

# *Säkerhet genom hangarfartyg*

*En fallstudie av det brittiska hangarfartygsprogrammet*

*“Where’s the nearest carrier?”*

Bill Clinton, ombord på USS Theodore Roosevelt (1993)

## **Abstract**

This thesis will examine the correlation regarding the existence of aircraft carriers and security in Great Britain. The thesis will assume that Kenneth Waltz anarchy from the neorealist school of thought exist in the international sphere. At the same time the thesis will investigate whether Great Britain can call itself a great power today. Combining these arguments might indicate that a lack of aircraft carriers is a security concern for the state and therefor justifies the constructions of new aircraft carriers regardless of the cost and risk. This will be investigated through the securitization theory with the aim to see if aircraft carriers has been securitized. A case study into Great Britain's new aircraft carrier program, including the new carriers HMS Queen Elizabeth and HMS Prince of Wales, will provide the empirical data to support this thesis. The case study will also include empirical studies into conflicts were British aircraft carriers have contributed to achieving the goals of the operation, including among others the Falklands war which couldn't have been won without carrier support.

Nyckelord: Neorealism, Stormakt, Säkerhetisering, Hangarfartyg, Storbritannien

Antal ord: 9568

# Innehållsförteckning

1.1 Inledning .....	3
1.2 Syfte och frågeställning.....	3
1.3 Avgränsningar.....	3
1.4 Tidigare forskning.....	3
1.5 Metod.....	4
1.6 Källmaterial.....	4
2.1 Teori.....	6
2.1.1 Säkerhet.....	6
2.1.2 Anarki.....	6
2.1.3 Stormakt (Great Power).....	7
2.1.4 Säkerhetisering.....	8
2.1.5 Operationalisering.....	9
3.1 Analys.....	10
3.1.1 Vad är hangarfartyg?.....	10
3.1.2 CVA-01.....	11
3.1.3 Hangarfartygens framtid.....	12
3.1.4 Falklandskriget.....	13
2.1.5 Libyen.....	13
2.1.6 Försvarsbeslut 2010.....	14
3.1.7 Nya hangarfartyg.....	15
3.1.8 Kostnad.....	15
3.1.9 Varför behövs de?.....	16
3.1.10 Kritik mot hangarfartygsanskaffningen.....	17
4.1 Resultat och diskussion.....	18
4.2 Slutsatser och svar på forskningsfrågan.....	19
4.3 Fortsatt forskning.....	20
5.1 Referenser.....	21

## 1.1 Inledning

Sedan 2011 när HMS Ark Royal, ett hangarfartyg ur Invincible-klassen, togs ur bruk har Storbritannien varit en nation utan hangarfartyg. Detta ändras 2021 när det första av Storbritanniens två nya hangarfartyg sätts in i fullt operationellt bruk (Beale 2018). Storbritannien har haft en lång och krokig relation till hangarfartyg, ibland har de varit räddaren i nöden samtidigt som de vid andra tillfällen bara kan ses som en onödig kostnad. Ett av de mest kända tillfällena då brittiska hangarfartyg har kommit till användning sedan andra världskriget naturligtvis är Falklandskriget. Ett krig långt bort från Storbritannien där hangarfartygens förmåga att leverera luftunderstöd mitt ute i ingenstans blev direkt avgörande för krigets positiva utgång (Imperial War Museum 2018). En konflikt som ägde rum mer nyligen är Libyenkriget 2011 där Storbritannien var en av koalitionsparterna som upprättade det FN-sanktionerade flygförbudet över Libyen. Vid den här tidpunkten hade inte Storbritannien kvar några hangarfartyg och fick därför förhålla sig till att bara operera flyg ifrån land, något som visade sig både dyrt och osmidigt samtidigt som det krävdes tillstånd av Italien för att få låna deras flygfält (Defence Committee 2011 s. 1). Vidare läsning kommer att erbjuda en analys av hur hangarfartyg sätts i ett större säkerhetsperspektiv genom en fallstudie av briterernas senaste anskaffning av hangarfartyg.

## 1.2 Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att genom att placera hangarfartyg i ett större sammanhang som utgår ifrån säkerhetsbegreppet få förståelse för hur avgörande innehavet av endast några skepp kan vara för en stats upplevelse av säkerhet.

Forskningsfrågan som ska bidra med det svaret är:

*Vad motiverar Storbritannien att införskaffa två stycken nya hangarfartyg, samt varför påverkar det Storbritanniens upplevda säkerhet?*

## 1.3 Avgränsningar

Uppsatsen kommer primärt handla om de två nya brittiska hangarfartygen som beslutades införskaffas i försvarsbeslutet 1998. För att kunna sätta in det införskaffandet i en kontext så kommer även Storbritanniens tidigare erfarenheter av och relationer till hangarfartyg att utredas.

## 1.4 Tidigare forskning

Mycket av forskningen inom begreppet säkerhet berör strategisk säkerhet, mycket av det är kopplat till det bipolära system som rådde mellan USA och Sovjet under Kalla kriget (Buzan 2009 s. 25-26). Det finns därmed möjlighet till att fortsätta skriva om säkerhet och utveckla säkerhetsbegreppet genom att anpassa det till dagens rådande världsbild med en multipolär värld.

Säkerhetisering är nu en etablerad teori trots dess tämligen låga ålder och det finns en hel del litteratur inom ämnet. Då den skapades för att även kunna analysera andra säkerhetsaspekter än den traditionella militära har den fått en stor spridning inom område så som miljö och

klimatforskning (Buzan 1998 s. 1). I den här uppsatsen kommer den dock enbart att appliceras på den militära säkerheten.

De akademiska texter som finns berörande hangarfartyg är ofta mer inriktade på en beskrivande detaljnivå alternativt fokuserar de på militärtaktiska ageranden. Det är således väldigt få som har använt hangarfartyg för att sätta in dem i en större statsvetenskaplig helhet, något jag ämnar göra.

## 1.5 Metod

Studien kommer att vara en teorikonsumerande studie då studien kommer att baseras på redan vedertagen teoribildning genom Waltz neorealism samt Buzan, Wæver och Wildes säkerhetsiseringsteori (Esaiasson m.fl. 2017, S. 42).

Uppsatsen kommer att utgå ifrån Waltz anarkistiska världsbild, där den egna statens säkerhet ska premieras och andra stater ska behandlas med skepsis. Uppsatsen kommer även att utgå ifrån definitionen kring en stormakt och utreda ifall Storbritannien fortfarande kan anses vara en. Utifrån den här världsbilden kommer jag utreda huruvida Storbritannien påverkas negativt rent säkerhetsmässigt när de inte har tillräcklig tillgång till hangarfartyg. Vidare tittar jag på om det är på grund av den osäkerheten som hangarfartyg införskaffas genom tillämpning av säkerhetsiseringsteorin.

Statens säkerhet befinner sig väldigt högt på abstraktionsstegen samtidigt som hangarfartyg får anses befinna sig betydligt lägre. Jag kommer att beskriva och visa på hur något som befinner sig lågt ner på abstraktionsstegen påverkar något som befinner sig högt upp på abstraktionsstegen.

Uppsatsen kommer att skrivas i form av en fallstudie, där Storbritanniens hangarfartygsprogram kommer att utgöra fallet. Det här kommer att vara en enfallsanalys då hela uppsatsen kommer att handla om de brittiska hangarfartygen, vissa komparativa element kommer förekomma där historiska kopplingar kommer att göras. Den intensiva karaktären på studien kommer att möjliggöra en mera detaljerad utredning av fallet vilket kommer att vara till nytta när studiens slutsatser ska dras (Teorell & Svensson 2007 s. 81-83).

## 1.6 Källmaterial

Källmaterialet för teoribildningarna kommer bygga på tre stycken etablerade böcker: *Theory of International Politics* (1979) av Kenneth N. Waltz, *Power Politics* (2002) av Martin Wight och *Security a New Framework for Analysis* (1998) av Barry Buzan, Ole Wæver och Jaap de Wilde. Samtliga av dessa böcker är vedertagna och kräver således ingen närmare presentation.

De brittiska försvarsbesluten från åren 1998, 2010 och 2015 kommer att ligga till grund för min empiriska utredning av Storbritanniens som stats ambitioner och målsättningar. Dessa är myndighetsdokument och borde med korrekthet avspegla den politiska inriktningen på ett tillfredsställande sätt.

Flertalet nyhetsartiklar används också och där kan man diskutera om tidningarna har några bakomliggande syften att opinionsbilda som påverkar artiklarnas hållning i frågor. Till stor del är det ren fakta med liten möjlighet till åsiktsvinkling som tagits från nyhetsartiklar. En av de mer använda artiklarna kommer från BBC (Beale 2018) och det mediahuset anser jag har

en av de mer neutrala åsikterna och jag tror således inte att informationen där skulle vara inkorrekt.

## 2.1 Teori

### 2.1.1 Säkerhet

Säkerhet i det internationella systemet kan definieras på följande vis: Säkerhet handlar om överlevnad och att värna om sin suveränitet, om ett objekt, som oftast är staten, känner att deras överlevnad är hotat kommer objektet att göra vad som helst för att överleva. Det kan till exempel vara att fördela hela landets resurser till militären eller att instifta lagar som inskränker individens frihet. Ordet säkerhet legitimerar därmed statens användning av extrema handlingar samt användningen av det våldskapital som staten innehar (Buzan 1998 s. 21). Nationell säkerhet är särskild viktigt då den möjliggör både internationell säkerhet samt säkerhet för individen (Buzan 2009 s. 25). Säkerhet och överlevnad är statens nyckel för att möjliggöra för sig själv att kunna ägna sig åt andra saker (Waltz 1979 s. 91-92).

### 2.1.2 Anarki

En stat måste alltid, när som, vara beredd på att använda sin militär för att antingen försvara sig från andra stater eller för att kunna säkerställa sina egna intressen regionalt och globalt. Den stat som inte är beredd på eller saknar förmågan att använda sin egna militära förmåga kommer att underkastas de som vill och kan (Waltz 1979 s. 102). Så börjar Kenneths Walts förklaring av den anarkistiska världsbild som enligt honom och följare av realismen råder mellan stater. Anarki likställs med förekomsten av våld, det är således oundvikligt att våld förr eller senare kommer att förekomma stater emellan. På en nationell nivå råder statligt våldsmonopol där staten är garanten för invånarnas säkerhet, vilket gör att individer inte tar upp vapen gentemot varandra för att skydda sig själva. På en internationell nivå är det ingen som garanterar en stats säkerhet vilket tvingar stater att själva inneha tillräcklig förmåga för att kunna garantera sin egen befolknings säkerhet, detta genom en duglig militär (Waltz 1979 s. 104).

Waltz menar vidare på att det anarkiska systemet är ett "Self help"-system, där det inte går att lita på någon annan hjälp än den du själv kan frambringa. Internationellt samarbete i det anarkiska systemet lider därför av stor misstänksamhet gentemot den andra parten, alltså andra stater. Detta leder då till situationen att vid samarbete mellan stater som gynnar båda parterna ställs frågan kring vem som gynnas mest, istället för hur mycket de båda parterna kommer att gynnas tillsammans. Det här tankesättet återspeglas i att staterna inte riktigt litar på varandra. Till exempel, om två stater ska samarbeta och de båda gynnas av samarbetet så kommer de ändå att vara misstänksamma mot sin samarbetspartner och vara rädda för hur de kommer att använda sin utökade förmåga; kommer det att vara något som missgynnar den egna staten i framtiden? Rädslan för den andra parten motverkar således samarbete (Waltz 1979 s. 105). Interdependens stater emellan utgör ett hot i det anarkiska systemet. En stat kan inte vara bra på allt och måste därför specialisera sig inom vissa områden när det t.ex. kommer till ekonomi och produktion. Det som staten inte kan tillverka eller få tillgång till på egen hand måste staten tillgodose sig från en annan stat genom handel eller liknande. Eftersom det anarkiska systemet leder till att du inte kan lita till de andra staterna fullt ut, är det naturligt att stater därför försöker att vara så självförsörjande som möjligt inom strategiskt viktiga produktionsområden för att kunna garantera tillförseln av produkter ifrån sådana viktiga områden som t.ex. militärt materiel. Även fastän handel stater emellan hade kunnat vara mycket mer ekonomiskt och produktionsmässigt effektivt så väljer stater inhemsk produktion istället. Detta tankesätt är särskilt relevant inom försvarsindustrin där politikerna anser att statens säkerhet är överordnad ekonomisk vinning. Investeringar i försvarsmateriell

innebär heller ingen ökning för välståndet i landet, men bidrar istället som en försäkran för fortsatt självständighet för landet (Waltz 1979 s. 106-107).

Nationellt råder lagar och ett rättsväsende som överser att lagarna följs, internationellt finns det inget rättsväsende på samma sätt och detta möjliggör att vapen och makt blir centrala delar när stater ska agera för sina internationella intressen på den globala arenan. Till skillnad mot den nationella miljön så kan konflikter på internationell nivå inte lösa frågor kring vad som är rätt eller fel utan konflikterna resulterar endast i en förskjutning i maktbalansen och påvisar vilken stat som är starkast. Starka stater har således en betydligt starkare position att projicera inflytande än vad en svagare stat har, speciellt ifall det skulle gå så långt i konflikten att det leder till väpnat krig. Som svagare stat underkastas du därför oftast en starkare stat då den svagare vill undvika en kraftmätning. Det går även som en svag stat att visa sig som irrelevant gentemot det andra staterna och på så sätt åtnjuta frihet, detta genom att visa en minimal förmåga till hotbild gentemot de andra aktörerna. Det är inte alltid nödvändigt att ta till vapenmakt för att tillgodose sina intressen, men staterna kommer att göra det som de anser tjänar deras syfte på bästa möjliga sätt. Därför blir det väldigt lätt att när väl en stat använder sin militär för att uppnå sina intressen så kommer de andra att följa efter och det skapas därigenom förväntningar att staten alltid ska vara beredd på att utnyttja sin militära makt. Under dessa förhållanden kommer det alltid att finnas en viss risk vid konflikter att militär makt kommer att utnyttjas. Risken för krig kommer förebygga meningslösa dispyter och vara incitament för att komma fram till en lösning genom förhandling. Medvetenheten om att hårda påtryckningar gentemot en annan stat kan leda till väpnad konflikt gör att staten måste väga sina chanser för vinst mot risken för ett kostsamt krig. Waltz jämför hotet om krig stater emellan med hotet om strejk arbetsgivare och arbetare emellan, när det råder meningsskillnader kring lönesättningen. Parterna vill naturligtvis in i det sista undvika strejk, som är kostsamt för båda parterna, således kommer de att försöka förhandla in i det sista för att kunna enas. Hotet om krig kan ses som staternas sista utväg i konflikter sinsemellan och något som staterna helst vill undvika då det är mycket kostsamt. Men för att kunna backa upp ett reellt hot om krig måste staterna sålunda vara förberedda på att det värsta kan inträffa och som den säkerhetsmaximerare staterna är så kommer de med största sannolikhet att vara redo att använda sin militär (Waltz 1979 s. 112-114).

### 2.1.3 Stormakt (Great power)

Vad bestämmer om en stat är en stormakt eller inte och hur definieras detta? Vi börjar med en kort tillbakablick i historien och begreppets uppkomst. Martin Wight ger sin beskrivning av stormakter i sin bok *Power Politics* (2002) där framkommer att användningen av begreppet stormakt för första gången kan härledas tillbaka till 1400-talet. Benämningen fick sitt riktiga genomslag i den internationella politiken först vid Wienkonferensen under början av 1800-talet där de dåvarande europeiska stormakterna skulle komma fram till riktlinjer för europeisk fred efter Napoleonkrigen och franska revolutionen. Det har vidare talats om stormakter i anknytning till de båda världskrigen, där stormakter både skapats och fallit. När Förenta Nationerna skapades efter andra världskrigets slut, ansåg de segrande staterna att det förutom majoritetsbeslut i församlingen och säkerhetsrådet även krävdes ytterligare möjlighet för stormakterna att påverka besluten. Vetorätten som innehavs av de fem permanenta staterna i FN:s säkerhetsråd, USA, Storbritannien, Frankrike, Ryssland och Kina, gav dem den maktmöjligheten. I och med vetorätten ges stormakterna en särskild status i FN och världen då inget beslut kan gå emot deras egen vilja. Wight poängterar dock att bara för att just dessa stater har permanenta säten i säkerhetsrådet så behöver det inte nödvändigtvis betyda att de fortfarande är att klassa som stormakter idag. Det räcker nämligen med att de var stormakter



vid FN:s bildande då inga nya permanenta länder har tillkommit samt att inga av de nuvarande har några planer på att avsäga sig sin permanenta plats. Men det ger ändå en tydlig indikation på vilken ambition som staten kan tänkas ha i sitt världsintresse (Wight 2002 s. 41-45).

Om vi då återgår till frågan hur en stormakt ska definieras. Waltz definierar en stormakt som en stat med så pass stort inflytande och förmåga att de sätter agendan för, samt påverkar, andra stater i det internationella systemet när de agerar (Waltz 1979 s. 72). Vidare säger Waltz att en stat med betydande stor befolkning och stora territorier, resurstillgångar, ekonomisk kapacitet, politisk stabilitet och kompetens samt militär styrka är förutsättningar för en stormakt (Waltz 1993 s. 50) Wight menar på att det naturligaste vore att utgå ifrån ett historiskt perspektiv och se vilka stater som har haft betydande inflytande och resurser för att kunna tillämpa internationella ambitioner. Att göra en mer vetenskaplig definition är svårare, vilka parametrar skall användas för att mäta makt? Hur ska man avgöra brytpunkten mellan en vanlig stat och en stormakt när man till exempel tittar på tillgång till resurser, ekonomi, militärt materiell samt storlek av armé. Eller är det snarare den stat som klarar av att utveckla och förfoga över avancerade teknologier som atombomber och rymdraketer som kan titulera sig stormakt. Det blir enklare att definiera en stormakt genom att istället för att fokusera på materiella ting fokusera på ambitionsnivån hos staten. Vid Pariskonferensen 1919 definierades en stormakt som en stat vars intresseområde sträcker sig över hela världen, till skillnad mot en stat som bara har begränsade intressen. Alfred Eckhard Zimmern uttrycker sig såhär angående en stormakt i sin bok *Spiritual Values and World Affairs* (1939):

*”... every Foreign Minister of a great power is concerned with all the world all the time”.*

Citatet från Zimmern stämmer väl överens med traditionella stormakters beteende såsom USA och Sovjet/Ryssland. Förutom ambitionsnivån krävs naturligtvis maktmedel för att kunna agera på en global nivå. Till exempel Nederländerna hade under många år stora landområden i Indonesien och därmed en global ambitionsnivå, men de var ändå ingen stormakt då de saknade militära medlen för att dels kunna skydda sina egna stora territorier, dels för att kunna påverka andra. För att anses som stormakt så måste staten vara beredd att gå i krig för sina intressen och det har länge varit det ultimata testet för en stormakt ur ett historiskt perspektiv.

*”The great powers”, A. J. P. Taylor has said of nineteenth-century Europe, “were, as their name implies, organizations for power, that is, in the last resort war. They might have other objects – the welfare of their inhabitants or the grandeur of their rulers. But the basic test for them was their ability to wage war.”*

Likaså är det bara en stormakt alternativt en koalition av flera stormakter, som klarar av att besegra en annan stormakt och därmed är andra stormakter en stormakts största hot (Wight 2002 s. 48-53).

#### **2.1.4 Säkerhetisering**

Barry Buzan, Ole Wäver och Jaap de Wilde är alla tre knutna till Köpenhamnsskolan och grundare av säkerhetiseringsteorin. Teorin försöker knyta ihop den traditionella säkerhetsteorin med studier i internationell politisk ekonomi genom ett nytt konstruktivistiskt synsätt och därigenom kunna ge svar på tvärvetenskapliga frågor (Buzan 1998 s. 239).

Att säkerhetisera något, är att argumentera för att ett hot är så pass allvarligt att det hotar överlevnaden. Logiken bakom är ett undergångsscenario, att om det ändå inte finns något kvar

ifall hotet inte åtgärdas, så motiverar det att vi ändrar på den normala tillvaron och mobiliserar alla tänkbara resurser för att åtgärda hotet. Det måste inte vara ett existerande hot utan det räcker med att de som får det presenterat för sig accepterar att det är på det viset och agerar därefter. Det måste även vara åtgärder som ändrar på den normala tillvaron, till exempel att man bryter lagar eller etablerade procedurer (Buzan 1998 s. 24-25). Till exempel kan en politiker säga att terrorismen hotar landets överlevnad och därmed motiverar det att vi nu lägger alla skattepengarna på att finansiera antiterrorpolisen. Om befolkningen köper det här uttalandet så har politikern lyckats med att säkerhetsisera terrorism. Det centrala är att publiken, här befolkningen, accepterar det som säkerhetsiseras annars räknas det inte som en fullbordad säkerhetsisering (Buzan 1998 s. 25).

De tre stegen i säkerhetsisering är: hotet mot referensobjektet, nödatgärder och effekten på den lyssnande publiken. Referensobjektet är ofta staten, men kan även vara en organisation eller liknande. Nödatgärderna är åtgärder som kan anses extrema och kan gå både utanför lagrummet samt statsbudgeten. Effekten på publiken styrs av hur bra säkerhetskonstruktionen är och publiken kan vara allt från befolkningen i ett land till enstaka personer inom militärledningen. Processen bakom att konstruera en lyckad säkerhetsisering kallas för "speech act" och syftar på att det är uttalandet i sig själv som är det relevanta inte vad som existerar i verkligheten. Det är alltså hur hotet beskrivs av den som vill säkerhetsisera något som är viktigt, inte vad som faktiskt är hotet då säkerhetsisering utgår ifrån den konstruktivistiska skolan (Buzan 1998 s. 21, 26).

### **2.1.5 Operationalisering**

Operationaliseringen av säkerhetsbegreppet och det anarkiska egenintresset tar sin form i uppsatsen genom att utgå ifrån att Storbritannien känner sig hotat av förmågetappet som avsaknaden av hangarfartyg utgör. Genom att argumentera för att Storbritannien är en stormakt med globala ambitioner som därigenom behöver en militär med förmåga som möjliggör globala insatser etableras det att avsaknaden av hangarfartyg även i detta fall leder till sämre säkerhet. Utifrån de förhållandena så kommer en säkerhetsisering av hangarfartyg att utföras vilket möjliggör och motiverar anskaffningen av nya hangarfartyg.

## 3.1 Analys

Punkt 26 i försvarsbeslutet för 1998 lyder som följer:

*“26. Future Aircraft Carriers and Carrier-borne aircraft. One of the key longer-term issues in the Review has been whether to replace the current generation of aircraft carriers and their aircraft, and if so with what. Our conclusion is that the ability to deploy offensive air power will be central to future force projection operations. But we cannot be certain that we will always have access to suitable air bases. Even when we do, experience has shown that bases may not always be available in the early stages of a crisis, and that their infrastructure is not always able to support the full range of operations required. In these and a range of other operational circumstances, aircraft carriers can provide valuable flexibility. They can also offer a coercive presence which may forestall the need for warfighting, as recently in the Gulf. We judge that there is therefore a continuing need for Britain to have the capability offered by aircraft carriers.”*

Detta är starten för brittiskt återtagande av hangarfartygsförmågan som har varit vilande under det senaste decenniet. Innan vi fokuserar på de nya hangarfartygen så krävs det en historisk tillbakablick för att förstå hur debatten har gått genom åren rörande hangarfartyg i Storbritannien samt hur den brittiska militären påverkats av tillgång och ibland avsaknad av hangarfartyg.

### 3.1.1 Vad är hangarfartyg?

Under tidigt 1900-tal efter flygmaskinens genombrott föddes idén om att kunna lyfta med flygplan från skepp mitt ute i havet, vilket skulle revolutionera räckvidden för flyget avsevärt då man inte längre blev beroende av fasta flygfält. 1906 färdigställdes en annan revolutionerande skapelse inom den militära sjöfarten nämligen, HMS Dreadnought som blev förfadern till de moderna slagskeppen. 1910, alltså bara några år efter sjösättningen av HMS Dreadnought, startade ett flygplan för första gången ifrån ett skepp och det blev starten för det som skulle kallas hangarfartyg och senare konkurrera ut slagskeppen. Tekniken var för tidig för att ha någon signifikant betydelse under det första världskriget, men under mellankrigstiden skedde en stor utveckling. Från att vara konverterade kryssare med en påmonterad start och landningsbana till att från början vara konstruerade specifikt för ändamålet som hangarfartyg, blev det mer och mer avancerade skepp (Konstam 2010 s. 4-6). Vid utbrottet av andra världskriget var det flera stater som hade hangarfartyg av olika typer, däribland USA, Storbritannien och Japan. Hangarfartygen skulle få en särskilt stor roll att spela i Stilla havet under krigsåren, då avstånden mellan öarna var så stora. Redan när Pearl Harbor anfölls i december 1941 av en japansk hangarfartygsstyrka så förstod militärstrategerna att slagskeppet som länge varit det största och mest fruktade skeppet i världens flottor var passerat av hangarfartygen som nu tog platsen som flottans stolthet och flaggskepp. Under sjöslagen i Stilla havet var det mycket sällan som de amerikanska och japanska flottorna kom inom räckhåll av varandra för att kunna använda skeppens kanoner, utan merparten av slagen utkämpades på flera hundra sjömil avstånd genom hangarfartygens flygplan. Vid krigets början hade USA endast ett fåtal hangarfartyg och när kriget väl var slut hade den numerären ökat till drygt hundra stycken inom den amerikanska flottan, vilket påvisar vilken enorm betydelse hangarfartygen fick under kriget (Elward 2010 s. 4-6).

Britterna hade också positiva erfarenheter av hangarfartygen under andra världskriget, till exempel när de slog ut halva den italienska flottan medan den fortfarande låg i Tarantos hamn. Detta möjliggjordes tack vare hangarfartyget HMS Illustrious (CV87) och fartygets

ombordstationerade flygplan. Även de insåg att framtidens dominerande skepp var hangarfartyget (UK Defence Journal 2017). Under efterkrigsåren skulle Storbritannien få användning av sina hangarfartyg vid ett flertal tillfällen. Vid Suezkrisen 1956 spelade hangarfartyg en stor roll både för britterna och fransmännen och de kunde med hangarfartygsburna flygenheter understödja det marina infanteriet samtidigt som de kunde ta kontroll över det egyptiska luftrummet och neka egyptierna möjligheten att bomba de brittiska och franska trupperna (Varble 2003 s. 15-16, 53). Några år senare, 1961, hotade Irak med en militär invasion av Kuwait, som vid den tiden skulle bli en självständig nation. Tidigare hade Kuwait varit ett brittiskt protektorat. Återigen var hangarfartyg en viktig resurs för den brittiska flottan när operation Vantage inleddes, vilket innebar att britterna stationerade trupp i Kuwait samt samlade en flotta utanför Kuwaits kust. Den här gången räckte det med att endast närvara med flottan för att få Irak att backa från sina hot i ett klassiskt exempel av ”kanonbåtsdiplomati” (Mobley 2008). Logiken bakom kanonbåtsdiplomati, som dominerade i början av 1900-talet, var att enbart förekomsten av fientliga slagskepp utanför kusten skulle utgöra nog med påtryckningskraft för att beslutsfattarna i den drabbade staten skulle vika sig för den påtryckande makten (NE).

### 3.1.2 CVA-01

Under slutet av 1950-talet och början på 1960-talet drar en diskussion igång i Storbritannien om hur det framtida försvaret ska se ut. Hangarfartygen, där samtliga är konstruerade i samband med andra världskriget, började falla för åldersstreck och behövde ersättas. Samtidigt på andra sidan Atlanten i USA byggs det nya hangarfartyg för fullt och de har utvecklats till att bli ännu större än tidigare, så kallade ”supercarriers”. Nu kommer de till och med att drivas av kärnreaktorer för att möjliggöra oändlig räckvidd. Denna utveckling sätter naturligtvis spår i resten av världen och andra nationer blir intresserade av att också införskaffa stora hangarfartyg, inte minst Storbritannien (Dyndal 2009 s. 9). Studier för ett nytt hangarfartyg påbörjas och projektet döps till CVA-01 och är tänkt att vara två stycken stora hangarfartyg. Men i Storbritannien vill politikerna spara pengar samtidigt som det är flera andra stora anskaffningsprogram som behövde finansieras, inte bara inom flottan utan även inom de andra försvarsgrenarna. I och med Storbritanniens stora beskickningar utanför Europa krävdes det enligt flottans förespråkare en fortsatt satsning på hangarfartyg för att kunna säkerställa försvaret av Storbritanniens intressen. Storbritanniens militära engagemang utanför Europa kom att benämnas som ”East of Suez”, vilket i princip innebar allt geografiskt område från Mellanöstern ända bort till Australien och Nya Zeeland. Storbritannien hade fortfarande kvar många av sina militära baser i deras forna kolonier från det Brittiska imperiets dagar och således var det militära ansvaret för ”East of Suez” uppdelat mellan de olika vapengrenarna. Framåt 1970-talet var det tänkt att flera av dessa baser skulle avvecklas vilket flottan menade på gav goda förutsättningar för att satsa på en hangarfartygsbaserad flotta som skulle kunna förse militären med flygförmåga oavsett tillgång till landbaser eller inte. För att kunna projicera makt samt bistå sina allierade samtidigt som man gavs förmåga att skydda viktiga sjöfartsvägar för handel så var hangarfartyget det optimala valet. Det beräknades även bli lönsamt rent ekonomiskt enligt flottans beräkningar då man sparade pengar genom att stänga ner en del av de fastlandsbaserade baserna (Dyndal 2009 s. 33-34). Den dåvarande försvarsministern var även med på att hangarfartyg var viktiga för att kunna bevara Storbritanniens intressen utanför Europa och yttrade sig så här i debatten:

”... I can not think of any better way of having a kind of mobile fire brigade which could be poised in any place where there might be trouble brewing”. (Dyndal 2009 s. 27)

Samtidigt befann sig det brittiska flygvapnet i en identitetskris då ett av deras stora ansvar var hotat, nämligen kärnvapeninnehavet. Det beslutades under 1960-talet att strategiska ubåtar skulle ersätta bombflyget som den primära plattformen för de brittiska kärnvapnen. Att agera som den avskräckande kärnvapenförmågan i försvaret av hemlandet är förknippat med en stor prestige och det var därför naturligt att flygvapnet inte var nöjda när de var tvungna att ge upp den förmågan. Samtidigt stod även de andra delarna inom flygvapnet inför nedskärningar. Till exempel jaktflyget skulle halveras enligt de senaste rapporterna. När då flottan samtidigt kom och begärde pengar för att bedriva flygverksamhet blev rivaliteten grenarna emellan klart noterbar (Dyndal 2009 s. 47). Flygvapnet kom därför att stödja en annan strategisk väg än att satsa på hangarfartyg. De gav istället stöd för ”Island Strategy”, som innebar att alla de befintliga öarna som Storbritannien hade tillgång till skulle vara tillräckliga för att via dem nå alla tänkbara konfliktområden. Detta byggde också på att ett nytt attackplan skulle finnas tillgängligt, med tillräcklig räckvidd för att kunna utgå ifrån öarna, detta projekt färdigställdes dock aldrig utan avbröts några år senare. Så som planeringen såg ut då var denna strategi viktig för flygvapnet och gjorde hangarfartygen irrelevanta (Dyndal 2009 s. 36-37). När det slutgiltiga beslutet togs 1966 gjordes det med motiveringen att det inte fanns tillräckligt mycket pengar för att konstruera två nya stora hangarfartyg samtidigt som östrategin gav mer för pengarna. Om en större maritim operation ändå var nödvändig skulle detta göras tillsammans med allierade, då främst USA som har de nödvändiga resurserna (Dyndal 2009 s. 129).

### 3.1.3 Hangarfartygens framtid

Under tiden som britterna diskuterade hur de skulle säkerställa sin operativa förmåga bortom Europa kom ett nytt hot mycket närmare det brittiska moderlandet. Sovjetunionen höll på att bygga upp en stor ubåtsförmåga med både strategiska och taktiska ubåtar som skulle bära kärnvapen samt utgöra ett hot mot transporterna över Atlanten. NATO med USA i spetsen var mycket oroliga över situationen, samtidigt som det uppdragades att den brittiska förmågan att möta hot under vattenytan var avsevärt eftersatt jämfört med allierade. I efterdyningarna till beslutet att avbryta nya anskaffningar av hangarfartyg beslutades det även att de existerande hangarfartygen skulle fhasas ut i början av 1970-talet (Dyndal 2009 s. 199). Mot slutet av 1960-talet beslutades det även att Storbritannien skulle skära ner på sin militär ”East of Suez” på grund av finansiella problem och att NATO-strategierna ändrades och fokuserade mer på Nordatlanten och Norska havet. Från att ett decennium innan varit en viktig region skulle Ostindien nu spela en mindre viktig roll i den brittiska försvarspolitik och det var nu störst fokus på Europa och det sovjetiska hotet (Dyndal 2009 s. 202). I och med den sovjetiska flottuppbyggnaden i de nordliga territorierna hade plötsligt Sovjetunionen förmågan att hota de brittiska huvudöarna. De senaste krigsspelen i NATO fastslog att det inte var garanterat att man skulle vinna över Sovjet i den här regionen. Därför blev försvaret av Nordnorge och Island mycket viktigt för britterna för att därigenom hindra att Sovjet fick ett brohuvud som kunde hota Storbritanniens egna mark. Med ett reellt hot mot britternas hemmaplan skulle det tidigare beslutet om att avveckla samtliga hangarfartyg revideras och ett av de största hangarfartygen som flottan hade samt ett mindre skulle fortsätta att tjänstgöra 1970-talet ut. Detta skulle ge högre försvarsförmåga i området i väntan på att man utvecklade nya typer av vapensystem för att kunna försvara de norra haven (Dyndal 2009 s. 209-211). I samband med försvarsdiskussionen under 1960-talet, samt för att spara pengar, utvecklades en ny typ av flygplan som kunde lyfta vertikalt och därför inte nödvändigtvis krävde någon lång startbana eller landningsbana. Flygplanet kom senare att kallas Harrier och utefter förmågan att kunna lyfta vertikalt påbörjades arbetet med att ta fram en ny typ av skepp som inte alls var i närheten så stort som hangarfartygen utan istället hade ett mindre flygdäck som var avsett för

att kunna operera helikoptrar, men där man nu även kunde operera den nya flygplanstypen. Detta blev till slut Invincible-klassen som får en livslängd en bra bit in på 2000-talet. Med den nya fartygstypen får man en utökad förmåga mot undervattenshot och kan bidra till NATO-försvaret av de norra delarna av Atlanten. Samtidigt får man även en förmåga att använda flygplan som försvar mot ett allt större sovjetiskt bombflyg med inriktning att bekämpa konvojer och andra sjömål i Atlanten. Storbritanniens sista stora konventionella hangarfartyg tas ur tjänst 1978 och det första nya fartyget ur Invincible klassen tas i bruk 1981. Tack vare att det sistnämnda fartyget kommer i tjänst 1981 har Storbritannien två stycken skepp (ett annat mindre hangarfartyg finns fortfarande kvar) som klarar av att använda flygplan 1982 när Falklandsöarna invaderas av Argentina (Dyndal 2009 s. 213-214).

### 3.1.4 Falklandskriget

2 april 1982 invaderar Argentina Falklandsöarna. Bara några dagar senare avseglar den brittiska flottan med Falklandsöarna som mål. Margaret Thatcher, Storbritanniens dåvarande premiärminister, beslutade snabbt att öarna skulle återtas med hjälp av den brittiska flottan (Imperial War Museum 2018). Under diskussionerna rörande CVA-01:s vara eller icke vara diskuterades flera scenarier där hangarfartyg skulle spela en direkt avgörande roll. Till exempel skulle en fiktiv konflikt i Sundasundet kräva hangarfartyg för att erbjuda luftstridskrafter, då det inte fanns några närliggande baser. Något som aldrig togs upp och som faktiskt skedde var en eventuell landstigning på Falklandsöarna, öarna som inte täcktes in i den tidigare nämnda "Island Strategy" (Faddy s. 340). Med endast två mindre hangarfartyg till sitt förfogande, HMS Invincible och HMS Hermes, var det naturligtvis en väldigt stor risk att något av dem eller båda skulle sänkas av fienden och därmed omöjliggöra en landstigning på Falklandsöarna. Britterna var naturligtvis medvetna om det här problemet och säkerställde en plan B ifall det värsta skulle hända, nämligen att de skulle få låna USS Iwo Jima, ett skepp med likartade förmågor som HMS Invincible. När den brittiska flottan hörde av sig till den amerikanska motparten för att ställa förfrågan ska USAs dåvarande president Ronald Reagan ha svarat så här:

*""Give Maggie everything she needs to get on with it""* (LaGrone 2013)

Om HMS Ark Royal, Storbritanniens sista stora hangarfartyg som togs ur tjänst 1978, fortfarande hade varit i tjänst hade det mycket väl kunnat agera som en tillräcklig avskräckning för Argentina, så att de aldrig hade invaderat Falklandsöarna (Steward 2018).

### 3.1.5 Libyen

I Början av 2011 tas det sista skeppet ur Invincible klassen, HMS Ark Royal, ur tjänstgöring för den brittiska flottan och säljs till Turkiet för att skrotas. De sista hangarfartygsbaserade flygplanen säljs också av. Den här gången står verkligen Storbritannien helt utan hangarfartygsresurser och det finns nu inte ett enda fartyg i den brittiska flottan som kan medföra flygplan (Beale 2018).

2011 bryter oroligheter ut i Libyen där folket har börjat demonstrera och visa missnöje mot landets diktator Muammar Gaddafi. En så kallad "no-fly zone" införs genom FN-mandat för att skydda civilbefolkningen från regimen trupper. En koalition bildas för att bidra med förband till att verkställa flygförbudet och Storbritannien är en del av den styrkan. Koalitionen väljer att tolka FN-resolutionen 1973 lite friare, vilket ger utrymme för att även bomba markmål kopplade till regimen trupper och därmed intensifieras en större flygaktion som ska

pågå i flera månader. Rebellerna lyckas till slut få Gaddafi på flykt, mycket tack vare koalitionsländernas flygunderstöd (Defence Committee 2011 s.1).

I samband med Libyeninsatsen sätts det ihop en särskild försvarskommitté vars syfte är att undersöka hur väl den brittiska militären genomförande står sig gentemot de förpliktelser som är ställda till militären (Defence Committee 2011 s.1). Under flera punkter fastslås det att operationen har blivit både dyrare och mindre effektiv eftersom det inte har funnits några hangarfartyg att tillgå under operationen. Samtliga andra deltagande stora NATO-länder, USA, Frankrike och Italien, kunde bidra med hangarfartyg och Storbritannien var således det enda större landet utan. Utan hangarfartygsburet flyg var Storbritannien tvungna att använda landbaserat flyg. Eftersom Libyen ligger en bra bit ifrån de brittiska öarna krävdes det någonstans att basera flygen för att de skulle kunna vara i nära anslutning till operationsområdet. Britterna var tvungna att fråga Italien för att få tillgång till en av deras flygbaser för att där kunna etablera brittiska flyg. Att få tillgång till en annan stats luftrum och flygfält är ingen självklarhet och förutsätter goda diplomatiska relationer. Det är inte heller gratis att låna någons flygbas, utan det kostade naturligtvis en del pengar för de brittiska skattebetalarna. Fler nackdelar med att ha landbaserat flyg med utgångspunkt i Italien är att det är en längre sträcka till Libyen jämfört med hangarfartygsbaserat flyg där hangarfartyget kan ligga precis utanför Libyens kust. De längre flygsträckorna innebär högre kostnader både avseende antalet flygtimmar samt den högre bränslemängd som konsumeras (Defence Committee 2011 s. 3-4). Beräkningar i rapporten redovisar att på avstånd längre än 600 sjömil ökar kostnaden exponentiellt för landbaserat flyg då de måste lufttankas för att de ska kunna vara över operationsområdet längre, jämfört med hangarfartygsbaserat flyg som kan förlita sig på att hangarfartyget avverkar avstånden (Defence Committee 2011 s. 26). Avståndet gör också att inställelsetiden ökar, vilket kan ha direkt livsavgörande konsekvenser om man behöver understödja trupper på marken som befinner sig i strid. Det var inte heller möjligt för britterna att bedriva CSAR (Combat Search and Rescue) för eventuella egna piloter som blev nedskjutna, utan här var man helt beroende av koalitionspartners för att få tillgång till den förmågan. Kommittén fastslog också att den strategiska risk som avsaknaden av hangarfartyg innebar inte kunde bortses ifrån och påpekade att det inte varit ett sådant allvarligt läge på 100 år och att det tyvärr kommer dröja ytterligare 10 år innan nästa hangarfartyg tas i tjänst (Defence Committee 2011 s. 3-4).

### **3.1.6 Försvarsbeslut 2010**

Det brittiska försvarsbeslutet 2010 fastslår att Storbritanniens försvarsbudget ska minskas från att ha varit 2,7 % av BNP till att de fyra efterföljande åren bara uppgå till 2,0 % av BNP. Detta medför kraftiga nedskärningar och att man tar det sista hangarfartyget med medföljande flygplan ur tjänst fastän det är ungefär 10 år tills dess att nya hangarfartyg är på plats. M. J. Williams, professor i internationella relationer, yttrar sig i kommitténs rapport att det förvisso går bra att minska försvarsanslagen, men att det tillsammans måste komma en lägre ambitionsnivå. Med mindre anslag så måste politikerna förstå att förmågan blir lägre och att vissa förmågor kanske helt faller bort. Insatsen i Libyen tyder inte på någon minskad ambition gällande Storbritanniens internationella engagemang och därför måste även nedskärningarna i försvarsbudgeten ifrågasättas. Att skicka ut en underfinansierad militär på uppdrag med otillräckliga resurser med risk för eget liv är direkt ansvarslöst och något som politikerna borde undvika till varje pris. Vidare menar Williams att den minskade militära förmågan går emot politikernas egna ambitioner om att bedriva en internationell politik som är mindre beroende av USA. Nu är det snarare så att Storbritannien tvingas samarbeta allt mer med USA för att ta del av de amerikanska militära förmågorna som britterna själva saknar eller inte har

tillräckligt av (Defence Committee 2011 s.5). Om Storbritannien skulle behöva genomföra en amfibisk operation liknande den under Falklandskriget, för att till exempel hjälpa sina allierade i det Brittiska samväldet, skulle de vara helt beroende av amerikanska fartyg för att erbjuda luftunderstöd (Defence Committee 2011 s.30). Storbritannien ger heller inte någon direkt positiv signal till resterande Europa rörande försvarsinvesteringar samtidigt som det kan vara en risk att de inhemska företagen som producerar militär materiell inte utvecklas i samma takt som andra länders företag och därmed hamnar i en konkurrensmässig sämre position (Defence Committee 2011 s.5). Ett tydligt exempel på beroende-ställningen till USA vid den här tiden är att i början av Libyeninsatsen var det efter ett tag bara norska, danska och nederländska plan som kunde utföra operationer. Detta inte på grund av att de var bättre lämpade än de andra staterna utan för att de opererade amerikanska flyg av typen f-16 och kunde således direkt motta ammunition från de amerikanska styrkorna i området medan de franska och brittiska styrkorna var tvungna att vänta på ammunitionsleveranser hemifrån (Defence Committee 2011 s.6).

### **3.1.7 Nya hangarfartyg**

Försvarsbeslut 1998 gav tillbaka Storbritannien förmågan gällande hangarfartyg och den här gången satsade man stort, kanske till och med för stort enligt vissa. HMS Queen Elizabeth och HMS Prince of Wales är namnen på de två nya skeppen som ska vara Storbritanniens stolthet de närmaste 50 åren. Med ett displacement på 65 000 ton och en längd på 280 meter så är det de största krigsskeppen som någonsin har tjänstgjort inom den brittiska flottan. Kommendör Andy Betton, blivande befälhavare för hangarfartygsgruppen som HMS Queen Elizabeth ska vara en del av, säger att de nya hangarfartygen kan leverera en trovärdig slagkraft var som helst någonstans i världen utan att man behöver fråga någon om lov ifall man får vara där. De nya skeppen är lika mycket ett politiskt uttryck som en militär förmåga, Storbritannien är nu på allvar med bland de främsta militärmakterna i världen, där alla har någon form av hangarfartyg. Uppfattningar är viktiga och nu kan Storbritannien verkliga spänna sina muskler och påvisa att det både finns pengar och vilja i landet för att producera de största av militär materiel. Naturligtvis är det främst ett annat land man vill visa upp sig extra mycket för, nämligen USA. Man vill visa att man är en seriös partner som tar ansvar för att kunna leverera alla begärda förmågor i en framtida militär insats. USA är självklart nöjda med att Storbritannien också bygger stora hangarfartyg så att de kan dela på bördan vilket gynnar båda parterna. De har också bidragit mycket genom att träna brittisk personal så att det blir en enklare och snabbare övergång till de nya skeppen. HMS Queen Elizabeths nya kapten menar att skeppen kommer vara en ikon för den brittiska maritima styrkan samtidigt som de blir Storbritanniens främsta vapen för konventionell avskräckning mot potentiella fiender (Beale 2018).

### **3.1.8 Kostnad**

Två stora hangarfartyg är inga billiga skepp och har en prislapp på mer än 6 miljarder pund tillsammans. Försäljningsargumentet är att de ska vara i minst 50 år. Kostnaderna har ökat med åren och under 2010 övervägde den dåvarande regeringen att lägga ner hela projektet, men då det ansågs dyrare att skrota hela projektet än att färdigställa skeppen, mycket på grund av sanktionsavgifter som då hade trätt in, beslöts det att man trots allt skulle fortsätta med programmet (Beale 2018). I 2010 års försvarsbeslut planerade man för att endast ett av skeppen ska användas åt gången för att spara på kostnaderna samtidigt som man inte såg någon situation gällande det dåvarande säkerhetsläget där det skulle krävas två skepp i samma



operation. Det fanns även ett stycke angående att det skulle kunna gå att sälja det ena skeppet till något allierat land för att tillsammans stå för tillgängligheten av hangarfartyg (Försvarsbeslut 2010 s. 22-23). I försvarsbeslutet 2015 är det tydligare att båda två hangarfartygen ska stanna i den brittiska flottan och det står inget om att man skulle vilja avyttra det ena skeppet. Vidare står det även att tanken är att ett av skeppen ska användas åt gången samtidigt som det andra skeppet ligger i hamn och undergår service, men fortfarande ska kunna ha förhöjd beredskap ifall situationen skulle kräva två hangarfartyg (Försvarsbeslut 2015 s. 30).

### 3.1.9 Varför behövs de?

Det senaste försvarsbeslutet som finns att tillgå är det ifrån 2015, men 2018 gjordes en halvårsrapport där man hade uppföljning och reviderade vissa saker för att det skulle passa bättre gentemot världsförändringarna sedan 2015. I rapporten fastslås att Storbritannien är en nation med globala ambitioner och landets främsta drivkraft är att skydda landets invånare och värna de brittiska värderingarna. Storbritannien beskrivs även som ett öppet land som bedriver omfattande global handel och som värdesätter alla internationella vänner. De är trogna sina åtaganden inom NATO, FN och det Brittiska samväldet och samtidigt är de beredda att upprätthålla lagarna inom det internationella systemet (National Security Capability Review 2018 s. 7). Svaret till de som vill Storbritannien illa kommer att vara kraftigt och de är redo att möta hot med alla medel. Även fastän Storbritannien lämnar EU så är man fortfarande intresserad och beredd att agera utefter målsättningen om ett tryggt och säkert Europa. De tre huvudmålen för den nationella säkerheten är nummer ett att skydda befolkningen, två att projicera sitt globala inflytande och det tredje målet är att främja sitt välstånd (National Security Capability Review 2018 s. 8-9). För att på en operativ nivå oberoende av andra kunna uppfylla dessa målsättningar fullt ut så är hangarfartygen väldigt bra verktyg för detta. I försvarsbeslutet för 2015 finns det även en punkt gällande relationen till Argentina där man framhåller vikten av att Argentina respekterar det internationella systemet särskilt i samband med Falklandsöarna (Försvarsbeslut 2015 s. 59). Det finns i dagsläget 15 stycken brittiska overseasterritorier (Foreign & Commonwealth Office 2019). Med erfarenheterna från Falklandskriget behöver man vara redo att om nödvändigt skydda dessa med vapenmakt. Istället för att krisen ska komma till Storbritannien så ska Storbritannien kunna ta sig till krisen vilket gör att hangarfartygen blir en viktig del. Det deklarerar även i försvarsbeslut 1998, samma som påbörjar anförskaffningen av nya hangarfartyg, att den militära närvaron ska fortsätta på Falklandsöarna och att säkerheten i de utomstående territorierna är fundamental (Försvarsbeslut 1998 s. 5, 20). Andra konfliktsituationer kan också uppstå som till exempel den nuvarande konflikten med Iran. Britterna måste kunna garantera säkerheten för sina handelsleder och har redan två krigsskepp i Hormuzundet som är där för att eskortera brittiska handelsfartyg (Wells 2019). USA har redan skickat ett hangarfartyg till regionen för att agera som en tröskelhöjande effekt genom avskräckning gentemot Iran, så kallad "show of force". Britterna har ännu inte några operativa hangarfartyg och kan således inte agera likadant, vilket kan ses som en brist ifall situationen skulle eskalera, då blir man återigen beroende utav att USA agerar i deras ställe (Pickrell 2019).

### 3.1.10 Kritik mot hangarfartygsanskaffningen

Förutom den höga kostnaden för själva fartygen ska även nya flygplan och helikoptrar samt annan understödsutrustning köpas in, något som beräknas kosta 14 miljarder pund. Detta menar kritikerna kommer att göra ett stort hål i försvarsbudgeten där väldigt mycket annat inom försvaret får stå tillbaka för att man ska kunna ha råd med de nya hangarfartygen. Förutom den höga kostnaden råder det även personalbrist i den brittiska flottan och det höjs frågetecken kring hur full bemanning ska lösas för hangarfartygen när det redan råder problem. Antalet andra skepp i den brittiska flottan har sjunkit kraftigt de senaste 50 åren och efter försvarsbeslutet 2010 så har flottan bara 19 krigsfartyg kvar uppdelat på 13 fregatter och 6 jagare. Skyddet av hangarfartygen beräknas uppta flertalet av de mycket få krigsfartyg som är tillgängliga, vilket kommer resultera i att det utanför hangarfartygsgrupperna kommer att råda en brist på skepp som kan utföra andra typer av uppdrag samt befinna sig på andra geografiska platser. Vid högriskoperationer har regeringens nationella säkerhetsexpert redan flaggat för att de nya hangarfartygen kommer att behöva operera tillsammans med allierade för att kunna ges fullgott skydd från eventuella fiender (Beale 2018).

Ryska försvarsministeriets talesperson, Generalmajor Igor Konashenkov, menar att HMS Queen Elizabeth bara är en stor flytande måltavla. Samtidigt erkänner han att ryssar troligen skulle titta på henne med en viss njutning, så länge hon inte kommer för nära för då är vi redo att agera (BBC 2017). Det ligger en viss sanning i uttalandet kring att de nya hangarfartygen kommer att bli stora och inbjudande måltavlor. De senaste åren har stater som Kina, men även Iran och andra mindre stater, satsat avsevärda resurser på att utveckla landbaserade sjömålsrobotar med mycket lång räckvidd. Dessa sjömålsrobotar kommer att utgöra ett reellt hot mot samtliga hangarfartyg framöver. Speciellt eftersom en sjömålsrobot bara kostar en bråkdel av vad ett hangarfartyg gör så är det ett billigt sätt att få en avskräckande förmåga (Beale 2018).

Samtidigt har det riktats liknande kritik mot den amerikanska flottans eviga satsning på hangarfartyg. Ett tydligt exempel på ett land med flertalet sjömålsrobotar är Kina. De kinesiska robotarna har en beräknad räckvidd på minst 900 sjömil medan de amerikanska hangarfartygsbaserade flygplanen av typ F-18E/F och F-35C har en bästa stridsräckvidd på någonstans mellan 500 och 600 sjömil. Detta scenario gör att hangarfartygen skulle bli tvingade att befinna sig inom räckhåll för de landbaserade robotarna, vilket medför en stor risk för att bli bekämpad. Även om de amerikanska jagarna som skyddar hangarfartygen har ett av världens modernaste robotförsvarssystem i form av Aegissystemet kommer systemet till slut bli mättat och inte hinna med att bekämpa flera hundra inkommande robotar. Hangarfartyg har sedan andra världskriget bara används mot mindre kvalificerade motståndare som ofta befunnit sig på land, vilket medför att riskerna som hangarfartygen utsätts för är minimala. På bara ett av de amerikanska hangarfartygen tjänstgör fler än 5000 personer. I vilket scenario förutom möjligen hemmanationens undergång skulle man våga riskera att ett sådant skepp sänks? I en avlägsen konflikt utan förankring i den nationella opinionen hade det aldrig gått att skicka in ett hangarfartyg om det skulle finnas den minsta risk för att fartyget inte skulle kunna återvända hem igen (Forsling 2017).

## 4.1 Resultat och diskussion

Storbritannien har inte behövt kämpa för sin överlevnad sedan andra världskriget, men deras intressen samt territoriella suveränitet har dock hotats vid ett antal tillfällen sedan dess och krävt militär respons. Med utgångspunkt i det anarkiska och "self-help"-systemet som Waltz beskriver placeras Storbritannien in som en typisk stat som vill försöka klara sig på egen hand så mycket som möjligt, men trots det ibland måste söka trygghet i en allierad, då främst USA. Det kan fastställas med stöd av empirin att i de flesta fallen som Storbritannien blir tvingade att lita till amerikanska förmågor är när Storbritannien själv saknar hangarfartyg alternativt inte har tillräckligt många eller kvalificerade. Det här framkommer framförallt gällande konflikten på Falklandsöarna, där britterna till och med var tvungna att fråga efter tillgång till ett extra skepp eftersom de inte själva kunde ersätta sina förluster ifall det skulle ske, samt i Libyen. Hitintills har samarbetet med USA gått bra, men utifrån den anarkiska världsbilden visar Storbritannien på en svaghet när de tvingas till att hysa tillit till någon annan aktör. För att undvika den här situationen, precis som beskrivs i försvarsbeslutet från 1998, inser man att det är nödvändigt att skaffa egna hangarfartyg eftersom det inte alltid går att förlita sig på någon annan.

Att inte inneha några hangarfartyg alls under Libyeninsatsen kan ses som anledning till förminskad säkerhet för Storbritannien. Det var för det första helt beroende av Italiens välvilja för att ens kunna genomföra insatsen, något som inte anses åtråvärt alls i ett internationellt system där de andra staterna ska bemötas med misstänksamhet. Om inte Italien hade gått med på förfrågan om att låna ut en flygbas, hade man stått där utan möjligheter att utöva militära operationer, vilket hade varit ett reellt problem och tecken på svaghet. Svaga stater är inte stater som bestämmer utan de blir tillsagda hur de ska bete sig av de starka staterna, en situation som Storbritannien verkligen inte vill befinna sig i. För det andra blev det en dyrare och sämre genomförd insats än vad som hade varit fallet i det fall det hade funnits tillgång till ett hangarfartyg.

Det finns flera empiriska belägg som gör att det går att klassa Storbritannien som en stormakt. Storbritannien har flera egna suveräna områden utspridda i världen som de har för avsikt att skydda. Samtidigt är de väldigt hängivna till att bistå och hjälpa sina allierade både inom det Brittiska samväldet samt i NATO. Även om det brittiska imperiet har minskat över tid och att man valde att dra sig bort ifrån Ostindien kan man fortfarande hävda att Storbritannien är en mycket engagerad nation i internationella frågor. Precis som i Zimmerns citat kring att en stormakts utrikesminister är intresserad av hela världen samtidigt, kan man säga att Storbritannien stämmer väl in på den beskrivningen. Insatsen i Libyen visar på att man är redo att agera med vapenmakt för att upprätthålla de internationella värderingarna. I samtliga av de senaste försvarsbesluten finns det skrivningar som gör gällande att Storbritannien har globala ambitioner. På andra plats av de tre viktigaste punkterna i revideringen av försvarsbeslutet för 2015 gällande den nationella säkerheten, kommer att projicera det globala inflytandet. Det här är en skrift direkt från den brittiska regeringen och bör således vara ett klart bevis över den brittiska ambitionsnivån. Det gör att Storbritannien uppfyller Wights definition gällande ambitionsnivå och därmed kan anses vara en stormakt. Förutom ambitionsnivå så ska staten även klara av att kunna gå i krig för sina intressen. Falklandskriget får anses vara ett tydligt exempel på att Storbritannien är fullt motiverade att gå i krig för att upprätthålla sin territoriella suveränitet. Beslutet att återta Falklandsöarna fattades snabbt och tack vare hangarfartygens existens kunde man genomföra en landstigningsoperation långt hemifrån. Storbritannien uppfyller därigenom också krigskriteriet i Wights stormaktsdefinition. För att kunna fortsätta vara en stormakt krävs således hangarfartyg som möjliggör att man kan projicera sin makt samt att man visar upp för andra stater att man är en reell maktbas som kan

tillverka sina egna hangarfartyg. Om hangarfartyg skulle saknas så blir det svårt att agera efter sina stormaktsambitioner och därmed skulle den upplevda säkerheten drastiskt förminska.

Utifrån resultaten ovan kan man argumentera för att Storbritannien känner sig hotade av situationen som uppstår när det inte finns något hangarfartyg till hands. Den hotbilden leder till att det behövs en åtgärd, vilket resulterar i att man nu håller på att införskaffa nya hangarfartyg. Är det således så att hangarfartyg har blivit säkerhetsiserat? Det är staten genom försvarsbeslut 1998 som fastställer att en framtid utan hangarfartyg inte är en säker framtid. Hotet har konstruerats. För att möta hotet krävs en åtgärd nämligen nya hangarfartyg. Hangarfartyg är dyra och resurskrävande skepp. Det framkommer att hangarfartygen både skadar budgeten och förhindrar andra ekonomiska satsningar. De riskerar också att urholka resterande delar av den brittiska flottan när de upptar flertalet av ytstridsfartygen i eskorttjänst, de påverkar även personalförsörjningen negativt. Av ytterligare kritik kan det även argumenteras för att det inte är rationellt att skaffa hangarfartyg i dessa tider när landbaserade sjömålsrobotar blivit så pass avancerade att de hotar hangarfartygens existens på haven. Det är även diskutabelt hur pass stora risker man är redo att ta när det gäller hotnivån för hangarfartygen, en förlust av endast ett av skeppen skulle vara en ren katastrof. I och med att det finns så pass många kritiska aspekter rörande hangarfartygsprogrammet så är det att anse att anskaffningen går emot normala omständigheter och därför kan kvala in som en nödatgärd inom säkerhetsiseringsteorin. Det går även att säga att publiken som representeras av befolkningen har accepterat säkerhetsisering av hangarfartyg. Det är nödvändigtvis inte så att folket aktivt har sagt ja, men passivt har de det. Eftersom det var ett politiskt beslut 1998 och det har varit ett antal val sedan dess där befolkningen haft möjlighet att rösta på någon som ville lägga ner programmet men inte gjort detta. Hangarfartygsanskaffningen har funnits med i samtliga försvarsbeslut sedan dess och indikerar därmed att det finns en acceptans för att det genomförs.

Den här gången har omständigheterna varit mer gynnsamma än under debatten kring CVA-01, hangarfartygsprogrammet på 1960-talet. Då kan man säga att flottan inte lyckades genomföra en säkerhetsisering, men tack vare världsomständigheterna har det kommit in många lärorika erfarenheter sedan dess vilket har varit gynnsamma för de som yrkade på införskaffning av hangarfartyg.

## 4.2 Slutsatser och svar på forskningsfrågan

Studiens frågeställning lyder som följande:

*Vad motiverar Storbritannien att införskaffa två stycken nya hangarfartyg, samt varför påverkar det Storbritanniens upplevda säkerhet?*

Storbritanniens roll som en global spelare och viljan att fortsätta vara det framöver är en motivering till att man vill införskaffa hangarfartyg. En annan motivering är att Storbritannien efter flera lärdomar insett att hangarfartyg är en viktig resurs att ha för att undvika att bli för mycket beroende av andra stater samt att det är nödvändigt att ha för att skydda den egna suveräniteten.

Enligt den empiri som presenteras går det att hävda att hangarfartygen har spelat en avgörande roll när de har funnits att tillgå samt att när de väl har varit frånvarande så har det medfört en avsevärd förmågesänkning. Den slutsatsen ger svaret att hangarfartyg har en direkt påverkan på den upplevda säkerheten för Storbritannien.

### **4.3 Fortsatt forskning**

I framtida studier skulle det kunna gå att fokusera på andra typer av dyra militära materiel och se ifall det finns andra materiell som har lika stor påverkan på en stats säkerhet. Det skulle även i framtiden vara intressant att återgå till det brittiska hangarfartygsprogrammet och undersöka ifall det var ett korrekt beslut som togs 1998 eller om det hade varit bättre att gå en annan väg.

## 5.1 Referenser

### Primärkällor

- Buzan, Berry, Ole Wäver & Jaap de Wilde (1998) *Security a New Framework for Analysis*. London: Lynne Rienner Publishers, Inc.
- Buzan, Berry (2007) *People, States & Fear*. 2ed. Colchester: ECPR Press
- Esaiasson, Peter, Mikael Gilljam, Henrik Oscarsson, Ann Towns & Lena Wängnerud, 2017 *Metodpraktikan*, 5 uppl. Poland: Paper & Tinta
- Elward, Brad (2010) *Nimitz-Class Aricraft Carriers*. Oxford: Osprey Publishing Ltd.
- Foreign & Commonwealth Office (2019)  
[https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/541077/territory-names.csv/preview](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/541077/territory-names.csv/preview) Hämtdatum: 2019-08-12
- Försvarsbeslut 1998 <http://fissilematerials.org/library/mod98.pdf> Hämtdatum: 2019-08-10
- Försvarsbeslut 2010  
[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/62482/strategic-defence-security-review.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/62482/strategic-defence-security-review.pdf) Hämtdatum: 2019-08-10
- Försvarsbeslut 2015  
[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/478933/52309\\_Cm\\_9161\\_NSS\\_SD\\_Review\\_web\\_only.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/478933/52309_Cm_9161_NSS_SD_Review_web_only.pdf) Hämtdatum: 2019-08-10
- Konstam, Angus (2010) *British Aircraft Carriers 1939-45*. Oxford: Osprey Publishing Ltd.
- National Security Capability Review (2018)  
[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/705347/6.4391\\_CO\\_National-Security-Review\\_web.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/705347/6.4391_CO_National-Security-Review_web.pdf) Hämtdatum: 2019-08-10
- Teorell, Jan & Torsten Svensson (2007) *Att fråga och att svara*. Stockholm: Liber
- Verble, Derek (2003) *The Suez Crisis 1956*. Oxford: Osprey Publishing Ltd.
- Waltz, Kenneth N. (1979) *Theory of International Politics*. London: Addison-Wesley Publishing Company
- Waltz, Kenneth (1993) *The Emerging Structure of International Politics*. i International Security Vol. 18 No. 2, The MIT Press Defence Committee (2011) *Operations in Libya*. Ninth Report of Session 2010-12 Volume II
- Wight, Martin (2002) *Power Politics*. London

### Sekundärkällor

- BBC (2017) <https://www.bbc.com/news/world-europe-40442058> Hämtdatum: 2019-08-13
- Beale, Jonathan (2018) [https://www.bbc.co.uk/news/resources/idt-sh/UK\\_aircraft\\_carriers](https://www.bbc.co.uk/news/resources/idt-sh/UK_aircraft_carriers) Hämtdatum: 2019-08-10
- Dyndal, Gjert Lage (2009) *Land based air power or aircraft carriers? : the British debate about maritime air power in the 1960s*. University of Glasgow

Faddy, David (2009) *The Cancellation of CVA-01 and the Initiation of the Future Carrier (CVF)*. i Defence Studies Vol. 9 Issue 3

Forsling, Carl (2017) <https://www.businessinsider.com/us-navy-stop-focusing-aircraft-carriers-2017-2?r=US&IR=T&IR=T> Hämtdatum: 2019-08-13

Imperial War Museum (2018) <https://www.iwm.org.uk/history/a-short-history-of-the-falklands-war> Hämtdatum: 2019-08-13

LaGrone, Sam (2012) <https://news.usni.org/2012/06/27/reagan-readied-us-warship-82-falklands-war-0> Hämtdatum: 2019-10-12

NE <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/kanonb%C3%A5tsdiplomati>  
Hämtdatum: 2019-08-12

Mobley, Richard A. (2008) [https://www.cia.gov/library/center-for-the-study-of-intelligence/csi-publications/csi-studies/studies/fall\\_winter\\_2001/article03.html](https://www.cia.gov/library/center-for-the-study-of-intelligence/csi-publications/csi-studies/studies/fall_winter_2001/article03.html) Hämtdatum: 2019-08-10

Pickrell, Ryan (2019) <https://www.businessinsider.com/heres-why-uss-abraham-lincoln-isnt-sailing-into-persian-gulf-2019-6?r=US&IR=T> Hämtdatum: 2019-08-13

Steward, Oliver (2018) <https://ukdefencejournal.org.uk/hms-ark-royal-strategic-rather-just-tactical-asset-falklands-war/> Hämtdatum: 2019-08-13

UK Defence Journal (2017) <https://ukdefencejournal.org.uk/britain-needs-aircraft-carriers/>  
Hämtdatum: 2019-08-12

Wells, Ione (2019) <https://www.theguardian.com/uk-news/2019/jul/28/second-uk-warship-arrives-to-guard-ships-in-strait-of-hormuz> Hämtdatum: 2019-08-13