

Så kan sjöfarten skyddas i ny tid

SÄKERHET Krig i Europa, geopolitiska förskjutningar och nya typer av hybridhot. Förutsättningarna för sjöfart och global handel har förändrats kraftigt de senaste åren. Frågan är hur sjöfarten kan skyddas i denna nya verklighet?

TEXT: ALBIN DAHLIN

Under en ganska lång period efter det kalla krigets slut har den globala handeln vuxit och frodats. Många företag och industrier skrotade sina lager och började istället jobba efter principen "just in time" där pålitliga och effektiva sjötransporter varit en förutsättning. Men det nya globala handelssystemet har nu visat sig vara sårbart. Efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och växande oroligheter i Mellanöstern har inte minst sjöfarten påverkats drastiskt.

Det växande fenomenet med ljusskygga och oförsäkrade fartyg som transporterar rysk olja är ytterligare ett element som oroar många. Nu ställer sig allt fler frågan hur sjöfarten och den globala handeln kan säkras i en tid av globala konflikter och hybridhot.

Samlades för kunskapsutbyte

För att få en bild av det nya världsläget och möjliga vägar framåt för att skydda sjöfarten bjöd branschföreningen Svensk Sjöfart tillsammans med Kungliga Örlogsmannasällskapet (KÖMS) in en grupp av speciellt inbjudna gäster och experter till ett seminarium i Stockholm för att diskutera havsrätten i en ny tid. Det var en allvarlig bild som målades upp.

- Det nya världsläget har gjort att det finns ett behov av att skydda sig rent fysiskt när man är till sjöss. Sjöfarten har länge brottats med pirater men nu ser vi en upptrappning från framför allt Iran där man använder militärt våld mot den civila handelssjöfarten i Röda havet. Från sjöfartens sida ser vi ett stort behov av att

diskutera de här frågorna tillsammans med andra aktörer, säger Anders Hermansson, vd för Svensk Sjöfart i sitt inledningstal.

Det gemensamma seminariet blev en dag av kunskapsutbyte och diskussioner med fokus på vad som kan göras för att säkra sjöfart och global handel i en förändrad omvärld. Många av föreläsarna påpekade att Sverige raskt behöver ställa om till en förändrad verklighet.

- Det råder en sjöblindhet i Sverige, och vi är långt ifrån tillräckligt förberedda på vad som kan komma, säger Niklas Granholm som är forskningsledare vid Totalförsvarets forskningsinstitut (FOI).

I en presentation pekade han på att sjöfarten drabbats av flera olika nya säkerhetspolitiska utmaningar som tillsammans skapar en ny verklighet. Det har bland annat gjort att rederierna får ta långa omvägar på grund av globala störningar till följd av konflikten i Röda havet men också till följd av att Panamakanalen begränsats på grund av torka. I Svarta havet har Rysslands krig påverkat sjötrafiken, men samtidigt har Ukraina lyckats upprätthålla den livlina som exporten av spannmål utgör.

- Det vi ser i Ukraina pekar på betydelsen av ett ►

"Vi är långt ifrån tillräckligt förberedda på vad som kan komma"



Niklas Granholm, forskningsledare, FOI.



Henrik Ringbom, professor i sjörätt.



Höjd beredskap. Den franska fregatten Alsace har varit på uppdrag i Röda havet för att skydda sjöfarten mot attacker från Houtirebeller.

starkt kustförsvaret men också säkra och stabila sjövägar. Vi i Sverige bör ställa frågan hur vi själva skulle klara en sådan situation som Ukraina utsatts för, säger Niklas Granholm.

Sjöfartens globala rörlighet regleras bland annat genom FN:s havsrättskonvention. Nya geopolitiska förskjutningar gör dock att det finns en risk att havsrättskonventionen på lång sikt försvagas.

- Det skulle vara väldigt dåliga nyheter för små och mellanstora stater, säger Niklas Granholm.

Sverige påverkas av en ny säkerhetssituation

Det nya världsläget har också gjort att sjöfartspolitikerna är på väg att läggas om. Från att tidigare ha haft fokus på enbart frihandel har termen rådhighet börjat dyka upp. Det handlar om att kunna säkra försörjningen om det uppstår krig eller konflikt.

- Nu vill statsmakten ha kontroll över centrala resurser. Här är våra isbrytare ett exempel som är på väg att få en ny roll i totalförsvaret. Dessutom finns en ny insikt att marinen behöver förändras där uppgiften att skydda sjöfarten åter kommer i fokus.

Skuggflottan ett nytt hot

Johan Schelin som är professor i sjörätt vid Stockholms universitet gav en bild av en ny multipolär värld där ingen stormakt har total kontroll över världshaven.

- Vi går stormiga tider till mötes. Vi ser nu en koncentration av konflikter till internationella sund som exempelvis Hormuzundet. Även Öresund och Bälten får ökad betydelse då vi ser en ström av fartyg från Finska viken och vidare ut i Östersjön. Trafiken med rysk olja fortsätter på grund av den så kallade skuggflottan och det är bara en tidsfråga innan det inträffar en stor oljekatastrof, säger Johan Schelin.

Frågan om vad som kan göras åt de här ljusskygga och oftast oförsäkrade fartygen som trafikerar våra vatten är inte helt lätt att svara på. Enligt Havsrättskonventionen finns det vissa möjligheter att ingripa, men den gäller inte för Öresund och Bosporen. Trafiken genom Öresund regleras istället i de så kallade Öresundstraktaten från 1857 som garanterar fri passage för sjöfart genom Öresund. Det innebär bland annat att det i Öresund inte finns lotsplikt, och endast omkring tio procent av fartygen som trafikerar har lots.

Uppmaning att testa gränser

Flera talare under seminariet uppmanade beslutsfattare att våga testa de rättsliga gränserna för att kunna möta nya hot. Johan Schelin lyfte frågan om man till och med borde säga upp Öresundstraktaten för att exempelvis kunna införa lotsplikt för vissa typer av fartyg.

- Målet måste vara att undvika att det sker olyckor

”Det är bara en tidsfråga innan det inträffar en stor oljekatastrof”

med de här fartygen. Man kan tänka sig att införa lotsplikt för vissa typer av fartyg, men frågan är om man kan göra det för transitfartyg.

Idén om att säga upp Öresundstraktaten för att kunna hindra skuggfartyg möttes med invändningar från flera av talarna under seminariet.

Martin Leopardi som är specialrådgivare inom folkrätt på Utrikesdepartementet säger att det för Sveriges del är viktigt med förutbestämda regler.

- Östersjön är ett öppet hav där alla stater har fri sjöfart. Havsrättskonventionen är mycket omfattande och antogs som paketlösning. Det gör att det finns goda argument för att behålla Öresundstraktaten.

Tror inte på mer regler

Anders Hermansson från Svensk Sjöfart pekade på att skuggflottan är ett stort problem för sjöfarten och att man ser stora risker för olyckor. Samtidigt varnade han för att införa ytterligare regelverk.

- Om det händer en olycka med ett sånt här fartyg är jag helt säker på att reaktionerna från statsmakten kommer att vara att införa mer regler. Men mer regler är inte lösningen om man vill adressera folk som inte följer reglerna. Här måste alla tänka till.

Hur ser vi till att vi får in de här i fällan så att de möter samma typ av kontroller som de som faktiskt följer reglerna? Det är en jättesvår uppgift men oerhört angelägen.

”Har vi sabotagefrihet?”

Tveksamma skuggfartyg i vårt närområde är inte det enda bekymret att brottas med. Henrik Ringbom som är professor vid Åbo Akademi tog upp flera typer av hybridoperationer i Östersjön där aktörerna bakom är högst oklara. Det handlar om ökade sabotageattacker mot infrastruktur som exempelvis Nord Stream. Ett annat exempel är incidenten vid gasledningen Baltic Connector som förstördes av fartyget Newnew Polar Bear under oklara omständigheter.

- Finska myndigheter lät det här passera på grund av att fartyget inte gick in på finskt territorialvatten. Jag tror inte man hade behövt vara så försiktig. Man frågar sig om navigationsfriheten nu också är en sabotagefrihet?



Johan Schelin,
Professor vid
Stockholms
universitet.



Diskussion om vägen framåt. Anders Hermansson, Svensk Sjöfart och marinchef Ewa Skoog Haslum i panelsamtal.

Enligt Henrik Ringbom är det viktigt att undersöka i vilken grad en kuststat kan agera mot misstänkt sabotage inom den ekonomiska zonen. Han menar att det finns möjligheter även om det inte helt uttrycks i havsrättskonventionen.

- Här handlar det om möjligheten att inspektera ett enskilt fartyg, och det är en helt annan sak än att sätta hinder för navigationsfriheten i stort. Frågan om hur man kan hantera den här typen av luckor i havsrätten blir allt vanligare. Det vore inte så dumt att pröva de här gränserna rättsligt. Vi behöver utveckla folkrätten och inte bara läsa texterna ordagrant.

Marinen behöver bli större och starkare

På plats fanns även marinchefen Ewa Skoog Haslum som gav sin syn på marinens uppdrag och förutsättning i det nya världsläget. Att Sverige blivit medlem i Nato förändrar inte jättemycket men innebär att världsbilden har breddats.

- Vi löser uppgifter utanför vårt territorium nu som då, men vi gör saker tillsammans på ett helt annat sätt. Sverige har en marin som är väldigt operativ, och de största utmaningarna ligger i de långräckviddiga begränsningarna. Det gör att vi exempelvis inte kan skydda oss mot den typ av hot som nu finns i Röda havet i form av ballistiska robotar och missiler. Politiskt har

man valt bort att inte ha den här förmågan, men nu byggs den upp igen, säger Ewa Skoog Haslum.

Enligt marinchefen kan vi ha en situation med krig i vårt närområde inom några år. Då behöver marinen kunna leverera.

- Vi har fem minröjningsfartyg i Sverige, men det finns 52 hamnar. Då förstår man hur många hamnar vi kan hålla öppna om det uppstår ett minhot.

Vägen framåt stavas samverkan

Ett återkommande tema under diskussionerna var vikten av samverkan mellan samhällets olika aktörer. Men också att ha mandat att agera och våga fatta beslut.

- Den stora frågan handlar om myndigheters ansvar och vem som har ansvar för vad. Våra motståndare slår till där vi är som svagast genom exempelvis hybridkrigföring. På de här punkterna är vi inte jättebra men jag tror att vi ser ett uppvaknande nu, säger Ewa Skoog Haslum.

Anders Hermansson från Svensk Sjöfart säger att Sverige måste skifta fokus mer mot omvärlden.

- Vi har anledning att vara efterklokka. När Sveriges nuvarande maritima strategi togs fram låg stort fokus på hållbarhetsfrågorna. De är fortfarande viktiga men i den nya maritima strategin måste det vara ett tydligare fokus mot det som sker i omvärlden. ¶