

Naval Co-operation and Guidance for Shipping (NCAGS) i samband med sjöfartsskyddsoperationer i ett skymningsläge

Abstract: Is the Naval cooperation and guidance for shipping (NCAGS), in Sweden, essential for the execution of maritime security operations in territorial waters during a “grey zone” phase? The commercial shipping is necessary and a very important asset for the Swedish society. The Swedish Naval forces need to control what’s happening on own territorial waters and retain sea power. There are many positive things with implementing the NCAGS-function and as the Swedish Navy already declares in its manual TRM 1(A) the function is mentioned many times regarding different types of maritime security operations. However, the Navy has not until now started to use NCAGS or adopt the function into daily operations. The positive effect in enforcing the NCAGS would not only improve the cooperation between different governmental agencies’ such as the Swedish maritime administration, Coast guard and commercial shipping but will also improve internal coordination. NCAGS will be able to contribute with important information which most likely will benefit higher commanders decisions in this type of operations, meaning one or several maritime security operations simultaneously. NCAGS should be subordinated MCC (Maritime component command) but should also be used by the whole Swedish Armed Forces headquarters if necessary in a joint operation. During a “grey-zone” phase the infrastructure and its import/export will be exposed due to its vulnerability. To be able to keep the harbours open, safe and secure for the commercial shipping will be essential not only for the survival of the population but also for the entire Swedish nation.



*De största svenska hamnarna efter hanterad godsmängd 2014 i 1000-tals ton.
Bild: Trafikanalys 1016b.*

Ett scenario

Antag att Sverige under en längre tid har blivit utsatt för territoriella kränkningar av en annan nations statsfartyg. Dessa statsfartyg har även förhindrat handels-sjöfarten till och från Sverige genom att man på olika sätt försvårat säker framfart. Om detta pågår under en längre tid kommer delar och/eller hela Sveriges befolkning att drabbas av följderna. Vad finns det i lasten? Är det mediciner eller annan typ av livsavgörande utrustning? Kanske bränsle av olika slag eller vapen och ammunition. Hur viktig är egentligen sjötransporterna för Sverige? I en rapport från Sveriges Hamnar för ett par år sedan sammanfattar man att hela 86 % av all import och export till Sverige hanterades över svenska hamnar via sjöfarten med en ökande trend.¹

Vilken roll har Försvarmakten (FM) och hur skall FM bidra och hjälpa handels-sjöfarten fram till en säker hamn? Denna fråga är viktig då det finns många inblandade för ett lastat fartyg. Man har inte bara de privata aktörerna i egenskap av befälhavaren, redaren, lastägare, managementbolag, klassningssällskap, försäkringsbolag och många fler men även de lokala myndigheterna såsom sjöfartsverket, kustbevakningen och hamnarna. Alla kommer ha en egen åsikt och vilja. Det blir många parter och vem ska se till att allt löper smärtfritt och att lasten kommer in och ut till svenska hamnar i säkerhet och helst utan förseningar.²

Sverigekartan till vänster visar ett antal svenska hamnar som kommer att

vara viktiga att säkra och att hålla öppna, framförallt på västkusten.³

Inledning

Syftet med denna artikel är att bidra till den allmänna kunskapen om NCAGS⁴, en funktion som används inom Nato, samt undersöka om FM har fördelar av att använda sig av denna i egna nationella sjöfartsskyddsoperationer.

I artikeln antas att FM avser vara delaktigt i att ”sjötrafikleda” handels-sjöfarten i kris och krig i samverkan med Sjöfartsverket. Artikeln behandlar i första hand en nationell högentensiv operation i samband med ett skymningsläge (gråzon) i Sverige. Med högentensivt avses att förbanden under en längre tid måste använda sig av huvuddelen av sin stridsförmåga.

Vad är en sjöfartsskyddsoperation?

”Efter en beredskapshöjning ska marin-stridskrafterna tillsammans med övriga resurser ur FM kunna skydda svensk sjöfart, fiske och marin infrastruktur. De marina stridskrafterna ska kunna övervaka nyckelområden såväl över som under vattenytan. Marinstridskrafterna skall tillsammans med andra länder kunna kontrollera sjötransporter genom exempelvis deltagande i embargooperationer.”⁵

I TRM 1(A) återges 12 stycken marina operationer varav en av dessa är sjöfartsskyddsoperation. Denna innebär bl.a. att skydda verksamhet samt upprätthålla

1. HUI Research, *Sveriges hamnar-porten till Sverige*, 2014, s.4.

2. Nato, *ATP-2(B) vol.1, Naval cooperation and guidance for shipping manual (NCAGS)*, 2004, s.1A-1, 1A-2.

3. Trafikanalys, *Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys*, Rapport 2016:7, Stockholm, s.43.

4. Naval co-operation and guidance for shipping, *ATP-2(B) vol.1*, s.LOAA-3.

5. Försvarmakten, TRM 1(A) *Taktikreglemente för marinstridskrafterna*, Stockholm, 2010, s.01-13.

säkerhet och rörelsefrihet till sjöss. Reglementet tar också upp etablering av sjökontroll vilket också innebär att skydda sjöfarten och hindra en eventuell motståndare till sjöss.⁶ Det nämns även att inom begreppet sjöfartsskydd ryms termen sjötrafikkontroll och att man genom samarbete och styrningar från FM skall planera och genomföra konvojering för att skydda handelssjöfarten.⁷ Detta kan innebära att Marinen genomför eskorter av handelsfartyg till och från vissa utsatt hamnar alternativt att det finns ett hot mot ett visst fartyg med en specifik last ombord och att detta/dessa behöver skyddas eller att en hamn i Sverige har ett uttalat hot mot sig.

NCAGS, fördelar med funktionen

Naval co-operation and guidance for shipping (NCAGS) är en Nato standardiserad policy som styrs framförallt av manualen APP-8 (F) (NAVY) och manualerna ATP-2(B) vol I + vol II. Dessa manualer är avsedda och skrivna för nationer inom Nato. Sverige som PFP-nation⁸ använder sig av och studerar ofta Natos struktur och former samt försöker använda sig av det som är bra och passande för egen verksamhet. Ett syfte är att öka Sveriges interoperabilitet med andra nationer.

I ATP-2(B) vol. II listas fördelarna med NCAGS ur två perspektiv; dels från den civila sjöfartens sida och dels från de militära chefernas sida.

Fördelar för civila sjöfarten är förbättrad säkerhet och trygghet, minimerade förseningar när man färdas genom mili-

tära operationsområden, fortsatt möjlighet till kommersiell sjötrafik, snabbare respons vid yttre hot, bättre förståelse för militära begränsningar samt reducerade krisriskpremier hos försäkringsbolagen.⁹

Fördelar för militära chefer är en mer omfattande bild av handelsfartygsaktivitet, rörelser och positioner i området, minskad blandning av kommersiell sjöfart och militära operationer dvs. förhindra att sjöfarten hamnar i konflikt med pågående insats/operation, förbättrad säkerhet och trygghet, förbättrad effektivitet av militära operationer, förbättrad förståelse för kommersiella fraktbehoven, förbättrad förmåga att bekämpa terrorism eller liknande attentat.¹⁰

I tabellen 2A-I i APP-8 står det att Sverige har 3 stamofficerare samt 3 reservofficerare som kan tjänstgöra max 3 månader i sträck internationellt i roller inom NCAGS sektorn.¹¹ Man får utgå ifrån att informationen kommer från den marintaktiska staben (MTS) och att det troligtvis är en ambitionsnivå att vilja ha det så, men är det verkligen möjligt i praktiken idag?

”Sverige har ingen funktion inom NCAGS” skriver man så sent som hösten 2017 på FM marinbloggen i samband med att USA, Tyskland och Danmark utnyttjade NCAGS i Sverige under övningen Aurora 17.¹²

Slutsatsen är att NCAGS funktionen skall samarbeta och vara länken mellan

9. NATO, *ATP-2(B) vol.II, NCAGS Manual Guide to owners, operators, masters and officers*, 2006, s.1-1.

10. *ATP-2(B) vol.II*, s.1-2, 2-3.

11. NATO, *APP-8(F)(NAVY) NCAGS organization, publications and documents*, 2007, s.2A-1.

12. FM Marinbloggen, *Samverkan mellan grått och vitt på havet*, (2017-12-28). <http://blogg.forsvarsmakten.se/marinbloggen/2017/09/19/samverkan-mellan-gratt-och-vitt-pa-havet/>

6. *TRM I(A)*, s.03-11.

7. *Ibid*, s.03-22.

8. Partnership for Peace, (*ATP-2(B) vol.I*, s.LOAA-4).

den civila och militära sjöfarten. Framförallt bidra till att öka säkerheten för handelsjöfarten inom ett operationsområde både inom fredstid, gråzon och under krig men även så gott det går att minimera eventuella förseningar som kan påverka sjöfarten. NCAGS mål är att främja samarbetet mellan militära och civila sjöfartsmyndigheterna, andra sjöfartsorgan och den kommersiell sjöfartsindustri.¹³

Sjömakt och kontroll till sjöss

*"Unlike the army and the air force, whose size and firepower have to be related to that of potential adversaries, the size of the navy is determined by the quantum of maritime assets and interests that you have to safeguard."*¹⁴

Geoffrey Till skriver om sjömakts som ett mycket större koncept för en nation än vad armén och flygvapnet är. Detta för att sjömakts enligt Till omfattar de geoeconomiska dimensionerna som leder till att en nation måste ha en stark marin som kan skydda de maritima tillgångarna. De maritima tillgångarna är de ultimata källorna till välbefinnande och som i sin tur leder till militär effektivitet för en nation.¹⁵

Till hävdar att det är mycket viktigt att inneha sjömakts för att kunna påverka andras uppförande till sjöss inom t.ex. eget sjöterritorium. Det är emellertid även viktigt att studera vad som bör åstadkommas samt vilka ekonomiska resurser som finns jämfört med insats och beräknad effekt.¹⁶ Detta liknar och är överens med den målbild man har inom FM.

FM genom TRM 1(A) i likhet med Tills teorier om sjömakts använder sig istället av benämningen "Kontroll till sjöss" (Sea Control).

"Kontroll till sjöss innebär att i en begränsad volym och under en begränsad tid säkerställa egen handlingsfrihet och samtidigt förneka andra samma möjlighet."¹⁷

Sveriges intressen ligger i att skydda handeln via sjöfarten inom samt in och ut ur landet. Dagens verksamhet avseende sjökontroll bedrivs framförallt genom sjöövervakning längs med vår kust. Denna leds i första hand av FM på olika sätt b.l.a. genom patrullerande fartyg, flyg och med ständigt mål/radar övervakning för att kunna upprätthålla en så kallad maritim lägesbild (*Recognized maritime picture*, RMP).¹⁸

I en gråzonssituation i Sverige är det viktigt säkerställa att innehavet av sjömakts över eget sjöterritorium och speciellt inom specifika operationsområden som möjliggör att handelsvägarna hålls öppna och säkra. Inom dessa operationsområden kommer man behöva leda och kontrollera andras agerande både på land och i vattnet. Med dagens kapacitet hos sjöstridskrafterna så kommer troligtvis både flygförband och amfibieförband vara högst delaktiga i nationella sjöfartsskyddsoperationer och bidra till en så kallad "joint operation" eller gemensam operation där man sammanfogar alla eller delar av försvarsmaktens förmågor till en helhet för att uppnå strategiska mål.¹⁹

13. ATP-2(B) vol. II, s.1-2, 1-3.

14. Geoffrey Till, *Seapower*, New York, Routledge, 2013, s.17.

15. Ibid, s.17.

16. Ibid, s.25-26.

17. TRM 1(A), s.03-8.

18. Ibid, s.01-9.

19. Försvarsmakten, *Militärstrategisk doktrin (MSD 16)*, Stockholm, 2016, s.63.

Högintensiv operation under gråzon

Vad innebär en högintensiv operation på svenskt sjöterritorium under en gråzon? En av de kända utmaningarna en nation kan stå inför är gråzonsproblematiken, ett vacuum mellan fred och krig. Ett tillstånd där det finns vissa hot och risker samt osäkerheter mot en nation och dess befolkning. Ett politiskt spel där det t ex pågår militär väpnad strid trots att de formellt inte är i krig.²⁰ Ett exempel på detta kan vara att man måste skydda handelssjöfarten till och från Gotland och/eller in/ut från Göteborgs hamn.

Eventuellt kommer det innebära att det är flera platser och fartyg som behöver skyddas samtidigt. När man talar om modern krigsföring så nämns numera alltid denna gråzon som en fas innan man kommer till ett krigstillstånd och att det är en fas en nation skulle kunna befinna sig i under en lång tid. Ett angrepp mot en samhällskritisk infrastruktur, som t ex ett angrepp mot Göteborgshamn, är ett tydligt exempel på vad som skulle kunna innefatta en högintensiv operation nationellt under en gråzon.²¹ Det kan innebära att man måste eskortera varje enskilt fartyg för att säkra framfarten och visa eventuella motståndare att Sverige har sjökontroll över just detta operationsområde alternativt genomföra flera konvojer av lastfartyg parallellt. Det krävs en ganska stor kapacitet inte bara i fartygskrov räknat, de enheter som faktiskt skall genomföra eskorterna, men även i planering, förmedling samt förhandling mellan olika parter för att det ska gå att genomföra på ett effektivt och säkert sätt.

Om förberedelserna av NCAGS inte finns i nämnda scenario kan det innebära stora fördröjningar av handelsflödet in/ut till Sverige. Vilken befälhavare och redare är beredd att försöka sig på ett anlöp till en hamn med risken om att lasten och fartyget inte kommer fram eller att det sker ett angrepp på vägen?

Ledning och skydd

Vi bygger vidare på scenariot från ovan där det handlar om att skydda transporterna till och från Göteborgshamn och Visby samtidigt så kan man snabbt förstå att NCAGS rollen skulle underlätta i en sjöfartsskyddsoperation som är högintensiv. Informationsutbytet mellan handelsfartygen och de militära cheferna i operationsområdena skulle bidra till den grundläggande förmågan skydd. I detta fall skulle eget överordnat mål vara att se till att handelsfartygen kommer fram säkert till/från hamn och för att bidra till en generell ökad överlevnad för hela Sverige men också för att skydda enskilda enheter (t.ex. lotsbåtar, bogserbåtar, kustbevakningen etc.) och lastfartyg som inte har möjlighet att göra detta själva.²²

Detta innebär även att NCAGS rollen skulle kunna, inte bara hjälpa överordnande chef med en bra bild av handelsfartygens rörelser och förväntningar, utan även minska risken för konflikter mellan de olika aktörerna inom handelssjöfartens verksamhet. Detta kommer leda till snabbare och bättre beslut av högre chef men även effektivisera agerandet från handelssjöfartens parter. Om man även har en aktiv NCAGS LO²³ i operationsområdena som kontinuerligt delger ankommande fartyg och dess rederier med

22. *H Mål Förb*, s.23-24

23. NCAGS Liasion Officer, samverkansofficer, (ATP-2(B) vol.I, s.LOAA-4).

20. *MSD 16*, s.38-39.

21. *Ibid*, s.35.

KRIG	Vapen med masseffekt				Massförstörelsevapen	
					Invasion	
GRÅ-ZON	Angrepp på samhällskritisk infrastruktur				Krigföring genom ombud	Begränsat anfall
	Terror				Sabotage	Blockad
	Ultimatum	Subversion			Cyberangrepp	Intervention
	Sanktion	Maktdemonstration			Specialoperationer	Maktprojektion
FRED	Beroende	Assistans	Propaganda		Cyberaktivism	Kränkningar
	Allians	Bistånd			Övning	
	Partnerskap	Strategiska affärer			Underättelstjänst	
	Diplomatiska medel	Ekonomiska medel	Psykologiska medel	Politiska medel	Okoventionella medel	Militära medel

Bilden visar exempel på att "angrepp på samhällskritisk infrastruktur" faller in under en gråzon.²⁴

dagsfärs information och ändringar inför t ex kommande konvojer bidrar man även till förmågan ledning. Resultatet blir då att högre chef kommer kunna leda konvojen på ett smidigt, effektivt och säkert sätt. I och med att förmågan ledning syftar till att samordna bl.a. mänskligt agerande och resurser i svåra situationer såsom en konvojering med yttre hot skulle kunna innebära.²⁵

Sammanfattning

Handelssjöfarten är en kritisk och viktig maritim tillgång för Sveriges överlevnad. FM måste kunna kontrollera det som händer på eget sjöterritorium samt utnyttja sjömak. I händelse av en gråzonssituation skulle dock detta kunna innebära att vissa prioriteringar tvingar till kraft-

samling av resurser till ett eller flera utsatta operationsområden. En ansvarig för NCAGS funktionen i Sverige skulle avsevärt underlätta för samarbetet med andra myndigheter såsom Sjöfartsverket, Kustbevakningen samt med handelssjöfarten liksom även inom egen organisation.

FM målbild i TRM 1(A) visar tydligt att funktionen behövs för att kunna genomföra vissa operationer som t.ex. en sjöfartsskyddsoperation. NCAGS kommer kunna bidra med information som gynnar högre chefs beslutsunderlag inför en sådan operation. Att genomföra individuella eskorter och övervakningar av handelssjöfarten är FM idag, inom ramen för befintlig materiel, redan mycket kunnig och duktig på att tack vare kontinuerliga övningar. NCAGS kommer att bidra positivt och stärka denna förmåga bl.a. genom möjligheten att kunna sprida ut NCAGS personal på flera hamnar och

24. MSD 16, s.35.

25. H Mål Förb, s.23-24.



Stena Foreteller, det fartyg på vilket författaren tjänstgör som överstyrman.

platser som man vill hålla öppna i alla lägen, platser där man anser att det finns eller kommer att finnas en ökad risk eller hot mot handelssjöfarten. NCAGS kommer från dessa platser kunna rapportera åt båda hållen om vad som händer vilket i sin tur kommer leda till förkortade handlingstider.

NCAGS funktionen kommer påverka förmågorna ledning samt skydd positivt där slutsatsen blir bl.a. ökad effektivitet och ett bättre informationsutbyte. En fundamental strategisk och taktisk förutsättning är att kunna anta och förutse saker innan de faktiskt sker. NCAGS kommer

besitta information som skulle ta mycket tid att eftersöka och även resurskrävande att få tag på för ett enskilt förband. Funktionen bör underställas MTS men även finnas tillgänglig och kunna utnyttjas över hela FM om nödvändigt i en t.ex. joint operation.

Under en gråzon kommer handeln, på grund av dess sårbarhet och utsatthet, inom samt in och ut från Sverige bli extra viktig att hantera. Att hålla hamnarna öppna och säkra kommer bidra till en generell överlevnad som är viktig för både befolkningen och Sverige som nation.



Amiral CHRISTOPHE PRAZUCK

Amiral Prazuck är chef för den franska Marinen sedan 2016. Han är ubåtsofficer och har en Fil dr i Physical Oceanography från US Naval Postgraduate School. Han har varit fartygschef på fregatten Floreal, chef för marinen informationsavdelning (SIRPA Marine), mediarådgivare till Frankrikes försvarschef och chef för marininfanteriet (fusiliers marins et commandos). Innan han blev Marinchef var han Marinens personalchef.

Vad är en besättning?

(Artikeln har översatts av madame Sara Bussenot på uppdrag av franska marinstaben. Redaktören lyfter på sjöhatten och tackar.)

Abstract: The naval profession, a balanced blend of maritime and warfighting skills, has long been an object of sociological curiosity. For the past few years, most European nations have witnessed disaffection for this specific trade, which is both puzzling and worrying considering how dependant on maritime lines of communications our globalised world has become. This article aims at exploring the fundamentals and specifics of this profession, in order to analyse the main tenets by which a sufficient and skilled workforce can be attracted to and retained in Western navies. This paper choses to do so through the lens of the “whole crew” concept, which is perhaps the main structuring force of a navy’s human resources system.

Sjömannen

Sjömannen har varit föremål för intresse ur ett sociologiskt perspektiv sedan Platons dagar (*”Det finns tre sorters män: de levande, de döda och sjömännen.”*) fram till Norbert Elias, som i sin bok *The Genesis of the Naval Profession* anförde den dialektiska skillnaden mellan de ofrälse yrkesmännen å ena sidan och de vapenbärande adelsmännen ombord på Hennes Majestäts fregatter å andra sidan, som förklaringen till det brittiska herraväldet på världshaven under 1800- och 1900-talen.

Detta sociologiska särdrag förefaller dock ha avtagit under den senare halvan av 1900-talet. I takt med de stora industriella krigen under detta århundrade, uppkomsten av en tredje armé, den luftburna, och kärnkraften, har örlogssjömannen kommit att betraktas som en militär bland andra, eller närapå. Detta förhållande mellan dels tycke för havet och dels tycke för krutet, som förr var i balans, har fått ge plats för ett mer uniformt förhållningssätt i hela Europa: att vara örlogssjöman har kommit att bli att



Amiral Prazuck talar till besättningen ombord hangarfartyget Charles de Gaulle.

vara militär, som i sin tur successivt kommit att betraktas som en del av den offentliga sektorn.

Sedan några år konstaterar dock flertalet av våra europeiska grannländer en oroande minskning av intresset för flottan. Även bland traditionellt starka sjöfartsländer gör besättningsbristen att örlogsfartyg nöter kaj. Vad kan förklara denna ”yrkeskris” i Västeuropa? Hur kan vi värna vår marin i en tid där vi trots allt är alltmer beroende av den globala – maritima – marknaden, samtidigt som resten av världen satsar starkt på det öppna havet? Kan det vara så att vi glömt det som särskiljer detta världens vackraste yrke?

Det som gör marinen unik ur ett personalperspektiv är själva begreppet ”en besättning”. En besättning är en sammansättning av det största antalet kompetenser inom den allra minsta fysiska och mänskliga volymen, med syfte att navigera och strida långt borta och under lång tid, i fullständig autonomi. Det till-

kommande kravet på ungdom och god fysik, som tillämpas på alla stridande, gör denna ekvation komplex.

Den långa tiden och den korta tiden

Vilka användningsområden har ett örlogsfartyg? I grunden är det två: för *övervakning* och för *strid*. Dessa två aspekter är strukturerande för våra besättningar.

Övervakning innebär många månaders fullständigt *autonom* navigering. Denna autonomi tar sig flera uttryck: självklart är den *logistisk* (proviant, bränsle...), men också *teknisk* (när man befinner sig 300 meter under havsytan är det inte möjligt att ringa på service) och *mänsklig* (om ens rums- eller vaktkamrat är en otrevlig typ är det inte möjligt att flytta eller ens att hämta nya krafter hemmavid under helgen).

Detta innebär att det ställs höga och varierade krav på sjömannens tekniska *kompetens* (besättningen måste kunna

laga all utrustning ombord utan extern hjälp) samt krav på *flexibel personlighet*: social kompetens, jämnt humör och känslomässig stabilitet, inte minst med tanke på bortovaron från nära och kära.

I en stridsituation är den tekniska kompetensen och självbehärskningen självklart helt nödvändiga. Samtidigt är det just stridsperspektivet som förklarar varför en militär fartygsbesättning ofta är mellan fem och tio gånger större än besättningen på ett handelsfartyg av samma storlek.

Denna skillnad beror dels på den vapenarsenal man finner ombord på ett militärt fartyg. Förr i tiden beskrevs linjefartyg utifrån antalet kanoner. Idag är det utifrån antalet radar, missiler och torpeder. Antalet kontrollpaneler ökar i samma takt, liksom antalet specialområden vars antal och variation verkar öka lavinartat: helikopterpiloter och nu också drönarförare, kärntekniker, eldledare, torpedtekniker och cyberförsvarsexperten.

Men framförallt beror denna skillnad på det faktum att en stridsituation innebär att ha "*döden som arbetshypotes*" (M. Goya'). Besättningen måste kunna möta attacker, slå tillbaka, och fortsätta strida. Ytterligare besättningsmedlemmar behövs alltså, samt sjukvårdare, bårbärare...

Slutligen ställer stridsituationer, vare sig det är på marken, till havs eller i luften, naturligtvis krav på god fysik och stridskapacitet, krav som statistiskt sett oftast uppfylls bland yngre personer.

Behovet kan alltså sammanfattas som följer: att sammanföra en stor mängd kompetenser och unga sjömän på ett örlogsfartyg. Det är en ekvation med tre variabler: Om man minskar utrymmet så

1. Michel Goya är en pensionerad överste och flitig skribent.

minskar man antalet, minskar man antalet så ökar behovet av allsidighet, om man ökar allsidigheten så gör varje minskning av besättningen desto större skada på enhetens operativa tillgänglighet.

Allt mindre besättningar

Denna ekvation är inte ny i sig: storleken på fartygen har alltid begränsats av ekonomiska och fysiska (djupgående, hamnstorlek) faktorer. Under två generationer, från luftvärnskrigsskryssaren *Colbert* till fregatten *Forbin*, har besättningsstorleken minskat med tre fjärdedelar. Samtidigt har behoven av allsidighet och autonomi förblivit desamma, liksom behovet av motståndskraft mot stridsskador.

Tack vare erfarenheten från FREMM-klassens fregatter så har Marinen antagligen funnit gränsen för hur liten en besättning kan vara, alltså det antal sjömän där varje ytterligare minskning får en opropotionerlig effekt på enhetens uthållighets- och stridskapacitet. Framtida enheters besättningar kommer därmed att återfå de nödvändiga marginaler som Marinens historia visat vikten av.

Krav på uthållighet till havs och i strid

När den optimala sammansättningen är känd, kvantitativt och kvalitativt, återstår att hitta de frivilliga och kvalificerade sjömän som ska utgöra denna besättning.

Först och främst måste de vara unga. Detta krav på ungdom gäller inte bara god fysik och stridsnivå, som nämnts ovan. Att *ha vakt*, ett uppdrag som föregår striden men också är en del av den, är också fysiskt påfrestande på flera sätt, inte minst med tanke på sömnbristen. På fartyget är dygnet indelat i vakter, om fyra eller sex timmar, och under vanligtvis flera månader stiger sjömännen upp

nästintill varje natt vid olika tidpunkter, för övervakning av horisonten, radar-skärmar, sonarer och signalspaningsanläggningar.

Detta förklarar varför sjömän generellt sätt är yngre (31 år för ytfartyg och 30 år för ubåtar) än övriga militärer (35 år) och särskilt i jämförelse med den övriga aktiva franska befolkningen (40 år).

Sjömännen måste dessutom acceptera en livsstil som är väldigt speciell, med många och långa perioder till sjöss och där livet ombord ger begreppet ”leva nära inpå varandra” sin fulla innebörd.

Tidsperioden för operativa insatser avgörs i allmänhet genom en avvägning av avståndet (om det krävs tre veckor för att ta sig till Persiska viken från Toulon så är det inte värt en månads insats) och den humanitära faktorn vid långa insatser (ingen småbarnsförälder skulle längre acceptera att vara ifrån hemmet två år i sträck, vilket var vanligt under Indokinakriget). Återigen är ungdom en viktig faktor eftersom man menar att det är mellan 30 och 40 år (den vanligaste åldern för att bilda familj) som frekvent bortovaro och oförutsägbarhet gör det svårt för småbarnsföräldrar att fortsätta sin strävan mot en karriär till sjöss.

Livet ombord innebär fler psykologiska påfrestningar än att hantera avstånd. Ekvationen begränsad yta/stor besättning gör att man lever väldigt nära inpå varandra, långt från den nivå som vanligtvis accepteras på land. Ett exempel: samtidigt som SNCF [fransk motsvarighet till SJ] drar in de sista nattågen, delar de sex yngsta officerarna hytt under fyramånadersperioder på den franska ubåtstypen *Rubis*, en exakt motsvarighet till en andra klassens liggvagn.

För samtliga ovan nämnda tekniska yrken med spetskompetens behöver det

alltså rekryteras, utbildas och upprätthållas en personalstyrka av unga sjömän, kapabla att underkasta sig dessa extraordinära krav. Sedan 1970-talet har vi i våra västerländska samhällen dock noterat en dubbel förändring som är långsam men inte desto mindre djupgående.

En långsam förändring

Det är en dels en teknologisk förändring. I våra postindustriella västerländska samhällen där tjänstesektorn vunnit mark har teknisk kompetens kommit att bli en bristvara. Skickliga mekaniker eller elektriker, som förut var vanliga i Frankrike, har kommit att bli lika eftersökta av företag som EDF [elverket] eller Peugeot som av Marinen.

Det är också en sociologisk förändring. Balans mellan arbete och privatliv, rörlighet på arbetsmarknaden och tillgång till uppkoppling, är idag centrala delar av varje diskussion om samhällets utveckling. Dessa frågeställningar ställs på sin spets när det handlar om ett yrke som, hur fantastiskt det än är, ställer krav på lång bortovaro, veckor eller till och med månader utan sociala medier, samt en utbildningsnivå som kräver en långsiktig investering. Idag anges avsaknaden av permanent uppkoppling allt oftare av unga sjömän som ett skäl vid uppsägning av anställningsavtalet i förtid.

Denna dubbla förändring för med sig att den arbetskraft som förr fanns i överflöd numera är sällsynt, samtidigt som de snabbt framväxande stormakter som sedan tio år kapprustar inom den marina stridsmakten inte har motsvarande rekryteringssvårigheter. Det antas att Kina kommer att förfoga över fyra hangarfartyg i mitten av 2020-talet. I ett så kort tidsperspektiv skulle vi inte, ens med överlägsna ekonomiska resurser,

kunna frambringa motsvarande mänskliga resurser.

22 år

Det krävs 22 år för att utbilda en fartygschef på en kärnvapenbestyckad ubåt.

En sjömanskarriär kan närmast beskrivas som en kamp mot klockan. Först och främst måste sjömannen fullgöra en lång teknisk utbildning, som i de flesta fall endast finns inom flottan. Sedan måste sjömannen vara till sjöss under tillräckligt lång tid, dels för att uppnå tillräcklig erfarenhet, men också för att det ska kunna bedömas hur denne klarar påfrestningarna i form av bortovaro, att leva tätt inpå andra, fara och brist på komfort. Det krävs dessutom att sjömannen flyttar regelbundet eftersom våra örlogsfartyg är baserade vid tre av det franska fastlandets kuster samt i fem utomeuropeiska territorier. Denna sammanlagda investering ska slutligen ge frukt under tillräckligt lång tid, innan sjömannen av olika skäl: personliga (leda, fysisk eller psykisk olämplighet), familjeskäl (parförhållande, barn) eller professionella (den tekniska kompetensen är hett eftertraktad inom det civila) lockas att gå i land för gott. Och om sjömannen tar beslutet att lämna flottan innan den fulla potentialen är nådd så är det omöjligt att rekrytera på denna nivå. Rekryteringsprocessen måste börjas om från början.

För att utbilda en fartygschef på en kärnvapenbestyckad ubåt, som bär ansvaret för vår nukleära avskräckningsförmåga till havs, krävs det 22 år av



uppdrag och specialistutbildningar; 22 år innan sjömannen når 45 års ålder, vilket är flottans gräns för utnämning av fartygschefer. Det krävs längre tid för att utbilda fartygschefen för en ubåt än för att utforma och tillverka själva ubåten.

I Frankrikes tjänst

Även om det yttersta målet för detta extraordinära yrke än idag är att värna Frankrike, på världens alla hav och med livet som insats, så tvingas vi konstatera att det ställer extremt specifika och ibland motstridiga krav: ungdom och kompetens, autonomi och laganda.

I dagens Frankrike, liksom i 1600-talets England, måste flottans yrken hitta balansen mellan de krav som rör strid: god fysik, mod, tillgänglighet och själv-uppoffring samt de som rör sjömanslivet: teknisk kompetens och en unik livsstil som utmärks av bortovaro och att leva nära inpå andra.

Våra sjömän är militärer som de övriga i Försvarsmakten, men de är dess-

utom sjömän. Samtidigt som ett allt större ansvar tynger deras axlar i detta 21:e århundrade, med den explosionsartade ökningen av de maritima flödena och spridningen av kärnvapen, måste vi säkerställa att deras status anpassas till yrkets egenart och att dessa enastående medborgares val att acceptera detta levnadssätt, som aldrig varit mer unikt, uppskattas till sitt fulla värde.

Fabian och Ewa Tamms stipendium

Fabian och Ewa Tamms stipendium på 30 000 kronor utdelas för vetenskapligt arbete inom sjötaktik – även innefattande utvecklingen av vapenbärare, vapen och hjälpmedel – navigation, sjöfart och den maritima miljön. Stipendiat skall genom studier, resor etc. på vetenskaplig grund utveckla ett delområde inom ovan angivna områden. Arbetet skall redovisas för akademien skriftligt senast ett år efter utdelningen.

Kungl. Örlogsmannasällskapet, på förslag av styrelsen, beslutar om utdelning av stipendiet, som överlämnas vid akademiens högtidssammanträde den 15 november.

Ansökan om Fabian och Ewa Tamms stipendium skall vara Kungl. Örlogsmannasällskapet tillhanda senast den 12 augusti 2018. Ansökan skall förutom namn och adress m.m. innehålla ämnesområde och syfte samt översiktlig disposition och arbetsplan.

Ansökan, märkt Stipendium, skickas till:

Kungl. Örlogsmannasällskapet
Teatergatan 3, 1 tr
111 48 Stockholm



Ledamoten
STEN GÖTHBERG
Advokat
MATTIAS WIDLUND

Direktör Sten Göthberg är ansvarig för Kungl. Örlogsmannasällskapets vetenskapsgren IV "Sjöfart och andra verksamhetsområden av betydelse för sällskapets verksamhet". Sten Göthberg är jurkand och tidigare bla sjörättsjurist vid Sveriges Redareförening och VD för Sjöassuradörernas Förening och driver sedan några år tillbaka egen juridisk byrå. Göthberg är reservofficer vid Livgardet (kav/MP).

Advokat Widlund är verksam vid Skarp Stockholm Advokatbyrå AB. Han har medverkat i ett flertal böcker och artiklar på sjörettens område.

Försvarsmaktens användande av handelsfartyg i krig

In this article the authors highlight the conditions under which the Swedish Armed Forces may use merchant vessels in war. The authors also argue for the importance of having access to a merchant fleet of a certain critical volume, partly to enable the use of such a fleet in the Royal Navy's war organisation, and partly to ensure our country's transport supply in a time of war. The plans to once again be able to utilise Government-owned civilian vessels within the Swedish Armed Forces are also touched on. Finally, it is pointed out that a number of issues within the area are currently unresolved, while at the same time the applicable legislation largely stems from the last time Sweden found itself in a phase of military rearmament, i.e. around 1940, which is justification for continued studies and continued debate in relation to this area.¹

Inledning

Parallellt med den snabba nedmonteringen av Sveriges militära försvar, från det kalla krigets slut till vårt samhälles uppvaknande till en ny verklighet för ett par

1. Artikeln är delvis baserad på krönikan *Nedslag i sjöretten*, publicerad i tidskriften *Skärgård* s. 1/2018.

år sedan, har som bekant även den svenska beredskapsorganisationen påverkats. Detta gäller bl.a. Försvarsmaktens möjlighet att vid *högsta beredskap* kunna använda handelsfartyg för militära ändamål. 2017 års försvarsberedning (FB, Försvarsberedningen) uttalar nu

emellertid att totalförsvaret redan vid höjd beredskap kommer att vara i behov av stöd från olika delar av transportsektorn, vilket bl.a. innefattar civila fartyg och transporttjänster.²

Huvudformer för användande av handelsfartyg i krig

Försvarmaktens möjlighet att använda handelsfartyg i krig kan ske genom tre olika huvudformer, som informellt kan benämnas:

- Användande med stöd av förfogandelagstiftningen
- Användande genom inhyring
- Användande enligt beordrande

De två förstnämnda formerna är de som idag förbereds inom totalförsvaret. Den tredje formen framstår som en relativt okänd metod som kan användas om ett *akut behov* av transportkapacitet till sjöss uppstår, exempelvis för att förflytta en mindre styrka svenska soldater snabbt i skärgårdsmiljö.

Konvertering av handelsfartyg till örlogsfartyg

En högst grundläggande fråga i sammanhanget är naturligtvis när ett handelsfartyg ska anses konverterat till ett örlogsfartyg. Av artikel 1 i VII:e Haag-konventionen³ följer indirekt att fartyg som ställs under en försvars-/krigsmakts ”direkta myndighet, omedelbara kontroll och ansvar” anses vara örlogsfartyg. Stadgandet är visserligen i sig endast tillämpligt vid sjökrig, men regeln har ändå ansetts ha en mera allmän tillämplighet.⁴

2. Ds 2017:66 *Motståndskraft – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021-2025*, s. 177 f.

3. Konvention i Haag den 18 oktober 1907 rörande handelsfartygs omdaning till krigsfartyg.

4. Jfr Attard D., et al, *The IMLI Manual on In-*

I detta sammanhang torde artikeln behöva samläsas med artikel 29 i FN:s havsrättskonvention från 1982, som ställer upp fyra grundläggande krav på örlogsfartyg, nämligen att de ska:⁵

1. tillhöra en stats väpnade styrkor,
2. vara försedda med yttre igenkänningsstecken för örlogsfartyg,
3. stå under befäl av en av statens regering vederbörligen utsedd officer, vars namn är upptaget i vederbörlig rulla eller motsvarande, samt
4. vara bemannade med en besättning underställd ett militärt disciplinärt system.

De fartyg som Försvarmakten avser att använda vid krig måste således uppfylla dessa krav för att *folkrättsligt* kunna definieras som örlogsfartyg.

Inget hindrar emellertid att Sverige definierar vad ett örlogsfartyg ska vara för att exempelvis bli föremål för *tillsyn* inom ramen för det sjömilitära tillsynssystemet. I *Regler för militär sjöfart* (RMS) anges att begreppet örlogsfartyg avser ”*alla fartyg och svävarer, oavsett vad de är avsedda att användas till och oavsett storlek, som tillhör Försvarmakten eller som står under militärt befäl*”.⁶ En skiljelinje måste således dras mellan:

ternational Maritime Law – Volume III: Marine Environmental Law and International Maritime Security Law, 2016, s. 724.

5. Här kan noteras att 2 § 4 förordningen (1982:756) om Försvarmaktens ingripanden vid kränkningar av Sveriges territorium under fred och neutralitet, m.m. (IKFN-förordningen) och 2 § 3 tillträdesförordningen (1992:118) innehåller definitioner som motsvarar havsrättskonventionens krav.

6. 1 kap. 5 § Försvarmaktens interna bestämmelser (FIB 2017:20) om militär sjöfart – ansvar, sjösäkerhet och tillsyn.

- å *ena sidan* folkrättens krav på örlogsfartyg, som innefattar att de dels ska vara bemannade med en besättning underställd ett militärt disciplinärt system, dels ”tillhöra” en stats väpnade styrkor,
- å *andra sidan* föreskrifter beträffande tillsyn av svenska örlogsfartyg där det i RMS varken ställs explicita krav på att besättningen ska vara underställd ett militärt disciplinärt system eller att fartyget ska ”tillhöra” Sveriges väpnade styrkor; fartyget kan ju, som framgår nedan, stå under militärt befäl utan att i formell mening tillhöra Försvarmakten.

Användande med stöd av förfogandelagstiftningen

För att tillgodose det militära försvarets behov av transportkapacitet anser Försvarsberedningen att det är angeläget att Försvarmakten återinför ett system för *uttagning*. I syfte att tillgodose totalförsvarets eller folkförsörjningens ofrånkomliga behov kan nämligen Försvarmakten, i krig eller andra utomordentligt allvarliga förhållanden, disponera över privatägda fartyg. Detta ska förberedas redan i fredstid.⁷ Uttagandet kan även avse ett åläggande för ägaren till ett transportmedel att utföra viss verksamhet. Samma sak gäller i fråga om den som endast har nyttjanderätt⁸ i ett fartyg.⁹

7. Närmare förfogandelagen (1978:262), förfogandeförordningen (1978:558) och förordningen (1992:391) om uttag av egendom för totalförsvarets behov.

8. Detta skulle t.ex. kunna vara en tids- eller bareboatbefraktare som hyr fartyget under viss tid.

9. Jfr 5 § förfogandelagen (1978:262) och om förhållandet att fler än en sakägare berörs, se prop. 1977/78:72 Om förfogandelag m. m., s. 94 f.

Ett uttagande kan alltså antingen ske genom att Försvarmakten disponerar fartyget eller genom att ägaren eller nyttjanderättshavare till fartyget åläggs att utföra en viss transport. I det första fallet framstår det som en rimlig utgångspunkt att Försvarmakten själv bemannar fartyget med krigsplacerad personal och att fartyget således för örlogsflagga. Det blir därmed också föremål för den militära sjösäkerhetsinspektionens (SJÖI) tillsyn, vilket bl.a. innebär att det ska genomgå en s.k. *sjövärdighetsbesiktning*.

I fråga om RMS ska här noteras att befälhavaren, i det fall ett fartyg tas i anspråk enligt förfogandelagen, får besluta att fartyget ska framföras trots att tillämpliga sjömilitära bestämmelser inte är uppfyllda. Detta gäller dock under förutsättning att befälhavaren bedömer att fartyget kan framföras säkert och sjösäkerheten i övrigt är betryggande.¹⁰

I detta sammanhang är det på sin plats att erinra om *Fartygsuttagningskommissionen* (FUK), som hade till uppgift att förbereda förfogande i fråga om fartyg. FUK ålades att i detta avseende skaffa sig kännedom om förhållanden av betydelse för verksamheten och med uppmärksamhet följa utvecklingen på området.¹¹ Att återinrätta motsvarande funktion framstår som motiverat.

Användande genom inhyrning

Försvarsberedningen pekar även på ett system bestående i att transportleverantörer *kontrakteras* för att kunna utföra nödvändiga transporttjänster.¹² Civila

10. Jfr 4 kap. 6 § FIB 2017:20.

11. Närmare förordningen (1987:288) med instruktion för fartygsuttagningskommissionen (upphävd år 2003).

12. Se Ds 2017:66, s. 178.

statsfartyg och Sjövärnskårens fartyg faller redan i fred under denna kategori då de hyrs in av Försvarsmakten.

Inhyrda fartyg ska uppfylla tillämpliga krav på örlogsfartyg i RMS och före inhyrning genomgå sjövärdighetsbesiktning.¹³

Användande enligt beordrande

Försvarsmakten kan med stöd av 4 kap. sjötrafikförordningen (1986:300) beordra ett civilt fartyg på svenskt sjöterritorium att ta med vad som benämns *militär bevakningspersonal* ombord. Detta skulle exempelvis kunna bli aktuellt om Försvarsmakten snabbt behöver få tillgång till sjötransportkapacitet, utan att former för uttagande eller avtal om inhyrning av ett fartyg finns. Det civila fartygets befälhavare är då även skyldig att lyda order från bevakningspersonalens befälhavare, vilket innebär en direkt inskränkning i fartygsbefälhavarens annars suveräna ställning ombord på sitt fartyg.¹⁴ Att som civil fartygsbefälhavare underlåta att följa anvisningar från befälhavaren för bevakningsstyrkan är straffbelagt med böter eller fängelse i högst sex månader.¹⁵

När det gäller tillsyn träder det sjömilitära tillsynssystemet i kraft oberoende av om besättningen är underställd ett militärt disciplinärt system eller inte. Det innebär, om man bokstavstolkar RMS i detta avseende, att dessa fartyg blir örlogsfartyg genom att de i princip står under militärt befäl. Fråga är dock om

det har varit Regeringens mening att sjötrafikförordningens bestämmelse skulle medföra en sådan konsekvens. Eftersom det ligger i sakens natur att användandet under denna form sker under brådskande förhållanden är det knappast rimligt att fartyget exempelvis skulle bli föremål för sjömilitär tillsyn.

Flaggans betydelse

Ett fartygs flagga har stor betydelse både från en kommersiell och folkrättslig synpunkt. *Kommersiellt* sett i den meningen att sjöfartsnäringen är globaliserad och en absolut förutsättning för dess överlevnad är att den är vinstgenererande över tid. Att svenska redare pga. kommersiella villkor och av konkurrensskäl tvingas flagga ut är ett välkänt faktum liksom orsaken till utflaggningen.

Folkrättsligt sett är fartygets flagga indirekt kopplad till dess flaggstats jurisdiktion. Flaggan är nämligen en symbol för den stat där fartyget är registrerat. Det måste finnas ett s.k. *verkligt samband* ("genuine link") mellan ett fartyg och dess flaggstat, och andra stater än flaggstaten kan i princip inte göra anspråk på någon jurisdiktion över fartyget.¹⁶ Är det verkliga sambandet mellan Sverige och ett fartyg brutet – vilket sker då ett fartyg trots svenskt *de facto*-ägande förs in i främmande register av affärsmässiga skäl – har svenska staten knappast någon möjlighet att rekvirera fartyget. Detta skulle stå i direkt strid med havsrättskonventionen.

Den svenskflaggade handelsflottan har historiskt sett haft en stor betydelse för marinen, bl.a. genom möjligheten att kunna använda handelsfartyg som minfartyg och olika typer av stödfartyg.

13. 5 kap. 12 resp. 13 §§ samt 10 kap. 10 § FIB 2017:10.

14. Jfr 4 kap. 7 § sjötrafikförordningen.

15. Jfr lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

16. Jfr art. 91 och 92 havsrättskonventionen.

Den svenska flaggan har möjliggjort att staten, som framgått ovan, kunnat rekvi-rera svenska fartyg till marinen under speciella förhållanden.

Ytterligare en central aspekt ska lyftas fram i detta sammanhang. Svenska örlogsfartyg har redan under fred och neutralitet, enligt 3 § 2 IKFN-förordningen¹⁷, en skyldighet att skydda svenskflaggade handelsfartyg såväl inom svenskt sjöter-ritorium som på det fria havet. Något sådant skydd kan inte fartyg med främ-mande flagg räkna med att kunna åtnjuta.

Restriktioner i rätten att disponera svenskflaggade fartyg i krig

Råder högsta beredskap¹⁸ säkerställs till-gången till det befintliga svenska han-delstonnaget genom ett generellt förbud mot att utan regeringens tillstånd sälja, tids- eller bareboat-befrakta ett svenskt fartyg till en utländsk fysisk eller juridisk person.¹⁹

Regeringen kan också besluta att det ska krävas tillstånd från behörig myndig-het dels för att över huvud taget resa med svenska registreringspliktiga lastfartyg och passagerarfartyg av en bruttodräk-tighet om 350 eller mer, dels för att lägga upp, avrusta eller avmönstra ett sådant fartyg utomlands annat än för nödvändig reparation.²⁰

17. Förordningen (1982:756) om Försvarsmak-tens ingripanden vid kränkningar av Sveriges territorium under fred och neutralitet, m.m.

18. Jfr 3 § lagen (1992:1403) om totalförsvar och höjd beredskap, med detaljerade föreskrifter i förordningen (2015:1053) om totalförsvar och höjd beredskap.

19. Jfr 2 § lagen (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m.m.

20. Jfr 2 och 3 §§ lagen (1940:176) med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.

Merutnyttjande av civila statsfartyg

Även civila statsfartyg planeras att återi- gen kunna merutnyttjas av Försvars- makten i framtiden. Detta framgår bl.a. av Bilaga 2 till *Försvarsmaktens budget- underlag för 2019 med särskilda redovis- ningar*, vari framgår att:²¹

- Nuvarande och nästa generations statsisbrytare ”... kan merutnyttjas för att lösa militära tilläggsuppgifter i såväl fred, kris som krig.”²²
- Kustbevakningens resurser planeras att kunna användas inom Försvars- makten i krig med stöd av en ny för- ordning.
- Ett arbete inleds innevarande år i syfte att ”... forma detaljerna kring möjligt nyttjande av Kustbevakning- ens personal och materiel även un- der höjd beredskap.”

Avslutande kommentarer

Som slutpunkt för det kalla kriget anges ofta perioden från Berlinmurens fall år 1989 till Sovjetunionens upplösning år 1991. Vid denna period hade den svenska sjöfartsnäringen helt andra dimensio- ner än idag och antalet fartyg som förde svensk flagg var mångdubbelt fler.

Rederiernas val av flagga har, som nämnts ovan, inte endast en kommersiell utan även en bredskapsrelaterad betydel- se. Den svenska handelsflottans numera relativt sett låga numerär kan komma att få betydande negativa konsekvenser från en beredskapssynpunkt, vilket hit- tills knappt uppmärksammats över huvud

21. Beteckning: FM2017-11490:26 (2018-02-28).

22. Se närmare artikeln *Lågt hängande frukt – svenskt marint fartygsförband till Försvarsmak- ten med nuvarande isbrytare som plattform* av Niklas Granholm, TiS nr 4/2017.

taget utanför denna tidskrift och Kungl Örlogsmannasällskapets verksamhet i övrigt (nu senast i KÖMS skrift *En marin för Sverige*, 2018, sid. 8). Förhoppningsvis medför det nu identifierade behovet av tillgång till handelstonnage inom totalförsvaret till en insikt om att den svenska handelsflottans attraktionskraft ytterligare måste stärkas. Vi gör med denna artikel inte på något sätt anspråk på att ge en fullständig redogörelse för området. Syftet är snarast att medverka till att området återigen förs upp på agendan, samt att påtala ett behov av ytterligare studier och debatt på området. Ytterligare studier skulle exempelvis kunna omfatta:

- Vilka civilrättsliga konsekvenser – exempelvis mellan parterna i ett

transportavtal – som skulle uppstå då en redare plötsligt måste ställa sitt fartyg till Försvarsmaktens förfogande.

- Vem som ska ersätta de skador som ett fartyg, exempelvis genom en kollision, orsakar då det används genom beordrande.
- Konsekvenserna av att svenskflaggade fartyg numera i regel till övervägande del är bemannade med utländsk arbetskraft.
- I vilken utsträckning civil besättning på ett handelsfartyg som används i strid kan ställas till ansvar för krigsförbrytelser.²³

23. Jfr art. 3 i III:e Genèvekonventionen (1949).

Notis: Sjöfarten mot 2050

DNVGL (Det Norske Veritas + Germanischer Lloyd) har publicerat en studie om sjöfartens utveckling mot 2050 avseende sjötransporter. Allmänt förutspår man en stark ökning av sjötransporterna; ökningen blir dock långsammare efter 2030. Sjöfarten kommer även fortsättningsvis att vara ansvarig för 90 % av den internationella handeln. Under denna tid kommer antalet lastfartyg att öka från dagens 43 500 till 60 600. Mängden transporterad olja kommer att stagnera och sedan minska efter 2030. Torr bulk kommer att öka mot 2030 för att sedan stagnera på grund av minskade transporter av kol. Containertrafiken är den stora vinnaren med en kontinuerlig ökning över perioden. Under perioden kommer det ske en stor förändring av drivmedlen. År 2050 använder 47 % diesel medan 32 % använder LNG, 18 % biodrivmedel och 3 % elektricitet.

År	Mdr ton totalt	Mdr ton råolja	Mdr ton raffinerad olja	Mdr ton containers
2015/16	10	1,0	1,0	1,7
2030	14,6	1,3	1,3	
2040	15,7	1,2	1,2	
2050	16,3	1,0	1,0	4,0

Källa: *Le Marin* 1 februari 2018.



Fiskare
LARS BERGLUND

Lars Berglund från Bönans fiskeläge har varit fiskare sedan barnsben samt varit ordförande för producentorganisationen Gävlefisk.

Fiskarhistoria

Abstract: The fishing of Baltic herring has old traditions. It was also a very dangerous undertaking. Today, the main part of the catch is sold to Norway as forage for the aquaculture of salmon.

Strömmingsfisket i Bottenhavet

Strömmingsfisket från den Ångermanländska skärgården söderut till Öregrundsgrepen har sedan medeltiden varit basen i fiskerskapets försörjning här. Man har lärt sig att bemästra de naturliga variationerna i strömmingsbestånden, främst bestående av svängningar mellan dominans av höstlekande respektive vårlekande strömning med den flexibilitet avseende fångstmetoder detta kräver.

Den vårlekande strömmingen har sin lekperiod från slutet av april fram till midsommar. Den höstlekande strömmingen har sin lekperiod från början av augusti till slutet av september. Den vårlekande strömmingen leker oftast så nära land som möjligt medan den höstlekande håller till på de stora grunden ute till havs. Man kan se att det är i stort sett femtioårsintervaller under vilken den ena eller andra arten dominerar. Vet man dessa grundläggande parametrar går det med ganska god precision, ur de historiska skrifterna, dra slutsatser om

vilken typ av strömning, som från tid till annan fiskades. Notdragning skedde nästan alltid på fasta landet eller i den inre skärgården, alltså vårlekande. Vid fiske i yttre skärgården eller på utsjöbankarna används så gott som uteslutande de stora näten, som heter skötar i historisk tid. Således används också de yttre fiskeskären mer frekvent vid fiske efter höstlekare och vice versa. När de största fångstmängderna ligger på andra halvåret kan man ganska säkert påstå att det är den höstlekande strömmingsrasen, som är dominerande.

Stapelfisket

Det forntida fisket brukar jag benämna stapelfisket. Skälet för det är att fiskarena med hela familjen och getter höll till ute på fiskeskären under längre eller kortare perioder under fiskesäsongen. Förutom livsnödvändigheter måste man ha rengjorda och tätade tunnor i tillräckligt antal och sist men inte minst det dyrbara saltet i tillräcklig mängd.

Någon färsk strömmingshandel förekom över huvud taget inte. Saltet var så dyrt att man till och med hade saliner i Bottenhavet där vattnet endast har någon promille salthalt.

De kommersiella fiskarena var i de flesta fall stadsbor och bildade som i Gävle en egen borgarklass Fiskaresocieteten. Det fanns fem borgarklasser i Gävle Fiskare, Handlare, Skeppare, Hantverkare och Ståndspersoner varav fiskarena var lika många som de övriga klasserna tillsammans under större delen av skråväsendets tid. Fiskande borgare från andra städer i Mellansverige deltog också i strömmingsfisket i Bottenhavet men inslaget av dessa minskade stadigt under sjuttonhundratalet.

Redan under medeltiden bedrev fiskare från Gävle fiske i avlägsna hamnar utefter Norrlandskusten. Dessa så kallade fjärrfiskare ägde själva eller hade del i en Haxe, ett ord som kommer från finskan och betyder stor båt. De moderna haxarna som förekom under sjutton- och artonhundratalet var kravellbyggda galeaser cirka 20 meter långa byggd av grov plank. Mer än hälften av de fiskande borgarna från Gävle höll till i den Ångermanländska skärgården.

Under tider av dominans av vårlekande strömming drog man iväg från Gävle tidigt om våren. Många är historierna om

att man överraskats av is och ibland packis av värsta sorten. Ibland var det höstlekande strömming, som höll i sig långt in på senhösten. Det var inga ofarliga äventyr man gav sig ut på vilket följande historia visar.

TRE FAMILJER DRUNGNADE UNDERRESA FRÅN GRISSLANS fikeläge till Gävle. De ombordvarande i haxen, som alla drunknade var:

*Borgaren och Fiskaren Eric Hillman 52 år
Dess Hustru Cath. Boman 49 år
Dottern Anna Greta 20 år
Sonen Olof 16 år
Dottern Cajsa Malena 5 år*

*Borgaren och Fiskaren Eric Lindgren 46 år
Dess Hustru Christina Palmén 44 år
Sonen Eric 16 år
Dottern Cajsa Stina 12 år
Sonen PeterJohan 10 år
Sonen Anders 2 år*

*Borgaren och Fiskaren Anders Wannberg 53 år
Dess Hustru Sara Stina Nordwall 40 år
Sonen Nils Johan 15 år
Dottern Sara Stina 8 år
Sonen Anders 2 år*

I Gävle stads död och begravningsbok finns för den 2.okt.1802 ovan förteckning över avlidna personer. Alla dessa personer av Gefle Fiskerskap drunknade vid Åland.

Att de var genuina Grisslan fiskare framgår av bänkläggningen i kapellet i Grisslan den 8 augusti 1789 där deras namn var inskrivna, tillsammans var det 55 personer i kapellet, barnen var ej medräknade

Den drunknade Eric Lindgren var hamnfogde i Grisslan han var dessutom vald till de älstes råd i Gävle, som bestod av 24 personer motsvarande kommunstyrelsen i dag.¹

Denna förfärliga nordliga snöstorm finns nämnd i flera källor. En nära släkting Borgaren och fiskaren Eric Zettergren lyckades under samma storm segla in norr om Lövgrund. Han miste hela däckslasten i den grova sjön, förfrös båda fötterna och blev ofärdig för livet.

Att olyckor till sjöss var mer regel än undantag blir man varse vid studium av gamla handlingar. Fiskarsocieteten hade alltid ett möte ganska omgående efter det att alla åter kunde samlas efter att fiskesäsongen avslutats. Det konstaterades att Eric Lindgren och femton till förlist med sin haxe i den Åländska skärgården. Varför hamnade de på Åland? Att söka sig mot land i full snöstorm med hjälp av endast kompassen är i de flesta fall en mycket vanskelig manöver, som de kloka i möjligaste mån försöker undvika. Hellre då gå ut mitt i havet och segla rätt undan vinden för ett litet stormsegel tills vinden mojnar. Den här gången mojnade det inte tillräckligt snabbt. Bara en gång har det hittats ett protokoll där det konstateras efter fiskesäsongen, att inga olyckor inträffat utan att endast två av ålder med döden avgått ur Societeten.

Det finns många intressanta iakttagelser i texten kring olyckan. I uppräkningsen av de omkomne märks att mannen och dess hustru konsekvent har olika namn. Om det var vanligare med två namn i fiskarefamiljer är något som senare forskning får utvisa. Vi håller oss till dess vid att det är först under senare delen av I. Detta är en avskrift av ett äldre dokument, som i sin tur är en avskrift. Den är därför avskriven med fel och allt.

artonhundratalet som det blev vanligt att kvinnor gifter sig till nytt namn. Ett ytterligare indicium är att min farfars farmor hette Anna Chatarina Björklund till sin död trots giftemål.

Stapelfiskets strömmingsprodukter

Saltströmning, surströmning och krampsill, som var torkad strömning, var de tre huvudprodukterna. Allt såldes i vanliga 100 kilos trätunnor, saltströmningen skulle innehålla 100 kg, surströmningen 75 kg och den torkade strömningen skulle innehålla 37 kg. De lätta tunnorna med torkad strömning lämpade sig för däckslast vid fjärrfisket. Från äldsta tider förekom bara saltad och torkad strömning, surströmningen dyker inte upp förrän under Gustaf Vasas regim och då förmodligen tillkommet genom misstaget att salta för lite, saltet var dyrt.

Anbelangandes surströmning har fiskerskapet sedan långliga tider låtit kringspida att Kung Gösta hade fått saltströmning, som blivit syrlig samt att han fann behag i smaken och därmed initierade och godkände produktion av surströmning. Sanningen är den helt omvända, i minst två brev till Gävlefiskarena klagar han över att de snålar på saltet så att strömningen blir syrlig och fördärvad.

Saltströmningen var den i särklass största fiskprodukten på dåvarande matmarknad. År 1785 klagade fiskerskapet att priset på en tunna saltströmning bara var 12 riksdaler. I närmast jämförbara markegångstaxa (dåvarande konsumentprisindex) värderades ett dagsverke utfört av en dräng till 16 skillingar. Det gick 48 skillingar på en riksdaler. En tunna saltströmning värderades alltså till 36 dagsverken.

1914-1950

Stort konsumtionsfiske av i första hand färsk strömming

Fisket vid Bottenhavskusten var vid sekelskiftet 1800-1900 i kraftig stagnation sedan flera decennier. Fjärrfisket hade upphört och kustfisket brottades med stora lönsamhetsproblem på grund av att tillgången på strömming avtog samtidigt som Västkusten upplevde den kanske största sillperioden i mannaminne. Överskottet på sill med låga priser spillde också över på strömmingsmarknaden, vilket resulterade i dålig tillgång och låga priser.

I detta läge gjorde statsmakten ett lyckat ingripande, ett så kallat räntefritt motorlån inrättades för fiskerskapet i början på det nya seklet. Hushållnings-sällskapen administrerade vilket ledde till att så gott som alla hade motorer i sina båtar när första världskriget bröt ut. När dessutom den höstlekande strömmingen gick till som aldrig förut började här en period av fångster som aldrig tidigare. Med motorer i båtarna kunde man nu komma till bankarna ute i havet och tillbaka med färsk strömming till en hungerande befolkning. Hundraelva fiskelägen i Gävleborgs län, tusen fiskebåtar och lika många biträden, vilket var fiskerinstruktör Hjalmar Skoglunds förnäma beteckning för fiskardrängar. Trots stora prisvariationer och skyhöga omkostnader ilandfördes fångster på mellan fyra och fem miljoner kg strömming under hela första världskriget.

Tillgången på strömming kom turligt nog att bestå också under hela det andra världskriget, vilket innebar att strömming var en av få helt oransonerade produkter under båda krigen. För att travestera på en icke helt okänd person, aldrig tidigare

har så många svenskar haft så många fiskare att tacka för så mycket.

Under mellankrigstiden med den svåra depressionen 1923 kom fiskerskapet underfund om att det var nödvändigt med någon form av sammanhållande organisation i stället för de fiskareföreningar, som hade sina rötter i den gamla tiden. I den andan bidades under tjugotalet Länsförbund för fiskare, vilka i sin tur under ledning av Hjalmar Skoglund envetet jobbade på riksplanet för bildandet av fiskareägda producentorganisationer. År 1937 var det arbetet färdigt. Resultatet var att när andra världskriget bröt ut stod hela Ostkustens fiskarkår från norr till söder organiserade i starka ekonomiska fiskareägda producentföreningar, som hade resurser att möta upp till de stora krav och den starka efterfrågan som stod för dörren med krigstider och matbrist. Under andra världskriget fiskades mer strömming än någonsin. Under fyra veckor i augusti 1942 fiskades fyra miljoner kg strömming i Gävleborgs län för att ta en siffra.

Tillgången på fisk och stor efterfrågan är två viktiga parametrar för att en sådan här utveckling skall komma till stånd men trots allt krävs det vant folk för att fara till sjöss och fiska. Utan att det hade någonting med förutseende att göra hade våra sagesmän ombesörjt det problemet. Vid förra sekelskiftet fanns åtta, tio ända upp till fjorton ungar i fiskargårdarna. Det fanns med andra ord god tillgång på unga starka fiskare, som snabbt tog över rodret och ville tjäna pengar, Segelgubbarna från den svunna epoken fick hålla till godo med att tanka bränsle och försöka lappa ihop näten.

Under denna långa period var det inte helt ovanligt att det fanns två pigor och dräng i fiskarhusen. De flesta av fiskare-

rehustrurna av den äldre skolan brydde sig väldigt lite om vad som hände i köket, huvudsaken att det fanns folk där. Ruska strömming, röka böckling sälja och domdera var deras melodi. Bryta sten var ofta fiskardrängars "fritidssyssla."

De gamla sjöbodarna dög inte längre, större båtar byggdes och försågs med tunga tändkulemotorer. Nya stenkistor med båthus där större båtar kunde hissas tarvade mycket sten. Under perioden fram till 1950 omdanades fiskelägenas struktur till det vi kän-

ner igen idag. Under denna period byggde många fiskare nya bostadshus ofta i två våningar. År 1917 var medelpriset på strömming 60 öre per kg. De som dagsverkade på sågen i Bomhus avlönades med 2 kr per dag. En måttlig fångst om 100 kg innebar ändå ett värde av 30 dagsverken. En befaren fiskaredräng avlönades med femtedelen och maten, vilket innebär att med 100 kg fångst hade drängen sex dagsverken och maten.

Under andra världskriget förändrades distributionen på så vis att producentorganisationerna köpte lastbilar för att tidigt kunna hämta strömming på fiskelägena för att hinna med tågen inåt landet. Volymerna hade blivit så stora att det krävdes godsfinckor på järnvägen för att hinna få iväg den färska strömmingen till konsumenterna. Den dåvarande moderna mottagningsapparaten bestod alltså av ett lager oftast benämnt "packgarn", ett antal lastbilar, personal och en isstack.



Bildtext: Trålaren Magne full med fisk! Foto författaren

1950-1990

Dramatiska förändringar

Femtioalet inleddes med förmodligen det sämsta fiske, som förevarit under hela nittonhundralet. Den höstlekande strömmingen, som varit bärande under två världskrig tog plötsligt helt slut. Rekordfisket från 1942 med 4 miljoner kg strömming på fyra veckor i slutet av augusti blev tio år senare 1 200 kg strömming på samma period. Då måste man också betänka att så gott som samtliga fiskare köpt nya båtar och nya redskap, till vilket tillgången varit ett stort problem under hela kriget. Fångstsiffrorna för hela år under femtioalet var mindre än halva augustisiffrorna från 1942.

I slutet av femtioalet började experiment göras med trålfiske i Bottenhavet. Folke Östman från Furuvik hade redan 1956 köpt en större trålbåt men fiskade då i huvudsak nere i Östersjön.



Författaren (t.h.) i möte med Kung Gustaf VI Adolf.

Trålfisket kom dock att bli räddningen för fisket denna gång och sedan början av sextioalet till 1990 har den trålfångade strömmingen varit den klart dominerande. Under sextioalet skedde en stegvis ökning av fångsterna, vilket ledde till en ny företeelse, ransonering av fångstmängderna på grund av avsättningsproblem.

Samtidigt som strömmingsfisket gick i stå på femtioalet på grund av tillgången inträdde nya tider avseende marknadssituationen. Fryst fisk i form av filéer lanserades både från strömmings- och torskmarknaden. Producentorganisationen inköpte redan 1953 en filémaskin för strömming och redan året därefter ytterligare en. Fryst strömming för konsumtionsmarknaden blev dock aldrig någon hit, däremot visade det sig att filéverk-

samheten för den dagliga färskströmmingsmarknaden undan för undan helt kommer att dominera försäljningen.

Den moderna matmarknaden kräver dessutom mer och mer färdiga produkter eller halvfabrikat. Fiskarnas producentorganisation arbetade hela sin tid med att utveckla nya produkter i den gemensamma fiskarägda produktionsapparaten.

Mellan 1975 och 1985 inträffade en period med mycket grov strömming i fångsterna. Turligt nog sammanföll det med utfiskning av sill i Nordsjön och fiskes-topp där. Ett enormt fiske i första hand i Stockholms skärgård men även efter Norrlandskusten på en med strömmingsmätt mätt enormt stora strömmingar kunde avsättas på den europeiska exportmarknaden i brist på Nordsjösill till höga priser.

Sveriges anslutning till EU och den gemensamma fiskepolitiken GFP

Sverige ansökte 1994 om medlemskap i dåvarande EG, vars fiskepolitik då ingick i den gemensamma jordbrukspolitiken. Från och med slutet av nittioalet kom fisket att bli ett helt eget politikområde gemensamt för hela EU, som det då hade bytt namn till. I slutet på åttioalet och början på nittioalet hade svenska fiskare från västkusten etablerat ett ganska stort fiske för foderändamål i Östersjöområdet. Fiskarna i Bottenhavet försökte på alla vis få stopp på detta.

EU och dåvarande EG förbjöd redan 1973 allt fiske för andra ändamål än till livsmedel. Skälen därför var solklara, att det var brist på fisk i hela EU var ett skäl. Det andra var att allt färre människor köper fisk hel och rund för konsumtion. Alla vill ha fisken rensad och i de flesta fall i form av befria filéer. Utfallet för filéproduktion av våra vanligaste fiskar vare sig man rensar med maskiner eller manuellt med knivar är följande: Abborre - 30 %, torsk - 30 %, strömming - 37 % och sill - 45 %.

Alltså det försvinner mer än vad som återstår av råvaran till försäljningsmarknaden. Glädjen var stor bland Östersjöns fiskare inför anslutningen till EU, som hade förbud mot det fiske som dessa kämpat mot ända sedan sextioalet. Samtidigt förväntade man sig att efterfrågan på restprodukterna vid renserierna skulle öka. Sällan har någon räknat mer fel än konsumtionsfiskarna på Ostkusten inför anslutningsförhandlingarna till EU.

De svenska direktiven till förhandlingsdelegationen innehöll bland de första punkterna ett undantag från EU:s förbud för fiske för andra ändamål än till

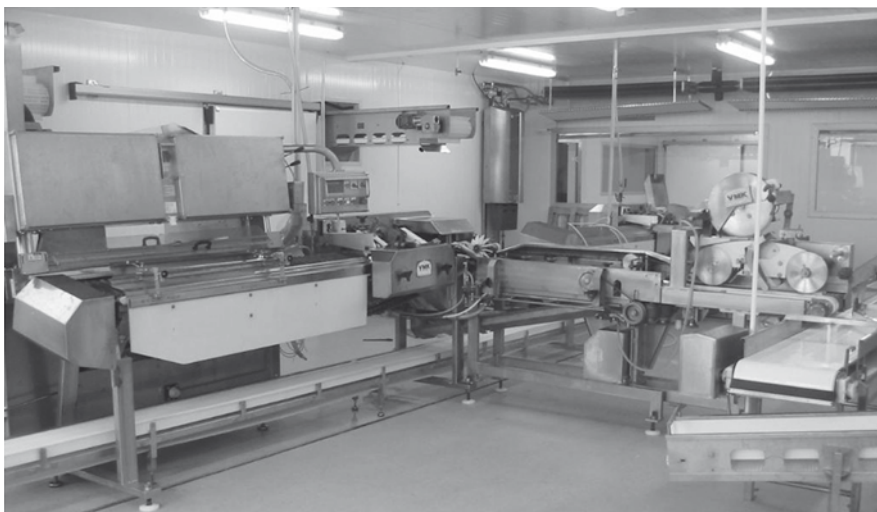
livsmedel i Östersjön. Och till allas häpnad infördes ett temporärt undantag från EU:s förbud för fisket i Östersjön efter strömming och skarpsill att gälla till och med utgången av 1998.

Under perioden med dispens tog man hjälp av Finland och Danmark och lyckades då åstadkomma ett permanent undantag för att få fortsätta fiska strömming och skarpsill i Östersjön för andra ändamål än till livsmedel. Villkoren för detta är att det inte finns någon annan avsättning och att man iakttar samma regelverk som för konsumtionsfiske.

Den första delen av villkoret är självuppfyllande, är det bara något så när betalning för foderfisken, som landas av ett stort fiskefartyg är det en stor ekonomisk fördel att driva detta fiske. Man kan ligga ute och fiska många dagar eftersom det nu inte fanns någon som helst kvalitetskontroll på fångsten avseende färskhet. Man slipper alla kostnader, som ett konsumtionsfiske för med sig i form av fiskmottagningsanläggningar med ismaskiner, rensmaskiner för förädling av fisk, försäljningskontor och sist men inte minst distributionskanaler.

År 1979 startades i Norge odling av atlantlax, Salomon salar, i då relativt stor skala. Att producera 300 ton lax ansågs då vara väldigt mycket. Skottar och irländare, som redan tidigare arbetat med laxodling kom omedelbart att märka den nya konkurrensen. De senaste siffrorna från den Norska laxodlingen är en årsproduktion på 2,4 miljoner ton, vilket motsvarar fem gånger hela det svenska fisket alla kategorier.

Norsk odlad lax dominerar världsmarknaden på atlantlax (70-80 %) och även EU:s marknad med minst 70 %. Fodret för den odlade laxen består av fiskmjöl bland annat från det dispenserade fisket i Östersjön.



Bildtext: Den fiskareägda producentorganisationen Gävlefisk ägde den modernaste produktionsanläggningen på den svenska ostkusten. Alla maskiner från den befinner sig enligt uppgift i Kalix i malpåse. Foto: författaren.

För att producera ett kilo fiskmjöl åtgår ca två kilo strömming. Minst ett och ett halvt kilo fiskmjöl krävs för att producera ett kilo odlad lax. Vi måste satsa på fiskodling för att rädda fisken i havet lyder parollen från vissa kretsar trots att matematiken därvidlag är ganska entydig i motsatt riktning.

Fisket i Bottenhavet och i hela Östersjön bedrivs av de största enheterna i svenska och finska fiskeflottan. På finska sidan bedrivs ett inte obetydligt konsumtionsfiske av de stora enheterna medan de svenska stora aktörerna i området så gott som uteslutande bedriver fiske för andra ändamål än direkt för livsmedel.

Det kustnära konsumtionsfisket bedrivs många gånger av pensionerade fiskare eller i undantagsfall några yngre, som kombinerar det med rökeriverksamhet, vilken i växande utsträckning lutar sig mot odlad fisk och då i första hand odlad norsk lax.

Satsa på laxodling höjs många okunniga röster för. Fyra viktiga skäl däremot är följande: laxodlingen bedrivs huvudsakligen i Nordnorge och där är arbetsgivaravgifterna noll. Isbeläggningen vintertid utefter hela norska kusten är också noll. Det salta vattnet efter kusten leder till att det nästan inte är någon beväxning av alger på de stora burarna. Sist men inte minst har norska staten genomfört stora infrastrukturella satsningar i Nordnorge inte minst av veterinär sanitär natur. De här fyra skälen är var och en enskilt bärande för att inte ge sig in i konkurrens med den norska laxodlingen.

För att vända utvecklingen i vårt närområde behövs någon form av mottagningsapparat för färsk fisk, någon form av produktionsapparat och någon form av försäljningsapparat. Om det ska vara enskilt ägda eller gemensam egendom saknar betydelse, huvudsaken är att fler än en har möjlighet att dra nytta av densamma.



Ledamoten
HANS-LENNART OHLSSON

Hans-Lennart Ohlsson är fil mag i marinarkeologi och tjänstgör idag som museichef vid Sjöhistoriska museet i Stockholm. Museet ingår i myndigheten Statens maritima museer tillsammans med Vasamuseet, Marinmuseum och Järnvägsmuseet.

HMS Ulven 1943 – 2018

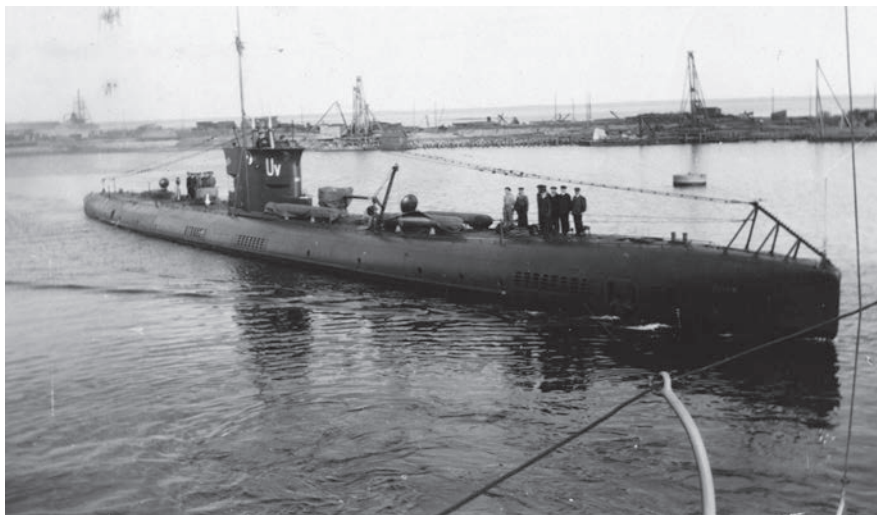
Den 15 april 1943 sjönk Hans Majestäts Ubåt Ulven efter en mindetonation under en krigsövning på Västkusten. På 75-årsdagen av händelsen hedrade representanter för Sjöhistoriska museet, Marinen, Kungl. Örlogsmannasällskapet och ett flertal organisationer vid en värdig ceremoni på Galärvarvskyrkogården besättningen. Samtidigt låg HMS Belos vid förlisningsplatsen där Marinchefen och Chefen 1.Ubåtsflottiljen lade ner en krans. Ulvens förlisning tillsammans med Hårsfjärdensolyckan (1941) är Flottans största förluster i modern tid.

Den 15 april 1943 var en torsdag. Världen stod i brand och Flottans huvuduppgift var att upprätthålla neutralitetsvakten, vakta gränsen och skydda sjövägarna. Ubåten *Ulven*, liksom systerfartygen *Draken* och *Gripen* ingick i Göteborgs eskadern med bas vid Nya Varvet i Göteborg. Efter vinteruppehållet var det av största vikt att pröva materielen och öva besättningarna på alla i eskadern ingående fartyg.

Den 15 och 16 april hölls en större övning med flera fartyg och ubåtar inblandade. Den begränsade tillgången på drivmedel gjorde att övningen hölls nära basen i Göteborg. Givetvis var risken för minor något som också hade betydelse i hur övningsområdet förlades. Övningen gick ut på att de större fartygen skulle

förflytta sig längs kusten inne på svenskt vatten och undvika ubåtarna. Ubåtarna var tilldelade större rutor i en nord-sydlig sträckning där de skulle operera och öva torpedskjutning mot fartygen. Av säkerhetsskäl, både vad gäller torpedskjutningarna och ubåtarnas navigeringsmöjligheter och för att undvika kollisioner, var dessa rutor och avståndet dem emellan väl tilltaget. På natten mellan den 15 och 16 april skulle ubåtarna byta position och detta skulle ske via en order via kortvågsradio då ubåtarna kunde ligga uppe vid ytan.

På förmiddagen den 15 april observerades torpedbanor (bubbelstråk) från *Ulven*, men inga på eftermiddagen. Det gav dock ingen större anledning till oro. Men vid tidpunkten för radiokontakt om



HMS Ulven. (Sjöhistoriska muséet)

positionsändringen svarade inte *Ulven* på radioanropen, trots att *Draken* och andra fartyg vidareförmedlade meddelandet. Till en början fanns ingen anledning till oro då det skulle kunna bero på ett rätt simpelt fel på radioanläggningen. Men när ingen kontakt erhöles på morgonen den 16 april förstod övningsledningen att ubåten kanske fått någon form av problem. Alla tillgängliga enheter beordrades ut till övningsområdet för att börja söka. Skulle ubåten ligga med skador på botten, men med intakt tryckskrov i en eller flera av sektionerna, hade man en mycket begränsad tid för att rädda besättningen. Det var alltså en kamp mot klockan.

Redan på fredagsförmiddagen påträffade ubåten *Draken* systerbåten *Ulvens* ena telefonboj men med avsliten vajer och telefonledning. Hoppet om att kunna etablera kontakt med besättningen grusades, men sökområdet kunde i alla fall delvis avgränsas.

Från Hårsfjärden beordrades samma dag det dåvarande ubåtsräddningsfartyget *Belos* (I) att avgå mot platsen. Om bord på *Belos* fanns Europas då enda i bruk varande räddningsklocka. Den står idag vid Dyktankhuset på Galärvarvet (räddningsklockan vid Marinmuseum blev klar för leverans en månad efter olyckan). *Belos* hade en begränsad maxfart varför hon under del av sträckan bogserades av jagaren *Psilander*.

Förutom Göteborgseskaderns egna enheter och tillkommande fartyg söktes det med flyg och inhyrda fiskebåtar. De senare fick i uppdrag att tråla fram och åter över sökområdet för att se om redskapen möjligen fastnade på oväntade ställen. Nära på 50 fartyg och ubåtar engagerades i sökandet och upp emot 1 500 man deltog. Förutom trålning och spaning från flyg lyssnade man efter knacknings signaler samt försökte med olika instrument lokalisera ubåten. Dåligt väder med svår sjögång och vindar av stormstyrka

försvårade sökandet avsevärt. Samtidigt fick man hela tiden ha minfaran i beaktande. Men HMS *Ulven* förblev försvunnen.

Den 25 april sände Marinen telegram till de anhöriga med lydelsen: *Sökandet efter ubåten Ulven har hitintills inte givit något resultat och återstår intet hopp om att någon av besättningen numera skall vara vid liv.*

För de anhöriga började nu ett svårt sorgearbete som ju knappast blev lättare i och med ovissheten om vad som hänt. Men Flottan ville hitta ubåten och dess besättning och även om omfattningen på insatsen minskade, så fortsatte man att söka och svepa området med fiskebåtar.

Den 5 maj fick fiskebåten *Normy* ”napp” och efter fastställande av position och extra minsvepning kunde *Belos* ankra på platsen. Tungdykaren Ivar Eriksson gick ner så snart det var möjligt och kom rakt på ubåten *Ulvens* torn. Han konstaterade att tornluckan och den förliga luckan var stängda. Som bevis på att det var ubåten *Ulven* man hittat, tog han med sig örlogsflaggan som ännu vajade i havsströmmarna på ca 40 meters djup.

I juli 1943 bärgades ubåten *Ulven* i en relativt komplicerad operation med tanke på det oskyddade läget fritt ute till sjöss. Neptunbolagets bärgningspontoner *Oden* och *Frigg* kunde lyfta upp fartyget som sedan hängande mellan pontonerna sakta kunde bogseras in till Göteborg. Vid bärgningen kröktes medvetet det fullt upphissade periskopet för att inte vara i vägen för arbetena och tornet erhöll några skador som alltså inte härrör till förlisningen.

Ulven torrsattes i flytdockan på Eriksbergs varv i Göteborg och så snart skrovet kom upp över vattnet kunde man konstatera att hon hade en enorm minskada i

fören samt att även förstaven var deformationerad.

När ubåten tömts på vatten och ventilerats, gick polis, rättsmedicinsk personal och flottans personal (bland andra marinchefen personligen) ombord. Man fann alla 33 besättningsmän ombord. Utredningen blev omfattande. Kropparna togs om hand och ett urval av besättningsmännen obducerades beroende på fyndplatsen ombord. Instrument och övriga inställningar lästes av mycket noga.

Slutsatserna som drogs blev att *Ulven* gått på periskopdjup, med elmotorerna inkopplade och med ca 3 knops fart. De förliga rodren var inställda på svag dykning för att hålla ubåten i position. Ombord gällde något som kallades ”halv manöverberedskap” varvid babords vakt var lediga och åt middag i förliga delen av fartyget. Detta tillät att man hade luckorna mellan de vattentäta avdelningarna öppna (*Ulven* hade fem sektioner och en i tornet) samt att vissa ventilationsgenomföringar öppnats. Den enda sektion som varit stängd var aktra torpedrummet där ingen befann sig. Anledningen till att man höll öppet antogs vara att man nyligen lagat mat ombord och behövde ventilerat runt matoset i hela fartyget.

I maskinloggboken är den sista noteringen införd kl 17.45. Fartygets och besättningens klockor hade stannat på klockan 18.10.

Ubåten *Ulven* träffade en drivmina, mest sannolikt av tyskt fabrikat, som detonerade under förskeppet där huvuddelen av besättningen befann sig. Dessa antogs ha omkommit omedelbart som en följd av detonationen medan de som befann sig på övriga platser i fartyget troligen omkommer i nära anslutning till denna. Skadorna inne i fartyget var omfattande, explosionen slet upp ett stort hål



Göteborg den 4 aug. 1943. Ulvenmännens jordfästning. En tyst minut som sista avsked till de fallna. (Foto: Sjöhistoriska museet)

i botten omedelbart under förliga manskapsmässen och ej tryckfasta skott och lös inredning hade slitits loss. Vatteninträngningen måste ha skett mycket snabbt varvid fartyget dök ner mot botten på 52 meters djup och slog då i så hårt mot botten att förskeppet skadades ytterligare. Inga försök hade gjorts att blåsa tankar, fälla lösköl eller stänga några av skottgenomföringarna. Den aktra telefonbojen satt kvar i sitt läge och den förliga slets loss vid detonationen.

En gemensam minnesceremoni hölls på Nya varvet i Göteborg den 4 augusti med alla de 33 omkomna och de anhöriga inbjudna. Bland talarna fanns Inspektören för Ubåtsvapnet, kommandören K G Hamilton, som även ansvarat för eftersökningarna. I sitt tal sa han bland annat: *Vi ubåtskamrater samlas nu i en hyllning*

för de döda kamraterna, där de ligger i raka, räta linjer på sin sista parad efter att ha fallit för fosterlandet.

Ubåten *Ulven* hade så pass omfattande skador att hon skrotades efter olyckan. En hel del föremål togs tillvara och finns på Sjöhistoriska museet, däribland örlogsflaggan, skeppsklockan, telefonbojen och den utskurna plåten med namnet från styrbords bog. I senare tid har ytterligare föremål tillförts museet, främst personliga föremål som har skänkts av anhöriga.

Namnet HMS *Ulven* är för alltid reserverat för henne och inget annat fartyg i Flottan kommer att bära det.

Det var en ung besättning som omkom i olyckan, fartygschefen Eskil Hedelius var bara 34 år och sekonden Lennart Westerlund 29 år. Ett flertal i besättningen efterlämnade gravida hustrur.

Vid ceremonin på Galärvarvet 2018 närvarade släktingar till fartygschefen men också barnen till sekonden, maskinisten Roslund och furiren Jansson, alla födda samma år som olyckan.

*They shall grow not old, as we that
are left grow old:*

*Age shall not weary them, nor the
years condemn.*

*At the going down of the sun and in the
morning*

We will remember them.

Laurence Binyon, 1914

Referenser:

Hans von Hofsten, *Ulven*, Meddelanden vid Militärhistoriska avdelningen vid Militärhögskolan Nr 5, 1989

Mirja Arnshav, *Minnen av Ulven*, artikel ur Det dolda hotet – 12 forskare om ubåtar, SMM 2014.





Korresponderande ledamoten
HUGUES EUDELINÉ

Capitaine de vaisseau (Kommendör) Hugues Eudeline (PhD) is a retired French Naval officer. He served mainly in the submarine force. Currently an independent International Consultant on Maritime Safety and Security Affairs, he is specializing in the study of maritime terrorism and China as a maritime power.

News from the seas of China

4 January 2018

China started building its third aircraft carrier at Shanghai Jiangnan Shipyard Group last March.

Building the new carrier will be more complicated and challenging than the other two ships. The new vessel, the CV-18, will use an electromagnetic aircraft launch system. She will have a displacement of about 80,000 tons—10,000 tons more than the *Liaoning*

China plans to have four aircraft carrier battle groups in service by 2030.

17 January 2018

USS *Hopper* sailed near the Scarborough Shoal, a disputed lagoon claimed by China in the South China Sea.

The guided missile destroyer carried out an “innocent passage” not a freedom of navigation operation (FONOP) within 12 nautical miles of Scarborough Shoal said a U.S. official. The USS *Hopper* was shadowed by the Chinese missile destroyer *Huangshan*.

26 January 2018

China for the first time issued a white paper on its Arctic Policy.¹

It states that the Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road (Belt and Road Initiative), an important cooperation initiative of China, will bring opportunities for parties concerned to jointly build a “Polar Silk Road”, and facilitate connectivity and sustainable economic and social development of the Arctic.

While repeatedly emphasizing that it will follow international law and participate in the Arctic affairs “in a lawful and rational manner,” China made it clear in the white paper that it will seek to use Arctic resources to “pursue its own interests.”

1. Se TiS 1/2018. Reds. anm.

27 February 2018

Japanese Ministry of Defense executives have outright admitted that the *Izumo* class “helicopter destroyers” were designed to accommodate fixed-wing short takeoff and vertical landing (STOVL) tactical jets.

All the other power players in the region acquiring flattops, Japan moved to modify the *Izumo* class to accommodate the F-35B, although exactly when a retrofit would occur remains unknown. The F-35Bs could be ordered as soon as next year, with them becoming operational by 2024. At least one modified *Izumo* class carrier could be ready to accommodate them by that time.



The Japanese “Helicopter destroyer” Izumo. Photo: JMSDF.

22 March 2018

The **Philippines** will start building a marine base on its northernmost uninhabited island, Mavulis island, near Taiwan, to boost defense arrangements and discourage poachers from its fishing grounds.

A small marine unit would be stationed on the island, also known as Y’Ami, about 50 miles distant from Taiwan, to increase the military presence and improve information gathering.

The base will help monitor ships passing through the Balintang Channel, an international trade route used by vessels crossing from the South China Sea to the Pacific Ocean.

21 March 2018

As part of the latest restructuring of state organizations, the **China** Coast Guard will come under the administration of the People's Armed Police (PAP), a paramilitary force that was itself recently put under the direct command of the Central Military Commission (CMC).

While the move simplifies the China Coast Guard's chain of command, it also further blurs the lines between the military and civilian vessels patrolling regional tension spots, such as the East and South China Seas. That ambiguity increases the risk that assertive conduct by coast guard ships could escalate into an unintended military clash.

The government overhaul continues a process of centralizing control over China's 200-ship civilian enforcement fleet that began in March 2013, when the China Coast Guard was founded by merging four other maritime agencies (The State Oceanic Administration [SOA] then oversaw the coast guard, fisheries law enforcement and the smuggling police, which until then fell under separate ministries). The movement was due to a serious incident on 30 January 2013, when a Chinese frigate locked its radar onto a Japanese destroyer in the East China Sea, escalating Sino-Japanese tensions over the Senkaku/Diaoyu Islands disputes.

23 March 2018

USS *Mustin* (DDG 89) carried out a Freedom of Navigation Operation, coming within 12 nautical miles of an artificial island built by China in the South China Sea.

The U.S.S. *Mustin* traveled close to Mischief Reef in the Spratly Islands and carried out maneuvering operations. Two Chinese naval ships had been sent to identify the U.S. ship and warn it to leave.

This operation, the first since January, comes just a day after U.S. President Donald Trump lit a slow-burning fuse by signing a presidential memorandum that will target up to \$60 billion in Chinese goods with tariffs.



Korresponderande ledamoten
PETER HORE

Peter Hore retired from the British navy in 2000 after a full career and is now a fulltime author and journalist specialising in naval history, strategy and biography.

Reviews

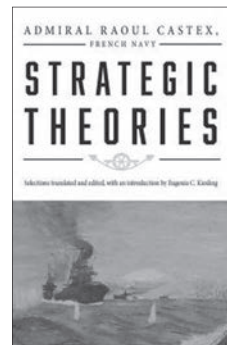
The following reviews are also published in the monthly magazine 'Warships International Fleet Review'

Classics of Seapower: Strategic Theories by Raoul Castex

Selections Translated and Edited with an Introduction by Eugenia C Kiesling (Naval Institute Press, softback)

Castex is generally unknown in the Anglophone world and his six volumes of strategic theories, written over several decades, are a bit like the Old Testament: enquire within and find whatever you want. English-speakers rely upon Kiesling's selections, published by the USNI in 1994. Kiesling thinks Castex, that first copied Mahan's historical method while rejecting Mahan's historical examples (which were based on the Royal Navy), and later became a closet Corbettian, despising the civilian Corbett, while repeating Corbett's ideas about joint warfare and maritime manoeuvre. If Castex is known pre-Kiesling, it is for the his nefarious role at the naval arms control talks in Washington in the early 1920s, when the French, inspired by the success of the German U-boat fleet and its unrestricted warfare at the end of the First World War, wanted as large a fleet of submarines as possible. Castex wrote in the *Revue Maritime* 'after several centuries of trying, thanks to the ingenuity of man, one has at last the instrument, the systems, the martingale that is to say, to overthrow, this time definitively, English naval power'.

In the Second World War, Castex, unable to align himself with his rival Darlan in Vichy France or to join the Free French fighting for the liberty of his country, sulked in that corner of France left unoccupied by the Germans and recycled his five columns of strategy onto a sixth and final volume.



When your reviewer first wrote about Castex in WIFR, there was a violent reaction in France and I was excused in a laterday *Revue Maritime* of being ‘jingoiste’: it is a badge I wear with pride. Having re-read Kiesling’s Castex in this new edition, he is as long-winded and overly contextual as I first thought, interesting only because he represents almost the only recent writer on naval strategy in the Francophone world.

Perhaps it is merely, as Admiral Sir Richmond observed in 1931 when reviewing Castex’s work that ‘the habit of the French mind is to think out its problems in a manner different to our own’, but the busy mind will want to content itself with reading Kiesling’s excellent 30-page introduction.

Maritime Strategies for the XXI Century: The Contribution of Admiral Castex

By Lars Wedin (Nuvis, paperback)

Castex’s reputation is rescued by this short book in which a Swedish officer, Lars Wedin, examines the contribution which Castex made to naval thinking, and how some of Castex’s ideas could be applied to maritime and naval strategy in the 21st century. Wedin examines how the context of Castes’ writings has changed (Castex could not, for example, have envisaged fighting war from space or in the ether), and he highlights many other aspects which a maritime strategy must address ranging from tourism and terrorism. Wedin also draws on a wide range of Anglophone and French sources, and it comes with an endorsement by the French Chief of Naval Staff.

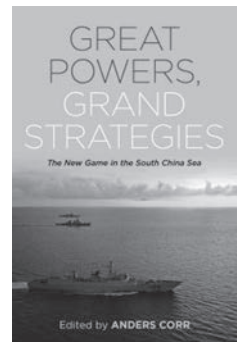
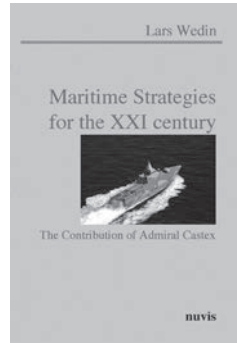
Wedin had a broader point to make and that is that given the tempo of modern day operations in peacetime, how can any serving officer spare time for the serious reading, thinking, and writing – is this why, he asks, most strategic thinkers are academics or retired officers? It is vital for the future of any navy that it allows time for its officers to be creative or it risks sinking into intellectual stagnation.

An excellent book on maritime strategy which needs to be read by all serving naval officers, however busy they are.

Great Powers, Grand Strategies: The New Game in the South China Sea

Edited by Anders Corr (Naval Institute Press, hardback)

This is a book about grand strategy, the engagement of political and military willpower to achieve a purpose - domination of the South China Sea, where tension in the South China Sea, and China’s claim to hegemony, had led to a naval arms race and threatens a predominantly maritime conflict. Corr has assembled a cast of twelve experts mostly from the US, one Japanese, but no Chinese to examine the issues authoritatively.

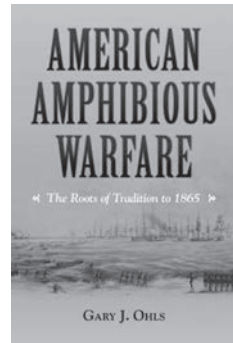


One essay reminds the readers that Europe had large interests in the Far East and a large economic stake, so that this is not some squabble in a distant sea, but because the seas are a single commons important for worldwide trade. A final essay reminds of all the littoral states who have claims over the seas and seabed, and that the USA, the major external actor, is not a signatory to UNCLOS. A highly recommended vademecum for politicians, diplomats and naval officers concerned by the South China Sea.

American Amphibious Warfare: The Roots of Tradition to 1865

By Gray J Ohls (Naval Institute Press, hardback)

Amphibious warfare, or rather its threat, is a strategy used by navies since the Peloponnesian Wars, but here in this single-author book are half a dozen studies in the use of amphibious warfare as a tactic by early American forces during the American War of Independence. There is an inevitable essay on the US Marines' march from Derne to Tripoli, the British use of amphibious warfare in the War of 1812 is mentioned, the conquest of California and war with Mexico is presented as an amphibious campaign, and the last essay is set in the American Civil War. In his postscript Ohls makes the point that while the modern image of the US amphibious capability is based on battles of attrition in the Second World War and Korean War, it had much older origins. Moreover in an uncertain future, as the nature of war changes, much of the resulting chaos will be in the littorals and that the US will need to maintain a powerful expeditionary, amphibious capability. Ohls might have added that China, India, Italy, Russia, Spain and more countries have learned this lesson, and only in Britain, does this seem to have been forgotten.





*Kommandör Lars Wedin är redaktör för
Tidskrift i Sjöväsendet.*

Slagsida. Försvarsbesluten och sjöförsvaret ***Herman Fältström, Forskningsprojektet försvaret och det kalla kriget (FOKK), 2017, 430 sidor***

Anmärkning. På grund av ett misstag vid tryckeriet kom inte hela recensionen med i nr1/2018. Den återges här i sin helhet.

I Slagsida har kommandören och hedersledamoten Herman Fältström samlat sina erfarenheter av en lång karriär i den militära planeringsbranschen. Men det räcker inte, han har också grundligt forskat i dess historia – speciellt avseende tiden efter andra världskriget. Sammanfattningsvis täcks innehållet av två ord: dystert och nödvändigt. Dystert därför att boken visar med vilken okunskap överbefälhavare och politiker har hanterat Marinen och då främst Flottan. Nödvändigt därför om man inte har denna historia klar för sig så förstår man inte varför Flottan har hamnat i det nästan desperata läge som den nu är i.

Boken måste läsas av alla som är intresserade av Flottan, dess historia och framtid.

Det är uppenbart att Fältström har gjort en omfattande forskningsinsats. Av resultatet finns flera mycket konkreta lärospån. För det första är det ofta hyllade strategiska bedömningar som ÖB Ljung lämnade i underlaget till regeringen 1947 knappast något föredöme. Ett strategiskt bedömning avseende ett havsomflutet land som lämnar Flottan utanför ger inte godkänt! För det andra var ”världens bästa försvarsbeslut” 1958 (Claes Skoglund) inte särskilt lysande. Det införde repetitionsövningar som alltmör inte blev av och slog sönder Flottans årliga utbildningssystem. Det innebar också en allvarlig försvagning som Flottan aldrig kunnat kompensera. En tredje lärdom är att ÖB och politikerna i försvarsbesluten ofta har låtit Flottan leva på arvet. När sedan detta inte längre varit möjligt har resultatet blivit en nationell katastrof eftersom den då ålderstigna Flottan har haft behov av massiva investeringar, vilka det inte funnits pengar för. I stället borde man naturligtvis ha antagit en långsiktig flottplan redan 1948 som

med tiden hade kunnat justeras med hänsyn till teknologisk utveckling och nya behov. Det otäcka är att nu är vi där igen – nästan hela Flottan är i behov av omsättning och förstärkning efter år av politiska försummelser.

Språkligt hade boken tjänat på en bättre korrekturläsning (men det hade projektet FOKK – Försvaret och det Kalla Kriget – nog inte råd med). Framför allt finns det en tendens till att samma text upprepas ordagrant. Detta gör läsaren förvirrad eftersom ger en déjà-vu upplevelse.

Kapitlet *Reflexioner kring svenskt sjöförsvars egenskaper* förefaller avsedd som en introduktion till den moderna historien efter en kortare inledning om Flottans äldre historia. Texten kommer, om jag inte missminner mig, från FM90 och dess syfte är oklart.

Men dessa anmärkningar hindrar inte att boken är nödvändig läsning för alla som är intresserade av Flottan. Den borde också läsas av dagens försvarspolitik i syfte att visa hur det INTE får gå till.

Vi har nyligen nåtts av nyheten att hedersledamoten Herman Fältström har avlidit. Detta synnerligen sorgliga faktum ändrar inte innehållet i recensionen ovan. Men boken blir än viktigare eftersom Fältström inte längre muntligt kan delge oss sina erfarenheter och insikter.

WHEN EVERY SECOND COUNTS

BOFORS 40 MK4 NAVAL GUN SYSTEMS

When your survival hangs on a matter of seconds, you need agile weapon systems that enable a lighting-quick response. The Bofors 40 Mk4 naval gun system is designed to meet that demand. It has the capability to rapidly switch between optimised ammunition types, including programmable 3P all-target ammo. This combines with straightforward, cost-effective integration, delivering affordable flexibility — and outstanding survivability.



www.baesystems.com

BAE SYSTEMS
INSPIRED WORK



Säkra framtida förmåga

Vi är ett företag med fler än 6000 medarbetare som hjälper våra kunder att skydda, förbättra och främja sina vitala intressen.

Genom teknisk och vetenskaplig expertis och i nära samarbete utvecklar vi innovativa lösningar som ger effekt idag och imorgon. Vi arbetar inom alla aspekter av livscykeln med att lösa våra kunders utmaningar.

Vi är en betrodd partner som levererar verksamhetskritiska lösningar på alla arenor inom följande områden:

- Autonomi
- Säkerhet
- Test & Evaluering
- Nyskapande Teknik
- Träning och Utbildning

QINETIQ

+46 8 660 86 00
Grev Turegatan 10
Box 5356
102 49 Stockholm, Sweden

customercontact@qinetiq.com
www.qinetiq.com

Returadress:
TiS
c/o Edling
Teatergatan 9
611 31 Nyköping



STYRKA GENOM **PARTNERSKAP**

Saab, Försvarsmakten och Försvarets Materielverk under lång tid samverkat för att ta fram lösningar anpassade för svenska behov och förhållanden. Ett samarbete som bygger på att vi delar teknik och ambitioner och känner samma stolthet över att kunna skapa produkter och lösningar i världsklass.

På Saab bryter vi kontinuerligt ny mark för att utveckla nya innovativa och flexibla marina lösningar i absolut världsklass. Genom fortsatt samverkan frigör vi den unika kraft som skapas genom att dela kunskap, idéer och framgångar.

En kraft som stärker samhällets och marinens förmåga att möta dagens och morgondagens allt mer komplexa utmaningar.

www.saab.com



SAAB