



**Workshop "Säkerhet till sjöss – i historien och i dag"
19-20 januari 2011, Vasamuseet**

Centrum för maritima studier



**Stockholms
universitet**

Innehåll

Program	1
Inledning	2
Workshopen "Säkerhet till sjöss - i historien och i dag"	3
Sammanfattningar av bidrag.....	5
Svensk sjökartering under två sekel - tankar kring en framtida studie	5
Maritim diplomati – en översikt.....	6
Maritim säkerhet: En översikt av begrepp, lagstiftning och forskning.....	7
Neutralitet, sjöfart och internationella relationer – ett svenskt 1700-talsperspektiv	8
Säkerhet till sjöss – Framväxten av en svensk sjöförsäkringsmarknad	9
Individens säkerhet till sjöss. Sverige och kaparna från Nordafrika, 1660-1726	11
Sjösäkerhet på entreprenad: privata och statliga fyrar i Sverige före 1840.....	12
Säkerhet till sjöss. Ett integrerat perspektiv på internationell maritim säkerhet	13

Program

Workshopen organiserades av prof. Leos Müller, CEMAS, Stockholms universitet och FD Jerker Widén, Försvarshögskolan.

Tid: 19-20 januari 2011

Plats: Vasamuseet, Gustav Adolfsrummet

19 januari 2011

12-13 lunch (Vasamuseet)

13.00-13.15 Introduktion, Leos Müller/Jerker Widén

13.15-13.45 Joachim Östlund (Lund), Individens säkerhet till sjöss Sverige och kaparna från Nordafrika, 1660-1726

13.45-14.15 Maria Gussarsson Wijk (Krigsarkivet), Svensk sjökartering under tre sekel Tankar kring en framtida studie

14.15-14.45 Ingvar Sjöblom (Stockholm), titel saknas

kaffe

15.00-15.30 Leos Müller (Stockholm), Neutralitet, sjöfart och internationella relationer – ett svenskt 1700-talsperspektiv

15.30-16.00 Erik Lindberg (Uppsala), Sjösäkerhet på entreprenad: privata och statliga fyrar i Sverige före 1840

16.00-16.30 Stefan Eklöf Amirell (Göteborg), New Directions in the Study of Maritime Security in Southeast Asia

16.30-17.00 Mikael Lönnborg, Peter Hedberg (Södertörn, Uppsala), Säkerhet till sjöss – Framväxten av en svensk sjöförsäkringsmarknad

19.00 middag (Ulla Winbladh, Djurgården)

20 januari 2011

9.30-10.00 Karl Sörensen (FOI), The Emergence of an Equilibrium in the Greater Gulf of Aden?

10.00-10.30 Stefan Lundqvist (Försvarshögskolan), Maritim säkerhet: En översikt av begrepp, lagstiftning och forskning för Försvarsmaktens behov

10.30-11.00 Jerker Widén (Försvarshögskolan), Naval diplomacy – A conceptual investigation

11.00-11.30 diskussion, projektansökningar? konferensplaner?

12-13 lunch (Vasamuseet)

13.00-14.30 diskussion, projektansökningar? konferensplaner?

Inledning

Utgångspunkten för workshopen ”Säkerhet till sjöss - i historien och i dag” är tre olika aspekter av säkerhetsproblematiken till sjöss som interagerar med varandra: den ekonomiska säkerheten (economic security), internationella säkerheten (international security) och den mänskliga säkerheten (human security). Begreppen är väl etablerade på var sitt håll inom vetenskapen, men har sällan diskuterats gemensamt. Workshopen har samlat forskare från olika institutioner och med olika disciplinbakgrund, bl.a. historiker, ekonomhistoriker och säkerhetsforskare från Försvarshögskolan och FOI, för att studera hur dessa tre aspekter interagerar.

Risker till sjöss kan indelas mellan de som utgörs av naturen (väder och klimat, grunder, faran för förlisning etc.) och de som utgörs av mänsklig aktivitet (krig, kriminalitet, piratverksamhet, kaperier, etc.). Risker som förknippas med naturen kan bemästras med bättre kunskaper om farleder, fyrar, skeppsdesign som lämpar sig bättre för oväder, eller genom bättre kunskaper om väder, vindriktningar och liknande. Risker som förknippas med mänsklig verksamhet kan bemästras på flera olika sätt. Sjöförsäkringar har vuxit fram som ett ekonomiskt instrument för att hantera både naturliga och mänskliga risker, såväl som partsrederier. Försäkringsväsendet eliminerar dock endast de ekonomiska riskerna och dessutom kan riskpremier vara så höga att de gör rederiverksamhet eller handelsutbyte oekonomisk.

Sedan tidigmodern tid har redare och handelsmän försökt kombinera de privata lösningarna med offentliga/statliga. Fyr- och lotsväsendet är utmärkta exempel på hur detta fungerar när det gäller naturliga risker. Sjökartering har vuxit fram inom den militära delen av sjöväsendet men har naturligtvis även haft betydelse för den civila sjöfartens säkerhet. Konvojering och utbyggnaden av örlogsflottor är strategier som signalerar hur stater hanterade mänskliga risker till sjöss. Här sammanfaller de privata ekonomiska intressena, och följaktligen frågor kring handelsutveckling, med staternas intresse för internationell maritim säkerhet.

Den internationella säkerheten till sjöss har under flera hundra år – åtminstone sedan Napoleonkrigen – garanterats av hegemoniska sjömakter, först Storbritannien och sedan USA. Det är viktigt att förstå att 1800-talets eller 1900-talets globalisering inte skulle vara möjlig utan att Storbritannien och USA garanterat säkra sjöfartsleder.

Men stora örlogsflottor kan garantera säkerhet endast i relation till andra staters flottor. De är inte särskilt effektiva när det gäller småskalig piratverksamhet, t.ex. sådan som man idag möter i Adenviken och vid Somalias kust. Sådan verksamhet hotar visserligen inte det internationella samfundet och de direkta ekonomiska riskerna är begränsade, men de mänskliga riskerna är stora och följaktligen är konsekvenserna mycket större både på det ekonomiska och politiska planet.

Regeringar och försvarsmakter måste agera därför att den individuella mänskliga säkerheten är hotad och medborgarna kräver statsmaktens skydd.

Ett annat sätt att hantera de mänskliga riskerna till sjöss har traditionellt sett varit internationella överenskommelser. Det är inte att förvåna att folkrätten under 1700-talet växte fram som ett svar på frågor som hade att göra med sjöfart och utrikeshandel. Diplomati istället för krig var ofta verktyg som användes av stater med mindre flottor men med betydande maritima intressen (fiske, rederiverksamhet, handel). Det gäller inte minst de skandinaviska staterna. Istället för att föra krig mot nordafrikanska kapare (barbareskstaterna), slöt ofta Sverige och Danmark fredstraktat med dessa aktörer och länderna betalade dryga tribut för att kunna segla fritt. Resultatet blev trots detta en blomstringstid för den skandinaviska sjöfarten på Medelhavet under 1700-talet.

Den snabba globaliseringen av världen under de senaste decennierna har gjort frågor kring säkerhet till sjöss högst aktuella. Sjöfarten via Indiska oceanen visar att piratverksamhet även idag kan bli mycket störande och kräva stora politiska och militära resurser. Kampen om naturresurser på havsbotten ställer de individuella staternas hegemonikamp mot internationell rätt och världssamfundets kollektiva intressen.

Workshopen "Säkerhet till sjöss - i historien och i dag"

Under workshopen presenterades tio papers som på olika sätt förhöll sig till säkerhetsproblematiken utifrån de tre begreppen ovan. Bidragens sammanfattningar finns nedan. Lindbergs, Lönnborgs/Hedbergs, och Gussarsson Wijks papers kretsade närmast economic-security perspektiv även om såväl fyrväsendet som sjökartering kan studeras utifrån privat-offentligt perspektiv. Lönnborgs/Hedbergs paper sammanfattade den svenska sjöförsäkringshistorien. De flesta andra papers kretsade kring säkerhet till sjöss som frågan om internationella relationer, eller frågan om kriminell verksamhet på internationellt vatten. Det finns många beröringspunkter mellan dessa två perspektiv. Här tycks också finnas en stor potential för en gemensam projektansökan. Diskussionen visade också på spännande och givande komparationsmöjligheter, delvis över tid men kanske framförallt över rum. Det finns uppenbara skillnader men även förvånande likheter mellan det svenska agerandet under 1600- och 1700-talens konflikter, inte minst i relation till nordafrikanska stater, och situationen vid Adenviken. Stefan Eklöf Amirell lyfte fram ett tredje område; Sydostasien.

På workshopen har presenterats tre olika typer av bidrag. Vissa forskare har presenterat färdig eller pågående forskning i anknytning till problematiken (Lindberg, Müller, Östlund, Sjöblom); andra har sammanfattat ett forskningsläge eller en viss begreppsdiskussion (Lönnborg/Hedberg, Widén, Lundqvist); en tredje typ av bidrag pekade ut problemområden att studera (Amirell). Alla tre typer utgjorde dock en mycket bra grund för diskussion.

What's next? Workshopen var tveklöst ett mycket givande möte och det finns intresse av att träffas igen. Vi planerar nästa workshop på Försvarshögskolan, i januari eller februari 2012. Mötet borde organiseras på ett likande sätt med textunderlag och gott om tid för diskussion. Det finns också två mer konkreta vägar att utveckla samarbetet. Vi kommer att arbeta med programansökan kring säkerhet till sjöss och vi siktar på att förbereda en stor ansökan till januari 2012 (ansökningstillfällen på Riksbankens Jubileumsfond och Vetenskapsrådet). Mindre projekt, relaterade till mer specifika frågor och förberedda för andra anslagsgivare kan också diskuteras inom gruppen. En annan möjlighet till konkret arbete är att förbereda en internationell konferens kring problematiken som skulle kunna resultera i en redigerad volym på engelska. Utifrån workshoppediskussionen är det uppenbart att temat är intressant i en internationell kontext. Sverige utgör en utmärkt utgångspunkt för att studera mer allmänna aspekter av säkerheten till sjöss – genom sin maritima geografi och sin plats som liten medlem i det internationella samfundet.

Workshopen "Säkerhet till sjöss – i historien och i dag" har organiserats med stöd från Jan Wallanders och Tom Hedelius Stiftelse, Handelsbanken.

Leos Müller
föreståndare för Centrum för maritima studier

2011-02-09

Sammanfattningar av bidrag

Svensk sjökartering under två sekel - tankar kring en framtida studie

Maria Gussarsson Wijk (Krigsarkivet, Stockholm)

Att färdas till sjöss var länge det snabbaste sättet att förflytta sig, men det har också varit förenat med avsevärda risker. God information om farvattnen var naturligtvis en förutsättning för att man över huvud taget skulle kunna hitta från punkt A till B, men även för att man skulle kunna göra det på ett säkert sätt. Från början skedde detta främst med hjälp av lotsar och skrivna seglingsbeskrivningar; de tidigaste, rudimentära sjökorten var långt ifrån pålitliga. Så småningom kom dock betydelsen av de sistnämnda att öka, och en alltmer systematisk och organiserad sjökortsproduktion tog fart.

Sjökarteringens utveckling innehåller flera aspekter som gör den intressant ur ett historiskt perspektiv. En första, central sida av den är hur säkerheten till sjöss har hanterats. Sjökort kräver för att de ska vara ett säkert och praktiskt navigationshjälpmedel dels att de är korrekta, dels att det finns kunskap om hur de ska användas. Utvecklingen av sjökarteringen kan därför ses som en komplex process av teknisk utveckling, ökad och spridd kompetens samt organisering av denna verksamhet. En andra aspekt är att i ämnet ligger även en mer generell problematik som sträcker sig långt utanför sjökarteringens område: förhållandet mellan det svenska samhällets militära och civila sfärer. Sjökarteringen var knuten till militären, men också civila aktörer och intressen spelade en betydande roll. Det fanns både ett militärt och ett civilt intresse för att få fram bättre sjökort, och både militärer och civila var involverade i produktionen av dem.

I fråga om svensk sjökartering finns en betydande lucka i historievetenskapen. Ämnet har något behandlats i tidigare litteratur, men kunskapen om och förståelsen för denna verksamhet skulle öka med en problematiserande analys. Dessutom skulle en sådan bidra till att på ett mer generellt plan öka kunskapen dels om hur säkerheten till sjöss har hanterats, dels om förhållandet militärt/civilt. En lämplig undersökningsperiod sträcker sig från 1679, då sjökarteringen organisatoriskt slogs ihop med styrmans- och lotsväsendet, till 1872, när Sjökarteverket upprättades.

Maritim diplomati – en översikt

Jerker Widén (Försvarshögskolan, Stockholm)

Marin diplomati brukar beskrivas som det politiska utnyttjandet av sjöstridskrafter i fred. På 1960-talet framkom en ny och mer analytisk litteratur om detta fenomen i västvärlden p.g.a. ökade sovjetiska marina ambitioner. Det primära syftet med uppsatsen är att göra en konceptuell undersökning av definitioner och taxonomier inom forskningsområdet marin diplomati. Vad exakt är marin diplomati och varför anser stater att sådan verksamhet tjänar deras nationella intressen? Vilka är de mest inflytelserika idéerna i detta avseende och hur har forskare begreppsliggjort detta fenomen fram till idag?

Fyra slutsatser presenteras. För det första konstateras att marinen inte bara kan vara till nytta för försvarsändamål, utan att den också har en symbolisk, stödjande och avskräckande funktion. Trots att marina stridskrafter primärt är avsedda för krig, kan de alltså vara minst lika värdefulla i fredstid. För det andra konstateras att en begreppsförvirring ofta råder mellan marin diplomati och kanonbåtsdiplomati. Det förstnämnda begreppet är smalare, känslomässigt laddat och belastas med kolonialismens erfarenheter. För det tredje är de flesta teorier som erbjuds inom marin diplomati bättre lämpade för doktrinmässiga och praktiska syften än för vetenskapliga och intellektuella syften, eftersom viktiga element saknas i deras logiska uppbyggnad. Slutligen är begreppet marin närvaro problematiskt som nyckelbegrepp i en allmän teori om marin diplomati, eftersom målet med verksamheten egentligen är att påverka motståndaren, inte själva närvaron i sig. Syftet är således att påverka hjärnan och uppfattningarna hos viktiga beslutsfattare i fientliga och vänligt sinnade länder. En fungerande teori om marin diplomati bör därför ta hänsyn till fyra olika aspekter och relationerna mellan dessa: det politiska målet med en operation, hur de marina medlen ser ut, vilka diplomatiska metoder som används, samt slutligen en analys av det geopolitiska sammanhang där den marin diplomati äger rum.

Maritim säkerhet: En översikt av begrepp, lagstiftning och forskning

Stefan Lundqvist (Försvarshögskolan, Stockholm)

Artikeln utgör en översikt av begrepp, lagstiftning och aktuell forskning inom området maritim säkerhet i syfte att förarbeta en djupare undersökning av frågeställningarna: ”Vilka hot utgör terrorism i det internationella marina sammanhang där Sverige kan tänkas verka?”, samt ”Vilka hot utgör piratverksamhet i det internationella sammanhang där Sverige kan tänkas verka?”. I artikeln konstateras att angreppet den 11 september 2001 inneburit en total omvärdering av det hot mot hamnar och kommersiell sjöfart som terroristorganisationer utgjorde, inklusive den potentiella möjligheten att nyttja handelsfartyg som bärare av massförstörelsevapen. Denna omvärdering har inneburit att skyddsobjektet för begreppet *Maritime Security* förändrats från sjöfarten i sig till att utgöra samhällen och dess medborgare. Omfattande och kostsamma säkerhetsåtgärder har på kort tid genomförts av internationella samfundet, vilket medfört en samtida debatt om kostnads-effektivitet. USA:s deklarerade krig mot terrorismen har inneburit omfattande övervakning av viktiga noder för sjötransporter och exponerat en utbredd kriminalitet inom den maritima domänen, såsom vapen-, narkotika- och människosmuggling.

Det undersökta materialet struktureras i fyra tematiska kategorier: internationell och nationell lagstiftning, terrorism och piratverksamhet inom den maritima miljön, säkerhetspåverkande åtgärders inverkan på de kommersiella aspekterna av internationell och nationell fraktverksamhet respektive säkerhetspolitisk och diplomatisk hantering av *Maritime Security*. Utifrån dessa kategorier beskrivs och värderas den litteratur, de forum och de artiklar som kartläggs. Slutligen ges ett sammanfattande intryck av forskningsområdet och de utvecklingstrender som identifieras.

I artikeln konstateras effekterna av det senaste decenniets dramatiskt ökade piratverksamhet i havsområden som Malacka- och Bab el-Mandeb-sundet, samt utanför Somalias kust. Som en reaktion har det internationella samfundet ianspråktagit maritima styrkor för sjöfartsskydd och piratbekämpning samt infört omfattande säkerhetsarrangemang för handelssjöfarten. Internationell lagstiftning har dock visat sig vara behäftad med begränsningar avseende möjligheten att vidta rättsliga åtgärder mot piraterna. Pirat- och terroristbekämpning bedöms inom en överskådlig framtid fortsätta att utgöra centrala uppgifter för marina styrkor. I artikeln identifieras framgångskriteriet *samverkan och samarbete* – mellan stater, civila och militära myndigheter samt nationella och internationella organisationer – för att möta utmaningarna inom *Maritime Security*.

Neutralitet, sjöfart och internationella relationer – ett svenskt 1700-talsperspektiv

Leos Müller (CEMAS, Stockholms universitet)

Handelssjöfarten har under de senaste 500 åren spelat en avgörande roll för utvecklingen av internationella relationer. Konflikter till sjöss och behovet av att finna varaktiga institutionella lösningar för mellanstatliga relationer fick uttryck både i praktiken (de diplomatiska relationerna) och teorin (teorier om hur en internationell ordning skulle upprättas och upphållas). Problematiken är särskilt intressant för svensk och nordisk del. De nordiska länderna har varit mycket aktiva i internationell sjöfart. Vidare är de nordiska länderna små och har haft ett särskilt behov av att finna institutionella lösningar för konflikter mellan stormakter – eller förbli neutrala i stormaktskonflikter.

Min presentation lyfter fram tre olika aspekter av denna problematik. Jag argumenterar för användning av teorier om internationella relationer (IR teorier) i historisk analys av 1700-talskonflikter till sjöss. Jag argumenterar även för behovet av att utveckla dessa teorier för små och neutrala – d.v.s. de nordiska – länderna. Vanligtvis används IR teorier främst för analys av stormaktsrelationer. Vidare beskriver jag den rättsligt historiska linje som utgår från striden om principer om *mare liberum* vs *mare clausum* och som haft en viktig roll för de nordiska ländernas möjligheter att bedriva internationell sjöfart under 1700-talet (och egentligen även under 1800- och 1900-talen). Den tredje delen av min presentation handlar om Sveriges och Danmarks konkreta historiska erfarenhet av neutraliteten till sjöss, den så kallade första väpnade neutraliteten 1780–83. Historien om den första väpnade neutraliteten är inte särskilt välkänd, och kan tyckas vara en parentes i Gustav III:s aggressiva utrikespolitik men den tolkades som en viktig internationell händelse och skapade en första institutionell grund för erkännande av neutraliteten på bred bas. Den har haft betydelse för hur neutralitet tolkades t.ex. i USA under 1800-talet.

Säkerhet till sjöss – framväxten av en svensk sjöförsäkringsmarknad

Peter Hedberg (Uppsala universitet), Mikael Lönnborg (Södertörns högskola)

Denna uppsats diskuterar framväxten av en svensk sjöförsäkringsmarknad och särskilt hur och varför den förändrades under 1800- och 1900-talets första decennier. Fokus ligger på sjö- och transportförsäkring men även i förekommande fall kaskoförsäkring.

Flera samvarierande faktorer låg bakom utvecklingen. För det första följde sjöförsäkringsmarknaden den allmänna utvecklingen som präglades av industrialisering och handels-tillväxt. Ökande handel och sjöfart ställde krav på försäkringsformer som hade kapacitet för en ökande volym. Vidare tyder källorna på att olika handel och sjöfart hade olika riskgrad och riskstruktur. Behoven av diversifiering påverkade företagsstrukturen, vilket tog sig uttryck i en trend mot sjöförsäkringsaktiebolag. Storskalig och långväga handel på nya (okända) marknader blev vanligare efter Napoleonkrigen och framför allt då skeppbyggar-konsten utvecklades efter 1870-talet, vilket krävde effektivare former för riskspridning. De traditionella, relativt småskaliga försäkringsformerna hanterades tidigare i regel inom regionalt marknadsdominerande handelshus, som organiserades horisontellt. Sådana former var effektiva, särskilt vad gällde hantering av informationsasymmetrier, men de var begränsade (ofta familjevis) sett till kapacitet, och fungerade således som ömsesidiga sjöförsäkringsbolag (d.v.s. var ägda av sina försäkringstagare). En viktig skillnad var att medan sjöförsäkringsaktiebolag kunde försäkra de mest riskutsatta delarna av transport och gods, så skulle praktiskt taget all risk hanteras enligt de traditionella formerna (t.ex. sjö-samt kaskoförsäkring, d.v.s. fartyg, personal och last samt valutarisk, krigsrisk etc.).

Denna utveckling fick större betydelse mot 1800-talets sista decennier, men den var ändå viktig i ett tidigt skede, särskilt vad gäller marknadsstrukturen, då framväxten av sjöförsäkringsaktiebolag i många fall bröt monopolställningen för lokala och regionala ömse-sidiga sjöförsäkringsbolag. Detta bidrog till marknadsdynamiken.

Till skillnad från de övriga försäkringsgrenarna, skade- och livförsäkring, vars premie-sättningar bygger på historisk statistik antingen skadestatistik eller dödlighetstabeller, är premiesättningen inom sjöförsäkring mycket mer månfacetterad. Dessutom innebär den internationella karaktären på försäkringen, som t.ex. olika valutor och skiftande lagstiftning att premiesättningen får en ännu större komplexitet. Det är också svårt för försäkrings-givare, med hänsyn till att försäkringsobjekten är spridda över hela världen, att få en överblick på sina risker, samt att få fullständig information då ett försäkringsfall inträffar. Detta var i ett historiskt perspektiv ett mycket stort problem som medförde att sjöförsäkring var förknippad med hög risk och faktiskt lågt allmänt förtroende. Tillgången på källor speglar i många avseenden sjöförsäkringsmarknadens utveckling.

Det var inte förrän år 1887 som officiell statistik publicerades regelmässigt. Vid sekel-skiftet 1900 utgjorde sjöförsäkringsrörelsen ungefär 15 procent av den svenska

försäkringsmarknaden. Andelen var stabil fram till första världskriget då den ökade markant med hänsyn till de ökade risktilläggen – främst tydligt efter det oinskränkta ubåtskriget från år 1917 – men även som en följd av krigsinflationen. Efter kriget och till följd av deflationskrisen på 1920-talet, så halverades premieinkomsten. Efter 1930-talets depression kan man konstatera att sjöförsäkringsmarknaden minskade kraftigt. Stagnation i utrikeshandeln, konkurrens från utländska bolag och en handelsflotta som inte växte i omfång innebar att totalt sett så var premietillväxten i princip obefintlig och sjönk i början på 1930-talet och ökade inte förrän i slutet på 1930-talet. Med hänsyn till det ojämna källäget har ett av uppsatsens syften varit att kartlägga hanteringen av de risker som handel- och sjöfart associerades med från 1800-talets början.

Individens säkerhet till sjöss. Sverige och kaparna från Nordafrika, 1660-1726

Joachim Östlund (Historiska institutionen, Lunds universitet)

Uppsatsen behandlar frågan om sjömannens säkerhet till sjöss med utgångspunkt från det human security-perspektivet. Syftet är att synliggöra betydelsen av kulturellt normerade föreställningar för synen på individens säkerhet och där inte ekonomiska eller statliga faktorer är den viktigaste faktorn. Undersökningen inleds med tidpunkten då kapningarna i Medelhavet identifieras som en säkerhetsrisk, i början av 1660-talet (det första brevet från svenska fångar skickades 1662) och avslutas med 1726 års beslut att skapa institutioner för att hantera denna risk, dels genom inrättandet av Konvojkommissariatet, dels genom organiserandet av fyra kollekt per år i syfte att samla medel till friköpningar för fångar i Nordafrika.

I uppsatsen ges en historisk bakgrund till kaparkriget i Medelhavet och i analysen synliggörs hur frågan om individens säkerhet föreställdes och hanterades på olika nivåer i samhället. Först uppmärksammas att särskilda personförsäkringar erbjöds, redan vid mitten av 1600-talet, utifall den försäkrade blev tillfångatagen och förslavad av kaparna från Barbareskstaterna. Sjömannens rädsla anges som ett skäl till detta behov. På 1690-talet avslår också svenska myndigheter en ansökan om en kapningsråd mot muslimska fartyg med motivet att detta skulle motverka fredsförhandlingarna med de nordafrikanska staterna, samt försvåra situationen för de svenska fångarna som befann sig där. Den mänskliga faktorn används därmed som argument.

Utifrån de tillfångatagnas perspektiv så visar deras brev på en förväntan om hjälp. Ofriheten var inte något som brevskrivarna accepterade, utan i deras självsyn ingick en uppfattning att stat och samhälle skulle hjälpa dem i deras nöd, d.v.s. garantera deras säkerhet. Responsen på frihetsberövandena i Sverige skiljer sig också från Sydeuropa, inte minst p.g.a. att reformationen bröt banden med de katolska friköpningsordnarna. Fram till 1726 organiserades därför friköpningsaktioner både på lokal och på statlig basis. Det lokala säkerhetssystemet fungerade så länge som antalet fångar var lågt, men med den ökande trafiken på Medelhavet (och därmed den ökande risken) gick staten in som huvudansvarig för friköpningsärendena. Viktigt är Ulrika Eleonoras kungörelse från 1671 om en riksinsamling för medel till de svenska fångarna i Nordafrika, inte minst eftersom handlingen kan ses som prejudicerande. Statsmakten erkänner sjömannens frihetsberövanden som ett säkerhetsproblem, beskriver dem som oersättliga offer som måste räddas och motiverar hjälpen med hänvisning till medlidande och plikten mot fäderneslandet. På detta vis fick den mänskliga faktorn betydelse för individens säkerhet till sjöss.

Sjösäkerhet på entreprenad: privata och statliga fyrar i Sverige före 1840

Erik Lindberg (Historiska institutionen, Uppsala universitet)

År 1839 förstatligades Sveriges sista privatägda fyr, Landsort, genom att staten för en summa av 26 000 riksdaler köpte ut delägarna i ”Landsorts fyrintressenter”. Fyrarna, vilka betraktades som viktiga ur försvars- och handelsynpunkt, hade dessförinnan under lång tid skötts och delvis ägts av privata entreprenörer. Fyrornas utgörde inom ekonomisk teori länge det klassiska exemplet på varför staten måste skapa vissa nyttigheter för medborgarna då marknadens aktörer inte kan tillhandahålla dessa. Den tjänst fyrarna tillhandahåller – spridandet av information i farliga vatten – kan inte utan stora svårigheter prissättas av privata aktörer. Därför måste staten genom regleringar och finansiering genom skattsedeln tillhandahålla denna.

Det skulle dröja ända till 1970-talet innan Ronald Coase till ekonomkårens stora förvåning påpekade att det i historisk tid faktiskt varit vanligt förekommande med privatägda fyrar. Dessa privata entreprenörer hade uppenbarligen utan oöverstigliga problem kunnat tillhandahålla och ta betalt för tjänster som de flesta ekonomer på teoretiska grunder antagit varit omöjligt. Genom statliga privilegier fick privata entreprenörer rätt att ta ut avgifter när väl fartygen anlände till hamn och i gengäld kunde privat kapital finansiera utbyggnaden av det engelska fyrväsendet. I mitt projekt studerar jag de kontraktsrelationer mellan stat och privata aktörer som skapar de s.k. kollektiva nyttigheter som fyrarna kunde tillhandahålla. Mer generellt syftar projektet till att undersöka utvecklingen av privat respektive statligt tillhandahållande av kollektiva nyttigheter i historiskt perspektiv med det empiriska materialet hämtat från svenskt och engelskt fyrväsende under perioden ca 1600–1900.

En jämförelse mellan det engelska och svenska fyrsystemet uppvisar flera likheter: i sitt uppbyggnadsskeende var både skötsel och byggnation främst i privata händer med dock statlig uppbackning. Myndigheter i både England och Sverige drog slutsatsen att man inte kunde lita på marknadsmekanismen för att få ett fungerande fyrväsende. Slutsatsen från det engelska och svenska fyrväsendets historia är att visserligen är privata alternativ möjliga men de leder till andra olägenheter än statliga administrationskostnader. Lärdomen ur ett ekonomisk-politiskt perspektiv tycks vara: låt privata entreprenörer sköta kollektiva nyttigheter när risken är hög och marknaden liten; ju lägre risk och större volymer desto större skäl att införliva verksamheten under myndighetsansvar. Skötsel under myndighetsansvar tycks vara förenat med mindre risk för överprissättning och mindre risk för kvalitetsförsämringar. Desto viktigare nyttigheten förmodades vara desto oftare sattes de under direkt myndighetskontroll. Orsaken var att man inte litade på att privata aktörer tog hänsyn till ”det allmännas bästa”.

Säkerhet till sjöss. Ett integrerat perspektiv på internationell maritim säkerhet

Stefan Eklöf Amirell (Utrikespolitiska institutet, Stockholm)

Maritim säkerhet är som internationellt forskningsfält överlag behäftat med ett antal problem som hämmar områdets utveckling och mognad. Bidraget diskuterar dessa problem med särskilt fokus på Sydostasien, men det finns anledning att förmoda att den övergripande bilden är likartad vad gäller andra regioner i världen. Bland problemen märks särskilt tendensen att publicera korta, deskriptiva studier, avsaknaden av längre historiska perspektiv, den stora betoningen på policy-orienterade studier, fragmentarisering (i bemärkelsen att enskilda problem studeras som isolerade företeelser), företräde för utomvetenskapliga aktörer att formulera de centrala forskningsfrågorna, samt en generell avsaknad av djupare, konstruktiva vetenskapliga diskussioner.

Som ett korrektiv till dessa brister diskuterar bidraget hur en mer integrerad, intersektionell, interdisciplinär, global och historiskt orienterad forskning kan åstadkommas. Ett antal mer specifika forskningsprojekt skisseras i sammanhanget: 1) alternativa synsätt på haven (som till exempel *mare liberum*, *mare clausum* och ”mänsklighetens gemensamma arv”) i teori och praktik; 2) de internationella politiska processer som leder till att vissa maritima frågor (till exempel sjöröveri) får status av säkerhetshot; 3) följderna av etablerandet av de exklusiva ekonomiska zoner enligt 1982 års havsrättskonvention; 4) sambanden mellan internationella politiska och ekonomiska förhållanden i stort och olika globala stormakters civila och militära maritima politik; 5) de säkerhetsmässiga följderna av förändringar i handelsjöfartens teknologi och organisation (till exempel container-revolutionen, utflaggingen och minskningen av besättningarnas storlek); och 6) de säkerhetsmässiga aspekterna av samspelet mellan ansträngningarna att bevara havsmiljön, utveckla marin turism och rekreationsindustri samt exploateringen av marina naturresurser.