



FOI MEMO

Projekt/Project

Stöd till förmågeinriktning 2025-2027

Sidnr/Page no

1 (38)

Projektnummer/Project no Uppdragsgivare/Client

E86346

Försvarsmakten

FoT-område

Inget FoT-område

Författare/Author

Gunnar Marcusson, Markus Bergström, Linus Fast,
Mattias Tjernberg

Datum/Date

2025-07-24

Memo nummer/Number

FOI Memo 8923

Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

1 Bakgrund

Sverige, liksom övriga kuststater i närområdet, har ett stort beroende av öppna sjövägar för import och export, inte minst för att säkerställa nationell försörjningsberedskap avseende livsmedel, energi och andra sorters insatsvaror med mera. Det gäller särskilt i ett läge där varken inhemsk produktion eller lagerhållning inom det egna territoriet är i närheten av att möta de faktiska behoven över tid. Därtill kan konstateras att energiförsörjning och kommunikation i allt högre grad är beroende av olika former av infrastruktur i havet och på havsbotten.

Den kraftigt försämrade säkerhetspolitiska utvecklingen har på olika sätt påvisat såväl faktiska som potentiella sårbarheter i de logistiska flödena till havs och installationer på havsbotten. Sårbarheter som kan utnyttjas av aktörer inom ramen för olika sorters påverkansoperationer – oftast genom förnekbara metoder, exempelvis för att skada eller till och med förstöra bottenliggande infrastruktur. Därtill används sjövägarna i närområdet till att kringgå internationella sanktioner avseende handel med strategiska varor, inte minst olja. Detta sker genom användningen av en så kallad ”skuggflotta” som består av en stor och brokig samling av ålderstiget och hårt slitet eller nedgången tonnage – ofta med oklara ägarförhållanden. I flera fall har sådana fartyg varit direkt kopplade till uppkomna skador på bottenliggande infrastruktur. Möjligen nyttjas sådant tonnage även för signalspaning. Det finns således ett ökat behov av att kunna hantera hybrida hot i den maritima domänen.

Som konsekvens av den säkerhetspolitiska utvecklingen har Sverige och Finland blivit medlemmar i Nato, något som i grunden påverkar både geostrategiska och militärstrategiska förhållanden i norra Europa. Behov av – och förutsättningar för – att etablera kontroll över sjövägarna har ökat. Sveriges roll inom Nato baseras inte minst på svensk geografi som uppmarschområde och logistiska funktioner för att kunna understödja förmåga till väpnad strid på Nordkalotten och på andra sidan Östersjön. Vid sidan av sådana operativa perspektiv medför även Nato-medlemskapet tydliga externa krav på vår nationella motståndskraft. Nato har formulerat sju olika baskrav (Baseline Requirements), vilka kan kopplas till ökade behov av att säkerställa maritim säkerhet.

2 Uppgiften

Försvarsmakten (FM) har identifierat ett behov av en bättre samordning av samhällsresurser för att Sverige ska kunna stärka den maritima säkerheten¹ innanför Sveriges territorialvattengräns och angränsande havs- och vattenområden. I linje med det har FM initierat ett antal interna uppgifter, varav en entydigt pekar på att utreda möjligheterna att samordna och stärka resurserna för den maritima säkerheten. Inom ramen för det arbetet har Försvarsstabens Strategienhet (FST STRA) beställt genomförande av spel för stöd till lösande av uppgiften rörande maritim säkerhet, vars resultat presenteras i detta memo. Spelet utgör ett arbetspaket inom FM beställning ”Stöd till förmågeinriktning 25-27”.

2.1 Uppgiftsformulering till FOI

Arbetspaketets omfattning är att förbereda och facilitera genomförande av spelverksamhet med samlade berörda myndigheter. Verksamheten genomförs i syfte att diskutera vem som gör vad, med vilket mandat och vilka resurser inom området för maritim säkerhet och totalförsvarsförmåga i den

¹ Maritim säkerhet definieras i Försvarsmakten som ”Maritime Security omfattar åtgärder för att förebygga, kontrollera och agera mot brottslig eller hotande uppsåtlig verksamhet som utövas mot den maritima domänens suveränitet.” Taktikreglemente för marina operationer - del 1, sid 25. Försvarsmakten 2021

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

maritima domänen. Spelet ska utgå från ett fredsläge, ett läge med skärpt beredskap samt ett läge där artikel 5 är aktiverat och Sverige är part i en väpnad konflikt.

Spelet baseras på scenario framtaget av personal på FOI samt på Maritima säkerhetsoperationer (MSO), vilka utgör basen för operationstyper som ska nyttjas. Efter genomfört spel ska projektet återrapportera resultatet till FST STRA.

2.2 Syfte

Spelet ska identifiera brister och oklarheter avseende gemensam förmåga för totalförsvaret i ovanstående lägen.

2.3 Mål

Förslag på åtgärder för att möta brister, oklarheter och identifierade flaskhalsar i förmågan ska kunna formuleras utifrån resultatet av spelet samt beskrivas i efterföljande analys.

2.4 Metod

Spelmetoden som valdes var scenariobaserad diskussion. För vidare beskrivning av spelmetodiken för scenariobaserade diskussioner hänvisas läsaren till (MSB 2023) samt (FOI 2009). Spelet dokumenterades fortlöpande i ett dolt protokoll. Utifrån protokollet sammanställdes ett referat vilket sändes till de deltagande myndigheterna för påseende och eventuell komplettering. Fem myndigheter inkom med kommentarer och tillägg vilka har inarbetats i materialet.

2.5 Rapportering

Spelets scenario, genomförande och resultat redovisas i detta memo. Referat inklusive rekommendationer redovisas i bilaga ett.

3 Spelet

I tät dialog med en arbetsgrupp på FST STRA utarbetades spelunderlaget i form av händelser i text och bild samt frågor som underlag för diskussion. Händelserna förlades både i Västerhavet och i Östersjön samt beskrevs i text och markerades på sjökortsutdrag. Händelserna fördelades vidare mellan de tre olika nivåerna fred, krissituation i skärpt beredskap och krig (dessa nivåer ska ses ur ett juridiskt perspektiv, både nationellt och internationellt). Ett antal frågor utformades och delgavs, tillsammans med scenariobeskrivningen, på informationsdagen i syfte att ge myndigheterna tid att bereda sina svar innan själva spelet. På så vis kunde spelets diskussion direkt föras runt de frågor som i planeringen ansågs vara viktiga.

3.1 Scenariobeskrivning

Utifrån planeringsdialogen med representanter från FST STRA utarbetades spelscenariot med målsättningen att det skulle täcka in flera av de strategiska typsituationer som redovisas i Försvarmaktens strategiska plan,² samt omfatta marina säkerhetsoperationer³. Inspirationen till

² Försvarmaktens strategiska plan, FM2024-21844:1, 2024-12-20, bilaga 1.

³ För en enklare beskrivning av marina säkerhetsoperationer se: [Maritime Security Operations \(MSO\) Service - UCP GROUP](#)

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

spelhändelser hämtades från aktuella verkliga händelser till sjöss i Sveriges närhet. Dessa händelser lades dock till rätta för behovet att engagera deltagande myndigheter i enligt med spelverksamhetens analytiska syfte och målsättning. Därmed ska händelserna anses fiktiva. De gav dock en realistisk grund för diskussioner och öppnade för myndigheterna att bidra med egna erfarenheter som alla kunde referera till utifrån egen myndighets agerande. Scenariot spelades med variation under tre olika förutsättningar. Händelserna i de två första delarna utgjorde separata spelmoment, för att sedan i den tredje delen kombineras till ett scenario som diskuterades utifrån olika beredskapsnivåer.

3.1.1 ALFA fredssituation

Momentet utspelar sig på västkusten. En kritisk situation uppstår med risk för en omfattande explosion. Det finns inga uttalade hot eller bakomliggande syfte. Men som medveten handling kan händelsen utgöra en hybridaktion mot samhället och viktiga transportvägar. Parallellt sker en mindre händelse med risk för kabelbrott.

3.1.2 BRAVO skärpt beredskap

Detta moment utspelar sig i Östersjön och främst utanför Slite. Sabotage och hot mot undervattensinfrastruktur förekommer. En kränkning genomförs under spända förhållanden och hot. Hybridkrigföring genom störningar mot en pressad samhällssituation samt ett provokativ test av förmågan att hävda territoriell integritet under ”skärpt beredskap”.

3.1.3 CHARLIE både i krig och skärpt beredskap

I moment CHARLIE kombineras händelserna från ALFA och BRAVO. Krig eller skärpt beredskap råder (båda spelades separat) och Marinen är insatt i östra Östersjön. Momentet innehåller de tidigare händelserna men med ytterligare press på samhället.

Det kompletta spelunderlaget återfinns i bilaga två.

3.2 Spelgenomförande

Spelmetoden valdes tidigt till scenariobaserad diskussion. Detta underlättade uppbyggnaden av scenarierna då det bedömdes vara viktigare att engagera så många som möjligt av de deltagande myndigheterna kring en händelse, än att diskutera hur vidtagna åtgärder hade utvecklat situationen vidare inom ett förlopp. Innan det definitiva deltagarantalet och vilka myndigheter som faktiskt skulle komma var klart, planerades för händelser som dels tillgodosåg områden FM ville belysa, dels områden som kunde engagera aktörer som normalt inte är engagerade i frågor som berör området maritim säkerhet. Detta möjliggjorde att kontaktytor och behov kunde identifieras oavsett deltagande. T.ex. kunde inte Transportstyrelsen delta, med deras roll belystes och det finns förutsättningar att de deltar i det framtida arbetet.

Vid spelet deltog representanter från följande myndigheter:

Försvarets materielverk

Försvarmakten

Havs- och vattenmyndigheten

Kustbevakningen

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Polarforskningssekretariatet

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

Polismyndigheten
Post- och telestyrelsen
Sjöfartsverket
Svenska kraftnät
Sveriges geologiska undersökning

Det planerade spelet introducerades för deltagarna vid ett uppstartsmöte under januari, vilket genomfördes som en informationsdag vid Högkvarteret. Då presenterades uppgiftens bakgrund, spelscenario och spelmetod. Underlag i form av beskrivande text, spelfrågor och kartbilder delades ut i syfte att deltagarna skulle få chansen att bereda sina svar med erforderlig kunskap vid egen myndighet i god tid innan själva spelgenomförandet. Detta förfarande var uppskattat och det rekommenderas i framtida spelverksamheter för att nå längre vid själva speltillfället.

Själva spelet genomfördes under två dagar vid en civil konferensanläggning på Östermalm i Stockholm, varvid ingen muntlig delgivning av säkerhetsskyddsklassificerad information tilläts under spelet. Spelet leddes av en facilitator från FOI med stöd av en spelledare från FM och dokumenterades av FOI. I form av en expertgrupp deltog jurister från FM och FOI samt ytterligare personal från FM. Under del av tiden deltog en representant från Försvarsdepartementet som observatör.

Spelet genomfördes som scenariobaserad diskussion som utgick från scenariobeskrivningarna i utlämnat underlag med kompletterande frågor och variationer för att bredda diskussionen. Deltagarna fick initialt gå fritt och diskutera mellan grupperna efter varje inledande scenariogenomgång för att skapa gemensam lägesbild över myndigheterna. Efter det leddes en strukturerad diskussion med fokusområden på vad respektive myndighet kan bidra med till scenariot samt vad de krävde av andra myndigheter för att genomföra det.

3.3 Dokumentation

Två individer avdelades för dokumentation som enda uppgift. Den sammanställda dokumentationen redovisades i form av extraherat referat. En informell remiss av referatet sändes ut till deltagarna för påseende och remiss innan analysen genomfördes, referatet med kommentarer och rekommendationer redovisas i bilaga ett.

3.4 Resultat

Av de rekommendationer för fortsatt arbetet som listas under varje analysområde prioriterade FM de övergripande områdena juridik samt ledning och metoder, vilka ingår som delmängder i flera rekommendationer. Uppföljningen av detta arbete i den liggande projektbeställningen från FST STRA dialogiseras i skrivande stund med ambitionen från FM:s sida om fortsatt verksamhet i direkt anslutning under året.

3.5 Slutsatser i stort samt rekommendationer

Den allmänna uppfattningen var att spelformen och möjligheten att möta så många berörda myndigheter samtidigt var uppskattad och givande. FM bedömer att resultatet av spelet kan användas och kommer ligga till grund för fortsatt arbete inom FM. De viktigaste slutsatserna från författarna är:

Titel/Title

Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number

FOI Memo 8923

- Det behövs mer kunskap och samsyn kring lagtolkning och mandat för att snabbare kunna fatta beslut vid samordnade insatser. Detta behöver hanteras i förväg, innan det blir ett skarpt läge.
- Hantering, innehåll och betydelsen av ”Lägesbild” varierar mellan myndigheterna vilket kan försvåra samarbetet och informationsutbytet.
- Det saknas ett gemensamt ledningssystem och system för prioritering av åtgärder mellan myndigheterna.
- Insikten i betydelsen av NATO-medlemskapet är varierande men ökar med tiden och kommer ha inverkan på området.
- Ansvarsfördelningen är relativt tydlig, men det uppstår krockar, och osäkerhet när många myndigheter ska hantera just marina incidenter.
- Signaleffekter mot både allierade och fientliga aktörer att man agerar kan vara minst lika viktiga som hur man agerar.

I det samlade resultatet framkommer punkter som författarna kan rekommendera för fortsatt arbete, här listas endast några som kan anses högt prioriterade:

- Säkerställ att samtliga berörda myndigheter har god kunskap om existerande regler samt en liknande tolkning av lagen.
- Redovisa vilken myndighet som ska ha det samlade ansvaret för de gemensamma delarna i en lägesbild för maritim säkerhet.
- Säkerställ att samtliga relevanta myndigheter förstår Natos arbete och vad Nato-medlemskapet innebär i praktiken på det maritima området.

Vidare slutsatser och rekommendationer från spelet redovisas i bilaga 1.

4 Förslag till fortsatt arbete

Förslag till fortsatt arbete dialogiseras fortlöpande med FST STRA under och efter analysarbetet, baserat på de rekommendationer som redovisas i bilaga ett. Spelresultatet har främst visat på behov av fortsatta utredningar/arbete inom främst juridik och kunskapsspridning, samt utveckling av metoder för ledning och lägesbild.

Bilagor

1. Sammanställt spelresultat
2. Scenariobeskrivning

Referenser

- MSB, 2023. *Metodhäfte - Seminarieövning*. MSB2286
- Nordstrand, 2009. *Spel som metod för att analysera problem*. FOI-D--0351-SE

Bilaga 1

Sammanställning av spelresultat

I enighet med FST STRA har referatet med slutsatser och kommentarer i detta memo extraherats och sammanställts från speldokumentationen i öppna termer [Ej sekretess] i syfte att kunna delges på bredden till berörda myndigheter och andra instanser.

1 Analysområden

Nedan redovisas de huvudområden och röda trådar som framkom under spelets gång, med ett särskilt fokus på de brister som deltagarna lyfte, eller frågor som behöver redas ut. Det ges även rekommendationer och förslag på fortsatt arbete, utan någon specifik prioriteringsordning.

2 Juridik

- **Det behövs mer kunskap och samsyn kring lagtolkningar och mandat för att snabbare kunna fatta beslut vid insatser**
 - **Juridiken tillämplig i den marina domänen är både komplicerad och dynamisk.** Med ”dynamisk” menas för det första att rätten är ett system av system där såväl svensk rätt, EU-rätt och folkrätt ska tolkas och tillämpas i samklang. För det andra innebär det att rätten är annorlunda i fred, ”kris” och väpnad konflikt. För det tredje betyder det att olika myndigheter har olika befogenheter och mandat. Dessa faktorer gör sammantaget att juridiken uppfattas som svårtillämpad i den marina domänen och att den inte medger effektiva åtgärder i den marina domänen.
 - **Aktörer gör olika tolkningar av samma lagstiftning och ansvarsbeskrivningar.** Ett exempel är skillnaden mellan ”nödhamn” och ”nödsituation”, eller ”höjd beredskap” och ”skärpt beredskap” – olika myndigheter går in i olika juridiska och operativa lägen beroende på deras tolkning. Ett annat exempel är tolkningen av myndigheternas befogenheter i både NordStream-fallet och Vezhen-fallet. Jurister i myndigheterna gör troligen i verkligheten likartade bedömningar när det finns tid att titta på en fråga (men att dessa frågor troligen är för lite utforskade i myndigheterna – där försöker vi [JUR] komma ikapp).
 - **Detta omfattar även tolkning av sekretesslagstiftning och NATO-regler.** Det blir svårt att t.ex. dela hemlig eller ens unclass-information mellan myndigheter

Innehållet är granskat och omfattar ingen information som är underställd exportkontrollagstiftningen

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

som har olika uppfattning om hur information ska klassas och hur sekretessregler ska förstås.

- **Det framfördes att på sikt kan samarbetet kanske underlättas genom en gemensam förordningstext i likhet med IKFN.** Den bör även tydliggöra de skillnader som framkommer i krig, jfr. IKFN gäller inte i krig.
- **Räta ut juridiska frågetecken i förväg – innan det blir skarpt läge**
 - **Det behöver också identifieras var det saknas rättsliga grunder för att göra det man behöver göra i framtida situationer.** Dessa rättsliga luckor behöver redas ut i tid så att de är åtgärdade eller åtminstone tydliga när det blir skarpt läge. Annars riskerar man agera för defensivt istället för proaktivt. Detta kan leda till suboptimering av åtgärder genom bl.a. tidsspillan, förlorat initiativ eller helt uteblivna åtgärder. Även ett för offensivt agerande kan medföra senare svårigheter.
 - **Det är viktigt att myndigheter känner att de har de rättsliga befogenheter som behövs för att agera effektivt i den marina domänen.** Känsla av bristande befogenheter kan leda till bristande acceptans för existerande regler.
 - **En stor fråga är exempelvis vilka tvångsmedel och ingripanden som får göras utanför TVG, och av vilken myndighet.** Finland har enligt uppgift varit kreativa i sådana situationer och t.ex. åberopat piratverksamhet, vilket ger starkare mandat att t.ex. borda. Det är här viktigt att Sverige i förväg gör sina egna tolkningar av det rättsliga utrymmet utifrån svenska förutsättningar och positioner. I sammanhanget är det också viktigt att poängtera att Regeringskansliet behöver ha en enad uppfattning om hur Sverige ska förhålla sig till sådana här situationer ur ett strategiskt perspektiv. Se vidare under rubriken Strategisk kommunikation inklusive mediahantering.
 - Här är Transportstyrelsen viktig att involvera, eftersom de enligt uppgift har mandat att tvinga fartyg att anlöpa nödhamn. Men frågan är sedan hur och var de operativa myndigheterna får verkställa Transportstyrelsens beslut om fartyget vägrar samarbeta. Det behöver redas ut enligt juristdeltagarna.
 - **Det diskuterades om juridiken ger t.ex. stöd för att ingripa om man märker att ett fartyg är på väg att riva av en kabel, eller på väg att utföra en annan handling med stora konsekvenser.** Dessa handlingar kanske kan räknas som hot mot ägarstaten, och ger därför större handlingsutrymme.
 - **Ett annat exempel är fartyg med farlig last som har begärt nödhamn. Där kan kommuner lägga in veto mot att ta emot fartyget, vilket kan lamslå arbetet med att hantera fartyget.** Enligt MSB pågår ett arbete för att reda ut denna fråga.
 - **Det är lätt att bli defensiv i förhållande till juridiken, men man kanske bör vända på det – vad kan juridiken möjliggöra?** Vilka nya verktyg och mandat kan man få loss med stöd i juridiken?
 - **Det diskuterades också om betydelsen av tydligt mandat och förtroende att tolka och använda hela det rättsliga manöverutrymmet.** Vad finns det för

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

riskacceptans hos t.ex. chefer och tillsynsmyndigheter för att ”pröva” vilka tolkningar som går att göra? Det bör klargöras hur en prövning av ageranden kan ske i efterhand och av vilken aktör.

- **Frågan huruvida gällande rätt tillhandahåller tillräckliga befogenheter och mandat för myndigheterna behöver besvaras av chefer, handläggare och jurister från berörda myndigheter i samverkan.**
- **Stärk beredskapen i kristid genom att studera händelser i fredstid**
 - **Man bör studera relevanta händelser som sker i fredstid och som också kan/kommer ske i krigstid, för att reda ut juridiska frågetecken och ansvarsområden.** Exempelvis: flyktingströmmarna, skogsbränderna 2018 osv. Hur löstes det, och hur hade vi kunnat lösa det bättre? Behöver vi tolka lagen annorlunda eller förändra lagen?
 - **Även tidigare samverkansformer och ansvar kan studeras, exempelvis FM:s stöd till KBV som fanns förut men verkar ha upphört att gälla.⁴ Hur såg det ut?**

Rekommendationer:

Säkerställ att samtliga berörda myndigheter har god kunskap om existerande regler, en liknande tolkning av lagen, eller i andra hand har bättre koll på tolkningsskillnaderna. Kanske genom gemensamma utbildningar om totalförsvarsjuridik för sjö? Utbildning bör kombineras med kunskapsuppbyggnad genom svensk forskning på området. Förslag på fortsatt arbete:

- Utred och identifiera organisatoriska förhållanden som påverkar tillgången till rätt juridisk bedömning vid rätt tillfälle.
- Utred och identifiera brister eller begränsande faktorer i befintlig lagstiftning.
- Föreslå förändringar i syfte att underlätta och möjliggöra ett effektivare samarbete inom ramen för maritim säkerhet.
- Vidmakthåll god kunskap om juridik i den marina domänen över tid.

3 Lägesbild

- **Lägesbilder upprättas snabbt idag, men med bristfällig teknologi och ibland med otillräckliga rutiner för delgivning mellan myndigheter**
 - **Å ena sidan finns väl upparbetade processer för att upprätta en gemensam lägesbild i de flesta fall.** MSB ansvarar bl.a. för den samlade nationella bedömningen vid viktiga incidenter, och olika myndigheter har också rutiner mellan varandra för att samverka kring incidenter.

⁴ Innebörden av detta stöd samt källan framkom inte under spelet.

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

- **Å andra sidan sker arbetet analogt och hade kunnat vara mycket snabbare och mer sofistikerat**, då det saknas ett nationellt tekniskt system för en gemensam lägesbild och för att skicka hemlig information mer effektivt mellan myndigheter. Lägesbilderna bör också behöva delas i förväg i högre grad, innan händelser uppstår.
- **De gemensamma lägesbilder som upprättas bygger också på att de involverade myndigheterna självmant rapporterar löpande till MSB eller samverkanskonferenser, enligt gällande förordning om beredskapsmyndigheternas åligganden.** Här behöver alla beredskapsmyndigheter ha rutiner för att snabbt och i ett tidigt skede vid en händelse påbörja sin rapportering till MSB, och låta MSB sälla och sammanställa.
 - **FM och SjöV har ett pågående regeringsuppdrag kring detta, och FMV borde kunna delta och upphandla ett tekniskt system.**
- **En annan utmaning är att olika aktörer har olika mindset och prioriteringar, eftersom de har olika uppdrag och ser varje incident med egna glasögon.** FM fokuserar t.ex. på fysiskt ingripande och att förutspå en eventuell eskalering av en farlig situation, medan KBV eller SjöV kanske är fokuserade mer på sjöräddning eller andra aspekter i samma incident. Detta gör att olika aktörer kommer tolka och bygga lägesbilden på olika sätt, samt fokusera på det de själva tycker är viktigast – vilket riskerar att ibland underskatta eller överskatta riskerna i en situation.
- **Ett enkelt sätt att stärka den gemensamma lägesbilden redan idag är att personal från andra myndigheter börjar besöka FM:s MOC ibland.** Sedan kan de delta i MOC-arbetet mera regelbundet när det finns tillräckliga tekniska lösningar för t.ex. säker videokonferens, så att de kan delta på distans.
- **Man bör klargöra vad rapporteringen mellan myndigheterna ska innehålla samt hur rapporteringen ska ske.** Detta bör vara beskrivet och dokumenterat, och metoden bör vara tillgänglig för fler än de som berörs av den specifika rapporten. På så vis underlättas byggandet av den gemensamma lägesbilden. Detta gäller sannolikt även på strategisk (politisk) nivå, såväl till eget departement som till övriga berörda departement. Här påpekas särskilt det ramverk som finns på MSB hemsida vilket beskriver de nationella överenskomna principerna för ledning och samverkan.⁵
- **I andra fall bör lägesbilderna förbli separata – alla bör inte veta allt**
 - **När incidenter inträffar så upprättas flera olika lägesbilder med olika syfte – på olika nivåer och för olika grupper av myndigheter.** En lägesbild kan gälla sjöläget, en annan kan gälla hanteringen av en olycka, och en tredje kan gälla konsekvenserna för civilsamhället osv. Denna separering är nyttig, eftersom det skulle bli ett överflöd av information om alla ska dela en och samma lägesbild.

⁵ [Gemensamma grunder – ramverk för ledning och samverkan | MSB](#) (Internet, hämtad 2025-04-30)

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

- **Ett konkret exempel är att regeringen ibland begär detaljer som de egentligen inte behöver veta, eller som kan feltolkas eller bli tagna ur sin kontext.** I vissa andra fall blir myndigheter som PMY kontaktade innan de ens hunnit anlända till en incident. Denna typ av detaljrapporter drar viktiga resurser och kan skapa missförstånd och onödig rädsla. Här har myndigheterna kanske ett ansvar att sätta ner foten och tänka igenom vad de väljer att dela, så att t.ex. departementen i RK kan ägna sig åt politik och inte detaljfrågor. Samtidigt finns underrättelseskyldighet enl. RF 10 kap. 13 §, varför det är viktigt att balansera behovet av informationsdelning med tidpunkten när informationsdelningen sker.
- **Utmaning: olika lägesbilder skapas på olika nivåer och har olika innebörd**
 - **Begreppet lägesbild tolkas på olika sätt, och det upprättas flera olika lägesbilder.** Dels större övergripande (t.ex. i MOC), dels mer specifika kring en enskild uppgift eller händelse.
 - **En händelse kan verka liten och obetydlig för en myndighet, men mycket viktig för en annan.** Detta försvårar prioriteringen av mandat och de begränsade resurser som finns.

Rekommendationer:

- Utred och definiera vad lägesbild innebär i detta sammanhang och vilken information den ska innehålla
- Redovisa kopplingen mellan myndigheternas uppgifter och hur de ska ge information till lägesbilden
- Redovisa vidare vilken myndighet som ska ha det samlade ansvaret för de gemensamma delarna i en lägesbild för maritim säkerhet

4 Gemensamt ledningssystem

- **Det saknas ett gemensamt ledningssystem och prioriteringssystem, vilket hade underlättat arbetet**
 - **Det saknas idag ett gemensamt system för ledning och lägesbild mellan FM, KBV och SjöV.** Detta syftar både på teknik och metod (mer om metod återkommer under rubriken Arbetsmetoder). FM anser att det behövs en joint cell däremellan, som leds av FM. Det behöver också redas ut vem som är ansvarig för detta, men det pågår dock arbete kring det i form av ett shipping center. En problematik i detta är att myndigheterna har olika skyddsnivåer på både personal, system och lokaler, och det saknas även mandat att styra vilka gemensamma system som ska finnas. Därför menar vissa att det krävs en gemensam lokal. Ledningssystemet måste också vara tvingande, så att olika myndigheter inte bara deltar i mån av tid.

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

- **Vid vissa incidenter, t.ex. avhuggna kablar som är kritiska, så uppstår en prioriteringsfråga mellan olika myndigheter. FM, KBV och t.ex. SvK samt PMY, SÄPO och Åklagarmyndigheten** huruvida man bör prioritera kabelåterställningen (som kanske är avgörande för elförsörjningen i en viss region) eller potentiella militära hot eller räddningsinsatser samtidigt som en förundersökning kan kräva bevissäkring. Även där behövs tydligare gemensam ledning och prioritering, och aktörer som SvK behöver vara med och prioritera när det gäller just kabelbrott. De behöver också bättre tillgång till hemlig information för att veta var de ska och får skicka sina tekniker. har förundersökningsperspektivet att hantera vilket också inverkar på prioritering av insatser och åtgärder vid t.ex. kabelbrott.
- **Innan ett system tas fram måste man dock bestämma ledningsmetod och fastställa vad man har för behov**, dvs vilken information man behöver ta emot och dela. Exempelvis: vad gör man i de olika ledningsnivåerna, hur hanterar man särskilda händelser, hur hanterar man informationsflöden osv. Man måste också ta hänsyn till NATO-kompatibilitet, annars kommer man få stora mängder NATO-information som man inte får mata in i systemet och då inte går att använda.

Rekommendationer:

- Utred kraven på ett tekniskt ledningsstödssystem
- Föreslå plan för införande i samarbete med den som fått uppgiften att utveckla det tekniska ledningssystemet (enlig framkomna uppgifter på spelet).

5 Arbetsmetoder

- **Lärdomar och metoder behöver formaliseras, struktureras och sedan delas mellan relevanta myndigheter.**
 - **Det internationella samarbetet underlättas av gemensamma metoder, i den utsträckning som lag och förordning medger.** I dagsläget förekommer både civila och militära samarbeten, och inom ramen för maritim säkerhet behöver de sannolikt kombineras.
 - **Kända rutiner och väl inövade metoder kan pressa tidsåtgången, och kräver kunskapsspridning och övning.** Väl fungerande verksamheter bör därför beskrivas och delas mellan myndigheter i form av best practice. Det underlättar också samarbete med myndigheter som normalt sett inte är involverade i dessa frågor men kan komma att bli det.
 - **Erfarenheter skapas återkommande vid händelser, och det finns ett stort värde i att följa upp och dela erfarenheter vid planering eller verksamhet.** Det är sannolikt värt arbetsinsatsen att analysera och utveckla metoder och best practice, samt dokumentera detta och ta fram metoder för att sprida det till berörda myndigheter.

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

Rekommendationer:

- Utarbeta ett nationellt ramverk för nationell ledning av den operativa verksamheten och insatser kopplat till maritim säkerhet, med stöd i beskrivna processer inom MSB:s Ramverket för ledning och samverkan. Arbetet behöver beakta jurisdiktion och myndighetsuppdrag genom hela hotskala; från fred till höjd beredskap och krig.
- Utforma en metodbeskrivning inklusive rutiner utifrån detta ramverk för verksamhetens genomförande vid insatser, operationer m.m. kopplat till maritim säkerhet.
- Genomför utbildning baserat på ramverket och aktuella regelverket för maritim säkerhet. Utbildningen ska riktas mot berörda myndigheter i gemensamt forum där de olika myndigheterna får chans att träffas personligen och utbyta erfarenheter och lära känna varandra på individnivå i syfte att underlätta samarbeten.

6 Nato/internationellt samarbete

- Nato och EU är en enorm resurs, vilket många svenska myndigheter inte har förstått fullt ut
 - **I flera scenarier kommer Nato inte bara finnas tillgängliga utan även ta initiativ**, och både stötta och driva på Sverige för att lösa uppgifter kopplade till exempelvis fartygshaverier eller minor. Det svenska totalförsvaret har dock inte fullt ut skiftat mindset till detta. Det saknas fortfarande kunskap om Nato och hur allierade kan stötta.
 - **Även EU har omfattande stödverksamhet för t.ex. civilskydd** och andra frågor, där man kan få stort stöd inom loppet av bara timmar.
 - **Nato-samarbetet kommer sannolikt påverka svenska myndigheters metoder och rutiner – även för civila myndigheter.** Det blir därför viktigt för många myndigheter att förstå och anpassa sig till integrationsprocessen.

Rekommendationer

- Säkerställ att samtliga relevanta myndigheter förstår Nato:s arbete och vad Nato-medlemskapet innebär i praktiken på det maritima området. Exempel kan inkludera vilka resurser som finns tillgängliga, arbetsmetoder, samverkansmöjligheter samt beslutshierarkier. Detta inkluderar även civila myndigheter, även om deras förståelse varken behöver eller kan bli lika djupgående som t.ex. för FM.

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

7 Mandat och ansvar

- **Ansvarsfördelningen är relativt tydlig, men det uppstår krokar, och osäkerhet när många myndigheter ska hantera just marina incidenter**
 - **I t.ex. Ruby-fallet framkom uppfattningar att det startades flera separata samverkanskonferenser på både regional och nationell nivå, vilket skapade osäkerhet kring vem som gör vad samt vad man borde göra enligt nationella direktiv.** Många trodde att MSB eller länsstyrelserna var ansvariga [oklart för vad], eftersom de brukar vara det i landbaserade frågor. MSB, länsstyrelser, sektorsansvariga myndigheter och CIVO har ett *samordnande* ansvar och ska säkerställa en sammanhållen hantering. I marina frågor saknas dock tydliga mandat, och framförallt finns inte lika stor kunskap om den maritima domänen hos t.ex. länsstyrelserna [uppfattning på mötet, Lst/regioner var inte representerade].
 - **En tydligare mandatfördelning leder sannolikt till en ny eller mer hierarkisk beslutskedja, som behöver vara känd för alla involverade aktörer.** Även rapportering och uppföljning behöver inkluderas i detta då det blir viktigt för uppföljande beslut.
 - **Det finns ett flertal beredskapssektorer som olika myndigheter är knutna till, men ingen maritim sådan.** Det finns förvisso ingen maritim beredskapssektor, samtidigt som det inte heller finns någon land- eller luftsektor. Sektorerna behöver samverka för att utröna var ansvaret i huvudsak bör ligga i händelse av en situation. Man behöver se över hur de olika beredskapssektorerna kopplar till det maritima, alternativt kanske upprätta en ny maritim beredskapssektor. Då blir det lättare att bestämma på förhand vilken uppgift respektive aktör har och hur man löser problem ihop, samt utveckla den gemensamma förmågan.
- **Vissa myndigheter har begränsad marin förmåga och mandat, vilket försvårar deras arbete**
 - **Vissa kan t.ex. vara helt beroende av andra myndigheter för att t.ex. inspektera, utreda eller ta kontroll av fartyg.** Man har dock god inövad samverkan mellan t.ex. PMY, FM och KBV sedan tidigare, och där upplevs det därför inte som ett problem. Men det är alltid en fråga om tillgång till ändamålsenliga resurser.
 - **Undantaget är polishelikopterförmågan, där PMY vill ha egen rådighet istället för att vara beroende av FM.** Det skulle möjliggöra att de kan hantera olika taktiska framskjutande positioner där man grupperar utifrån läge. I dag är man beroende av koordinering med FM avseende helikoptertransport.
- **Det saknas ansvarskap för GNSS-störning**
 - **Alla deltagande myndigheter drabbas av GNSS-störning på olika sätt (och i allt större grad), men alla har inte metoder för att hantera detta.** Framförallt saknas en gemensam approach till detta. Även här behöver man dock ta hänsyn till

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

NATO-kompatibilitet, och helst använda befintliga Nato-lösningar. Det kan i sin tur innebära säk-utmaningar kopplat till t.ex. lägesbilder, personal och tekniska system.

Rekommendationer:

- Kartlägg fördelningen av mandat och ansvarsområden inom maritim säkerhet.
- Bered och hemställ om förändrade eller nya mandat i syfte att täcka eventuella luckor, underlätta och effektivisera arbete då flera myndigheter berörs.

8 Övningar/förberedelser

- **Spel och modelleringar genomförs idag på olika håll och är mycket nyttiga, men de bör expanderas med fler deltagare och materiel**
 - **FM kör redan modelleringar av olika scenarier, inkl. kabelbrott, och samarbetar med olika myndigheter för att ta fram arbetssätt.** Hittills har man kört 1520 modelleringar och har ganska bra överenskommelser om ansvarsområden. Det gör att man kan agera snabbt och effektivt, i synnerhet om den grupp som deltar i modelleringarna också deltar vid skarpa incidenter.
 - **Sannolikt kan detta format för spel/möte användas för andra teman på både operativ och strategisk nivå.** Ju bättre kontaktytor som finns desto lättare fungerar samarbete. Samtidigt behöver samarbetena formaliseras för att skapa långsiktighet och spårbarhet.
 - **POLAR påpekar att de 7 myndigheter som ingår i Ship Operators Network bör ingå i fler samövningar och träningspass, gärna under ledning av FM.** Detta bör även inkludera undervattensteknik där POLAR och flera andra myndigheter har expertis och kan ställa det till förfogande.

Rekommendationer:

- Fortsätt använda spel för att identifiera luckor och oklarheter, samt för att skapa kopplingar och fastställa åtgärder redan innan skarpa incidenter inträffar.

9 Resursprioritering

- **Det finns kraftiga variationer mellan olika myndigheters förmåga att växla upp sin kapacitet**
 - **När flera större eller viktiga eller potentiellt stora händelser sker samtidigt så slår vissa myndigheter snabbt i kapacitetstaket.** Då måste någon avgöra vilka

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

incidenter som behöver prioriteras, och vilka incidenter som riskerar utvecklas till något värre.

- **Myndigheter som är större eller naturligt dimensionerade för kriser har bättre uppväxlingsförmågor, såsom PMY och MSB.** De har väl inarbetade förstärkningssystem där de kan stärka upp med personal och andra resurser.
- **Det finns även myndigheter som är viktiga för maritim säkerhet men som inte är beredskapsmyndigheter.** Detta bör åtgärdas eller utredas, så att både viktig personal och statliga fartyg kan krigsplaceras (eller ges utökade uppgifter i fred) och därmed bidra till förmågehöjning.
- **Samtidigt finns stora underutnyttjade resurser hos civila myndigheter**
 - **Flera myndigheter kan bistå FM med extra utrustning och personal vid behov,** såsom forskningsfartyg, tekniker, undervattensexpertis, undervattensfarkoster, mätsystem osv. Framförallt finns detta hos POLAR, SjöV, SGU, SMHI och större universitet som kan ställa sina resurser till förfogande. Även PMY har bombrojningsresurser som skulle kunna användas mer vid t.ex. minröjning.
 - **MSB lyfter dock problematiken i att flytta resurser från andra delar av landet eller andra myndigheter, som då kan få svårt att utföra sina andra åtaganden.** Frågan blir då vilka negativa konsekvenser som är acceptabla på annat håll, och vem som avgör det.
- **Skarpa incidenter ställer krav på prioritering kring både resurser och olika mandat/åtaganden**
 - **Vid kabelbrott blir det en prioriteringsfråga mellan vad som är viktigast: brottsutredning, återställande eller försvar av andra delar av Östersjön?** En potentiell lösning är att slå ihop brottsplatsundersökningen och den tekniska undersökningen som görs inför reparationsarbetet. Detta kan spara mycket tid vid högre beredskap där tid kan bli en kritisk faktor.
 - **En annan prioriteringsfråga blir situationer där man i civila fall låter t.ex. rederiet och dess försäkringsbolag hantera olika situationer, men i högre beredskapslägen kan behöva agera snabbare med tvång på skattebetalarnas kostnad.** Här blir det viktigt att ta hänsyn till samhällskostnaden istället. En potentiell kompromiss är också att säkra/ta bort t.ex. farliga fartygslaster eller minimera andra risker, och sedan låta ägaren hantera resten.
- **Vissa myndigheter såsom SjöV har resurser i form av olika fartyg och helikoptrar som kan stötta FM, och det pågår redan samplanering kring detta. Men dessa myndigheter har ofta begränsad ekonomi som skapar osäkerhet kring huruvida de kan avsätta resurser.** Där kan MSB gå in och stödja i att uppmärksamma ett gap eller ett behov som snabbt behöver åtgärdas och lyfta det till regeringen för stöd med uppdrag, finansiering eller annat. Det kan underlätta och effektivisera om det finns en gemensam metod för att ta dessa resurser i bruk

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

och samarbeta. Detta berör även den privata sektorn som t.ex. ofta står för reparationsresurser.

- **Många anställda vid civila myndigheter är krigsplacerade genom hemvärnet eller liknande, vilket kan skapa instabilitet vid en krigssituation.** Fler myndigheter kan eventuellt behöva bli beredskapsmyndigheter som kan krigsplacera sin personal internt för att förhindra detta, men även där uppstår en prioriteringsfråga gentemot FM:s behov av personal.
- **Resursprioriteringar behöver kommuniceras både mellan myndigheterna men också med de respektive departementen.** Detta klargör både vilka händelser som behöver hanteras och vilka resurser som behövs. Det underlättar också förståelsen för de politiska besluten, samtidigt som dessa fattas med större insikt om de underlydande myndigheternas förmågor att lösa sina uppgifter. Allt detta kräver insikt i hur de olika händelserna påverkar både myndigheter, näringsliv och samhället i stort.

Rekommendationer:

- Information om vem som har vilka resurser behöver spridas regelbundet, i syfte att skapa en myndighetsgemensam syn på tillgängligheten.
- Strategiska prioriteringar ska utarbetas i förebyggande syfte för att tydliggöra och underlätta operativt beslutsfattande och snabba prioriteringar på lägre nivåer.

10 Strategisk kommunikation inklusive mediahantering

- **Signaleffekter mot både allierade och fientliga aktörer att man agerar kan vara minst lika viktiga som hur man agerar**
 - **Det finns ett värde i att visa fientligt sinnade aktörer att man kommer agera i förebyggande syfte.** Det blir också viktigt för Sveriges trovärdighet att samarbeta med allierade och nyttja NATO-resurser samt dela lägesbild och intentioner.
- **Vid maritima incidenter så blir mediehantering samt extern och politisk kommunikation en utmaning**
 - **Den mediala rapporteringen har ibland påverkat vissa beslutsfattare och myndighetschefer p.g.a. felaktig eller överdriven information.** Det har ibland skapat rädsla eller felprioriteringar uppifrån som krockat med tjänstemännens arbete och fokus. Det har också bundit upp viktiga resurser för att fokusera på incidenter som egentligen innebär låg risk eller redan är under kontroll. Det blir

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

därför viktigt att information delas internt mellan myndigheter så att det inte kommer i andra hand via medier.

- **Vissa myndigheter såsom HaV brukar bli kontaktade vid olika incidenter av såväl media som regeringen och yrkesfiskare, trots att de inte är t.ex. beredskapsmyndighet eller ansvariga.**
- **MSB ansvarar för kommunikationssamordningen nationellt vid dessa incidenter och arbetar proaktivt för att informera och vid behov lugna.** MSB har vidare uppgift att kommunicera till allmänheten genom Krisinformation.se, informationen som delas i Krisinfos kanaler är helt baserad på, och direkt beroende av, myndigheternas egen kommunikation. Enligt MSB har de lyckats relativt väl vid tidigare incidenter, men det kräver mycket arbete och resurser.

Rekommendationer:

- Ett fördjupat arbete i hur mediaeffekter antingen kan skapas medvetet eller motverkas behöver genomföras.
- Rutiner för att hantera media, både mediaflödet och t.ex. reportrars vilja att ta sig till området via hyrda båtar bör formuleras och kunna tillämpas bland deltagande myndigheter är delar av kommunikationssamordning. Detta bör vidgas till förberedande kommunikationssamordning och en gemensam kommunikationsstrategi bör upprättas för maritima risker och händelser i maritim miljö.

11 Lästips

- Många av de förslag och problem som togs upp under spelet finns i den statliga utredningen från 2012 om maritim samverkan⁶.
- SjöV tipsade om en överenskommelse om myndighetssamverkan vid olika maritima nödsituationer, samt Guidelines on Places of Refuge for Ships⁷ som innehåller internationella regler eller anvisningar för detta.
- European Centre of Excellence For Countering Hybrid Threats i Finland släppte nyligen rapporten Protecting maritime infrastructure from hybrid threats: legal options, mars 2025,⁸ om att hantera just hot i TVG och ekonomisk zon.

⁶ Maritim samverkan, SOU 2012:48

⁷ IMO Resolution [A 1184 33](#)

⁸ [Hybrid CoE Research Report 14: Protecting maritime infrastructure from hybrid threats: legal options](#)

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

Bilaga 2

1 Scenariobeskrivning spel om Maritim Säkerhet

Scenariobeskrivning och kartbilder har utarbetats och använts för spel på beställning av Försvarmakten under 2024 - - 25. Ambitionen var tidigt att underlaget skulle kunna meranvändas i framtida spel eller motsvarande arbetsformer. Scenariobeskrivningen är i några mindre delar justerad innan överlämningen till Sveriges representant i ACT. Kartbilderna är oförändrade. Underlaget är avsett för spelformen scenariobaserad diskussion om Sverige och svenska myndigheters resurser och agerande. Då det berör händelser i olika beredskapsnivåer i fred finns det en återkommande koppling till svensk lag. Detta bör beaktas och underlaget utgör således mer en inspiration eller förslag till spel/diskussion än ett färdigt underlag för andra men liknande sammanhang, därav är det inte översatt till engelska. Textunderlaget innehåller länkar till verkliga händelser som legat till grund för de konstruerade och således fiktiva händelserna i spelet. De sista bilderna är kopior från nyhetsklippen som är angivna i fotnot med internetlänk.

1.1 Spelsceniots upplägg och bakgrund

I de tre scenarierna finns i anpassad form koppling till fyra av de strategiska typsituationerna⁹

- 1 – Hybrida hot
- 2 – Världlandsstöd
- 4 – Anfall mot Gotland
- 7 – Förstärkning av alliansen i Baltikumområdet

Scenariobeskrivningen innehåller medvetet inte detaljerade beskrivningar om tillgängliga resurser eller givna direktiv i samhället. Detta då spelet syftar till att lyfta fram behov och skapa förutsättningar för planering. Saknas någon förutsättning kan den föreslås och diskuteras.

Tiden i själva händelserna utgör ingen faktor och momenten kan betraktas statiskt, ”frysta” i tiden.

⁹ Försvarmaktens strategiska plan, FM2024-21844:1, 2024-12-20, bilaga 1.

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

2 Spelmoment ALFA, fredstida krissituation¹⁰

En krissituation uppstår, det finns inga uttalade hot eller bakomliggande syfte. Den rådande samhällssituationen avses motsvara det aktuella dagsläget. Vi ser fler och fler kabelbrott i Östersjön men under vintern har ingen aktör kunnat pekats ut som direkt skyldig till någon medveten handling.

Men som medveten handling kan händelser utgöra en hybridaktion mot samhället och viktiga transportvägar. Grundscenariot i ALFA är utvecklat från händelsen med MV Ruby.¹¹ I spelet är det ett annat fartyg med farlig last som går på grund i inloppet till Göteborgs hamn. Samtidigt sker ett kabelbrott mellan Sverige och Danmark.

2.1 Skadat fartyg med farlig last på väg mot Sverige

Uppdaterad idag 10:56 Publicerad idag 09:40

Ett trasigt fartyg med farlig rysk last kan närma sig Sveriges västkust. Nu hålls krismöten, rapporterar flera medier. Fartyget befinner sig just nu utanför Norges kust, men uppges vara på väg mot Göteborg. Enligt webbsidor som följer sjöfarten står fartyget som ”not under command”, vilket innebär att det just nu förs långsamt åt sydöst med hjälp av en bogserbåt.

Flera länsstyrelser och MSB följer fartyget noga.

Fartyget MV Diamond lastades i en rysk hamn på Kolahalvön och fick då skrovsador. Det är dock inte välkommet i slutdestinationen i Litauen, vilket danska medier tidigare rapporterat med hänvisning till myndigheten Søfartsstyrelsen.

Fartyget MV Diamond har farlig last som kan vara mycket explosiv ombord. Om en brand skulle uppstå bedöms lasten kunna orsaka en värre explosion än den omtalade megaexplosionen i Beirut hamn i Libanon 2020. Riskområde för personskada, intryckta fönster m.m. har bedömts till 5km.

- MV Diamond är under bogsering in till Göteborg. Informationen om lasten som förekommer i media är bekräftad och den kan utgöra en risk.
- Ett mindre lastfartyg med maskinproblem försöker ankra väster om Tistlarna men meddelar sjöräddningen över radio att de draggas i den hårda vinden, enligt

¹⁰ Ur Förordning (2022:524) om statliga myndigheters beredskap:
I denna förordning avses med

1. fredstida krissituationer: situationer som

- avviker från det normala,

- drabbar många människor, stora delar av samhället eller hotar grundläggande värden,

- innebär en allvarlig störning eller en överhängande risk för en allvarlig störning av viktiga samhällsfunktioner, och

- kräver samordnade och skyndsamma åtgärder från flera aktörer, och

2. samhällsviktig verksamhet: verksamhet, tjänst eller infrastruktur som upprätthåller eller säkerställer samhällsfunktioner som är nödvändiga för samhällets grundläggande behov, värden eller säkerhet.

¹¹ Inspirationskälla SvT Nyheter m.fl. 2024-09-20: [Skadat fartyg med farlig last på väg mot Sverige | SVT Nyheter](#).

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

sjökortet går det kablar i området. De meddelar vidare att de har en person svårt klämskadad och medvetlös, på däck. De vågar inte flytta honom.

- Vädret är mulet, uppehåll, god sikt och en nordvästlig vind på ca 11 - 13m/s, ökande till 13-15m/s

2.2 Frågor i momentet:

1. Vilka myndighetsvisa initiala åtgärder vidtas?
 - a) Lista både vad ni vet görs och vad ni anser borde göras. Notera gärna även vad er myndighet sannolikt har gjort när detta scenario börjar i Kattegatt?
 - b) Notera även om ni har uppgifter som ni här anser borde ligga på annan myndighet.
 - c) Vad borde någon annan myndighet göra i detta läge?
2. Inspel: Bogseringen av MV Diamond fortskrider men bogserbåtarna får problem i vinden. Vid Dynan går fartyget på grund. Bogserbåtarna lägger loss och lämnar området. Risken för brand ombord meddelas som överhängande utifrån skador i samband med grundstötningen. Fartygets befälhavare vädjar genom rederiet om hjälp in till Göteborgs hamn för omlastning till annat fartyg alternativt reparation.
3. Inspel: Avbrott i kraftkabel mellan Sverige och Danmark, söder om inloppet till Göteborg.

Följande enheter har ca 1 timme till området:

- Marinen har en korvett norr om händelsen. Samt ett patrullfartyg söder om händelsen.
- Kustbevakningen har fartyg KBV 048 söder om händelsen samt flygplan KBV 502 i luften.
- Räddningstjänsten har inga dimensionerande händelser/insatser för tillfället.

2.3 Diskussionsfrågor:

- a) Hur påverkas sjötrafiken i området, flygtrafik samt angränsande landområden?

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

- b) Vilket ansvar och vilka uppgifter har respektive myndighet? Redovisa för egen myndighet.
- c) Vilka uppgifter borde den egna myndigheten ha, men som saknas?
- d) Vilken uppgift borde ligga på någon annan myndighet
- e) Vilka behov av koordinering föreligger?
- f) Vem leder koordineringen?
- g) Vilka alternativa hamnar kan ta emot strategiska transporter under tiden hindret i Göteborgs inlopp föreligger?
- h) Vilket tekniskt ledningssystem används?
 - 1. Styrkor och svagheter med detta?
 - 2. Hur ser ledningsstrukturen, hierarkin ut?
- i) Vilken ledningsmetod används?
- j) Hur skulle en liknande händelse (grundstötningen med fartyg med farlig last) kunna förhindras?

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

3 Spelmoment BRAVO, krissituation i skärpt beredskap¹²

Nu råder ett mycket spänt läge mellan NATO och Ryssland. Det sker återkommande kränkningar in i Finland och de Baltiska staterna. Sverige har intagit skärpt beredskap¹³ inom alla samhällsviktiga sektorer, men det föreligger inget beslut om att Sverige är i krig. NATO har inte lyft artikel 5.

Danska marina förband opererar utanför den danska västkusten. Övriga NATO marina förband i Östersjön övervakar främst Kaliningrad och Finska viken med primär uppgift sjöfartsskydd. Huvuddelen av den svenska marinen är insatt i NATO-ledda operationer.

Det har förekommit sabotage (konstaterat) på fiberkabel mellan Gotland och fastlandet. Kustbevakningen har utökat sin sjöövervakningskapacitet längs syd- och ostkusten.

Grundscenariot i BRAVO utgår bl.a. ifrån spionmisstänkta ryska fartyg och skador på undervattenskablar.¹⁴

Vädret är mulet, uppehåll, god sikt och en nordvästlig vind på ca 11 - 13m/s, ökande till 13-15m/s

3.1 Inledande frågor i momentet

1. Vilka myndighetsvisa initiala åtgärder vidtas?
 - a) Lista både vad ni vet görs och vad ni anser borde göras. Notera gärna även vad er myndighet sannolikt har gjort innan detta scenario börjar i Kattegatt?
 - b) Notera även om ni har uppgifter som ni här anser borde ligga på annan myndighet.
 - c) Vad borde någon annan myndighet göra i detta läge?
2. Inspel: Efter politiska uttalanden på X skriver en Rysk förespråkare att ”Vi ska ta tillbaka hela Baltikum, vi ska kapa banden med Väst och börjar med elförsörjningen till Litauen, ni kapade Nordstream men vi har inga beroenden av Väst!”
3. Inspel: Marinens sjöövervakningscentral (SjöC) observerar ett ryskt mindre statsfartyg (Admiral Vladimirkij) som är på väg in i svenskt territorialhav öster om

¹² Ur Lag (1992:1403) om totalförsvar och höjd beredskap:

1 § Totalförsvar är verksamhet som behövs för att förbereda Sverige för krig.

För att stärka landets försvarsförmåga kan beredskapen höjas. Höjd beredskap är antingen skärpt beredskap eller högsta beredskap.

¹³ Enligt formuleringen i 'Lag (1992:1403) om totalförsvar och höjd beredskap' kan beredskapen höjas i två olika nivåer; 'skärpt' beredskap och 'högsta' beredskap.

¹⁴ Inspirationskällor:

DN: [Dagens Nyheter 2024-09-27, Ryska fartyg rör sig misstänkt i Östersjön.](#)

SVT: [Försvarsmaktens utredning visar – kabeln skadades av yttre påverkan | SVT Nyheter](#)

SR: [SVT: Ryska spionfartyg kartlägger nordiska energiledningar - Nyheter \(Ekot\) | Sveriges Radio](#)

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

Slite. Fartyget har över radio meddelat att man har ett svårt maskinhaveri och söker nödhamn i Slite. Ett Ryskt örlogsfartyg närmar sig i hög fart den svenska territorialgränsen. Marinens SjöC meddelar Kustbevakningen om behov av stöd för att identifiera fartyget och vid behov visitera.¹⁵ KBV 001 är i närområdet och sätter kurs mot det ryska fartyget och anländer nästan samtidigt som det ryska örlogsfartyget till Admiral Vladimirkij. Det ryska örlogsfartyget skjuter prejskott mot KBV 001 och hävdar rätt att eskortera Admiral Vladimirkij till nödhamn i Slite.

- a) Händelsen sker utanför TVG.
- b) Händelsen sker innanför TVG
- Kustbevakningen har flygplan KBV 501 i luften mellan Gotland och det svenska fastlandet.
- Marinen har inga egna enheter i närområdet.

3.2 Diskussionsfrågor

- a) Vilket ansvar och vilka uppgifter har respektive myndighet? Redovisa för egen myndighet.
- b) Vilka uppgifter borde den egna myndigheten ha, men som saknas?
- c) Vilken uppgift borde ligga på någon annan myndighet
- d) Vilka behov av koordinering föreligger?
- e) Vem leder koordineringen?
- f) Vilket tekniskt ledningssystem används?
 - 1. Styrkor och svagheter med detta?
 - 2. Hur ser ledningsstrukturen, hierarkin ut?
- g) Vilken ledningsmetod används?

¹⁵ Ref Överenskommelse FM KBV, 2022-12-08. Vilken form av samverkan är detta? Vilka krav ställer denna samverkan på myndigheterna FM och KBV?

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

4 Spelmoment CHARLIE

Scenariot kan spelas både i skärpt beredskap och högsta beredskap för att utröna om det föreligger skillnader. Spelet bör inte fastna i en diskussion om huruvida en väpnad konflikt i närområdet (NATO vs Ryssland) innebär att Sveriges Regering förklarar krig eller endast intar högsta beredskap och fortsätter att verka med tillgängliga resurser i eller som stöd till konfliktområdet. Uppfattade olikheter bör dock belysas i syfte att ge en tydligare bild av vad skillnaden mellan krig och högsta beredskap kan innebära för olika deltagare.

Marinen är huvudsakligen insatt i östra Östersjön. Momentet innehåller båda händelserna ovan men med ytterligare press på samhället. Det är t.ex. oklart var gränsen går för innästling genom raidföretag mot Slite på Gotland, vad kan den börja med?

Alt 1 högsta beredskap

Nu råder krig mellan NATO och Ryssland. Det sker anfall in i Finland och de Baltiska staterna. Sverige har mobiliserat. NATO har hävdad att angreppen i Finland och Baltikum är ett väpnat angrepp mot allierade och utifrån artikel 5 samordnas gemensamma militära insatser till försvar för de allierade staterna.

Alt 2 skärpt beredskap

Nu råder ett krisläge mellan NATO och Ryssland. I väst bedöms hoten och risken för anfall in i Finland och de Baltiska staterna som överhängande. Sverige har mobiliserat. NATO hävdar att angrepp mot Finland och Baltikum kommer att ses som ett väpnat angrepp mot allierade och omfattningen av förbandsbehov utifrån artikel 5 bereds.

Danska marina förband opererar utanför den danska västkusten. Övriga marina NATO-förband, inklusive svenska, i Östersjön övervakar främst Kaliningrad och Finska viken med primär uppgift sjöfartsskydd och skydd av egna SLOC¹⁶. Marina säkerhetsoperationer genomförs i norra Östersjön och Gotska sjön inför planerad överskeppning.

MV Diamonds grundstötning beskriven i moment ALFA är åter med men sjöräddningsinsatsen med ankringshaveristen på västkusten kan anses avslutad. Händelserna i BRAVO är också med men det händer mer runt omkring.

Vädret är mulet, uppehåll, god sikt och en nordvästlig vind på ca 11 - 13m/s, ökande till 13-15m/s

¹⁶ Sea Lines Of Communication, SLOC

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

4.1 Inledande frågor i momentet

1. Vilka myndighetsvisa initiala åtgärder vidtas?
 - a) Lista både vad ni vet görs och vad ni anser borde göras. Notera gärna även vad er myndighet sannolikt har gjort innan Göteborgsscenarioet börjar, ute i Skagerrak?
 - b) Notera även om ni har uppgifter som ni här anser borde ligga på annan myndighet.
 - c) Vad borde någon annan myndighet göra i detta läge?
2. Inspel:
 - Det har konstaterats sabotage på undervattenskablar till Gotland. Fiberkapaciteten till och från Gotland är mycket begränsad. Kraftkabeln mellan Gotland och fastlandet är strömlös p.g.a. skador.
 - Sverige genomför värdlandsstöd avseende urlastning på västkusten och transportledning av förband dels mot Norrland, dels mot Oxelösund för vidare transport till Gotland och Åbo genom Destination Gotland, Polferries och Tallink försorg.
 - Störningar i Polenkabeln och en elkabel till Danmark har rapporterats av driftsansvarig genom Svenska Kraftnät.
 - Räddningstjänsten har fått larm från ett fiskefartyg som i sina garn har vad som tros vara en löst drivande mina utanför inloppet till Visby. En man har gått överbord vid försök att lossa minan. De kan inte finna honom men har sjösatt en livflotte när det hände.
 - Kränkningen från moment BRAVO är med igen.

Följande enheter att beakta under momentet:

- Marinen har en minröjningsdivision norr om Oskarshamn. Samt ett patrullfartyg söder om Hoburgen.

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

- Övriga delar av Marinen är insatta i operativ verksamhet (bl.a. MSO i Gotska sjön)¹⁷ i Östersjön till skydd för sjöfarten (civil), NATO:s transporter (militära) och svenska basområden (militära).
- Kustbevakningen har fartyg KBV 047 norr om Ölands norra udde samt KBV 001 nordost om Gotland.
- Kustbevakningen har flera fartygsenheter mellan södra Stockholm skärgård och Bråviken.

4.2 Diskussionsfrågor

- a) Admiral Vladimirskij: Händelsen sker vid territorialvattengränsen (TVG). Är det någon skillnad om händelsen sker innanför eller utanför TVG
- b) Hur hanteras sjötrafiken på Västkusten, med hänsyn till situationen med MV Diamond?
- c) Hur hanteras problemen med sjökablarna mellan Gotland och fastlandet?
- d) Hur påverkas Visby hamn av en möjlig drivande mina?
- e) Vilket ansvar och vilka uppgifter har respektive myndighet? Redovisa för egen myndighet.
- f) Vilka uppgifter borde den egna myndigheten ha, men som saknas?
- g) Vilken uppgift borde ligga på någon annan myndighet
- h) Vilka behov av koordinering föreligger?
- i) Vilka behov av koordinering föreligger och vem leder koordineringen?

4.3 Stödjande inlägg, myndighetvis uppfattning:

- Råder andra ansvar avseende riskhantering i skärpt beredskap eller högsta beredskap? Vad påverkar ev. risktagning?
- Är steget mellan högsta beredskap och krig värt att beskriva?

¹⁷ Maritime Security Operation, MSO. Naval co-operation and guidance for shipping, NCAGS. Världsstöd, VLS (även Host Nation Support, HNS).

Titel/Title
Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number
FOI Memo 8923

- Vilka uppgifter ger Marinen till Kustbevakningen avseende Admiral Vladimirskij? Hur är den typen av uppgifter förberedd?
- Finns det förutsättningar, i så fall vilka, för Kustbevakningen att tillmötesgå Marinens behov av identifiering?
- Finns det förutsättningar, i så fall vilka, för Kustbevakningen att avvisa kränkningen?
- Vem samordnar med utländska myndigheter eller aktörer? Vad behöver samordnas?
- Vem hanterar minan utanför Visby?
- Vilka tillgängliga resurser finns i myndigheterna för att undersöka Polenkabeln?
- Vad finns det för resurser att övervaka (= spana och rapportera, omfattar ej ingripande) Polenkabeln?
- Vilka resurser finns eller borde finnas för ingripande vid befarat eller konstaterat sabotage mot undervattensinfrastruktur?

4.4 Uppföljande frågor, diskussion

- Vem leder verksamheterna i Västerhavet respektive Östersjön?
- Vilket tekniskt ledningssystem används?
 - j) Styrkor och svagheter med detta?
 - k) Hur ser ledningsstrukturen, hierarkin ut?
 - l) Vilken ledningsmetod används?

+++SLUT+++

Titel/Title

Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number

FOI Memo 8923



Utgångsläge:
MV Diamond är under
bogsering mot Göteborg.



Skadat fartyg med farlig last på
väg mot Sverige

Ryska fartyg rör sig misstänkt i
Östersjön



Försvarmaktens utredning visar
– kabeln skadades av yttre
påverkan



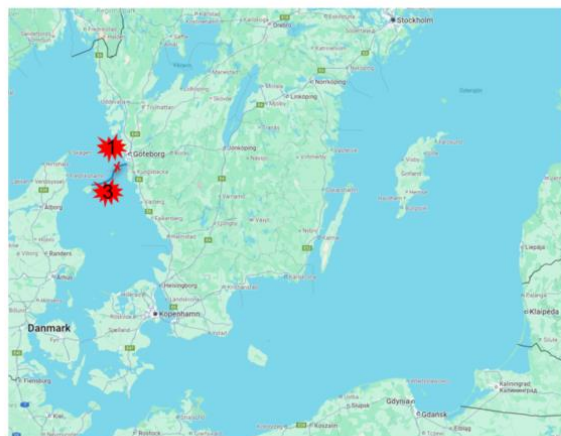
**Moment BRAVO
och CHALIE**
Befarad utveckling
- Binder resurser



Moment ALFA: fred



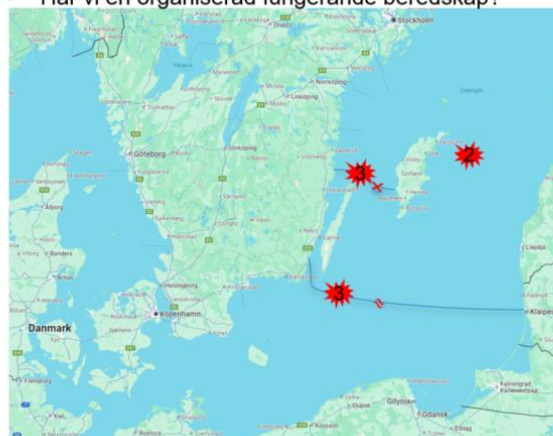
- En krissituation
- Hur är dagsläget?



Moment BRAVO: skärpt beredskap

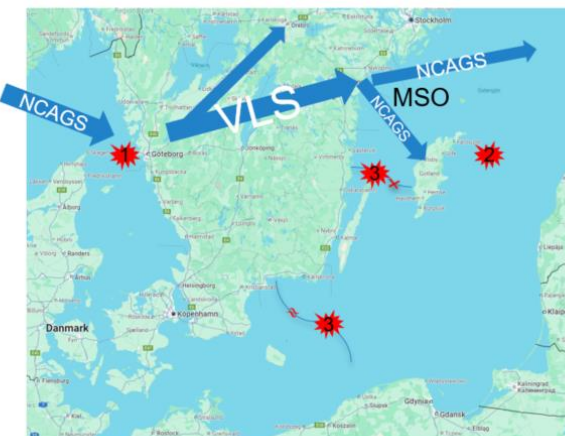


- Kris i närområdet
- En provokativ kränkning, hot och sabotage förekommer
- Har vi en organiserad fungerande beredskap?



Moment CHALIE: 1 skärpt, 2 högsta beredskap
VLS, NCAGS, MSO m.fl. samverkansoperationer.

- Har vi en fungerande organisation?
- Har vi rätt uppgifter och resurser?



<https://geokatalog.sjofartsverket.se/kartvisarefyren/>

Moment ALFA

- MV Diamond på grund i Göteborgs inlopp
- Avbrott i kraftkabel
- KBV 048 miljöräddningsfartyg
- KBV 502 havsövervakningsflygplan
- Korvett HMS Sundsvall
- Patrullfartyg HMS Stockholm

MV Diamond på grund vid Dynan, riskområde 5km.

Händelser i Göteborgs inlopp



<https://geokatalog.sjofartsverket.se/kartvisarefyren/>

Titel/Title

Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number

FOI Memo 8923

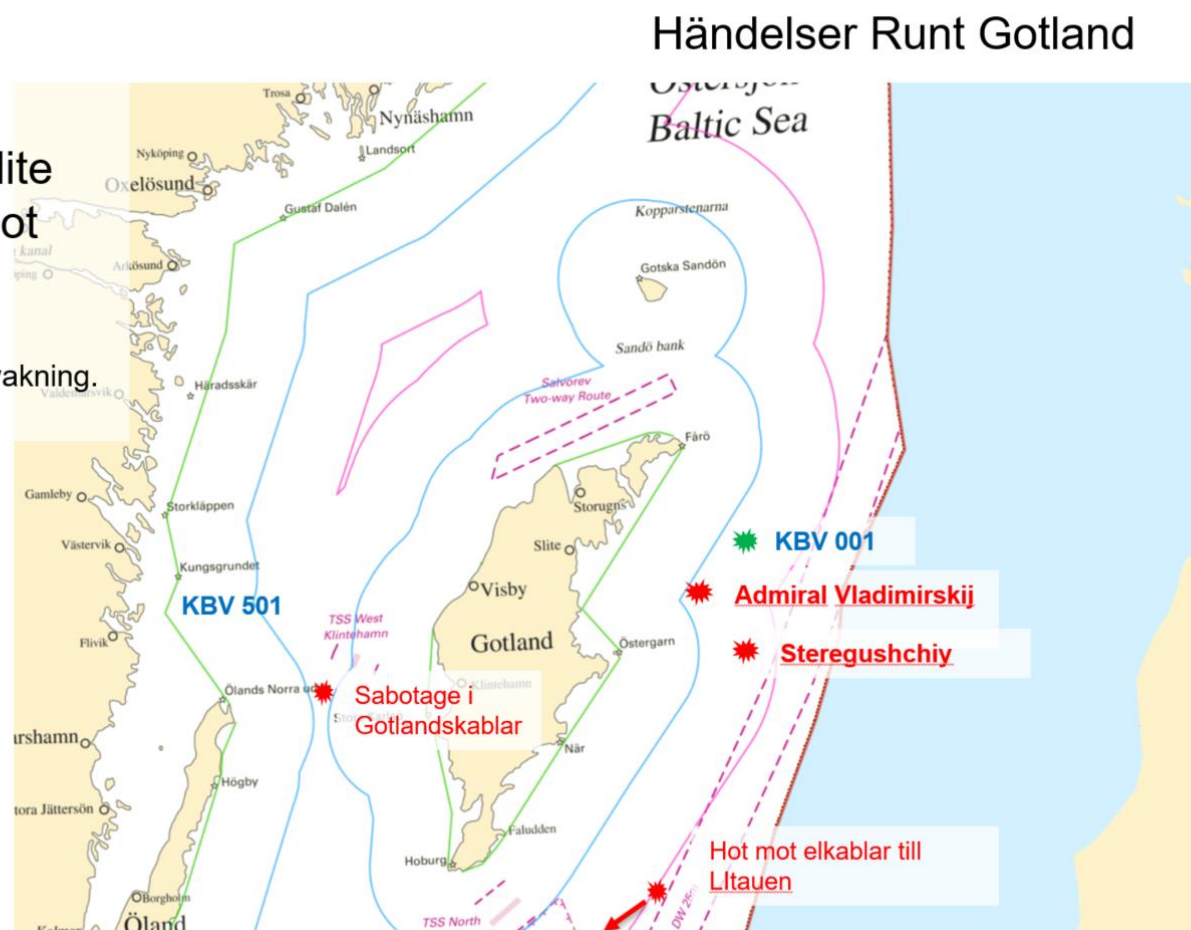
Händelser i Göteborgs inlopp

Moment ALFAMV Diamond på grund i
Göteborgs inlopp

MV Diamond på grund vid Dynan, riskområde 5km.

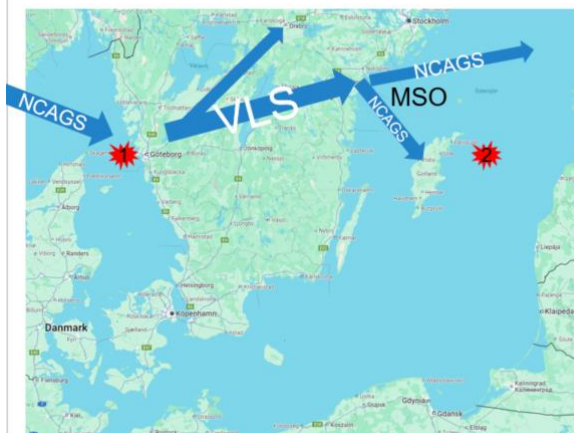
Moment BRAVO

- Kränkning utanför Slite
- Hot och sabotage mot undervattenskablar
- KBV 001 miljöskydd och övervakning.
- KBV 501 havsövervakning fol

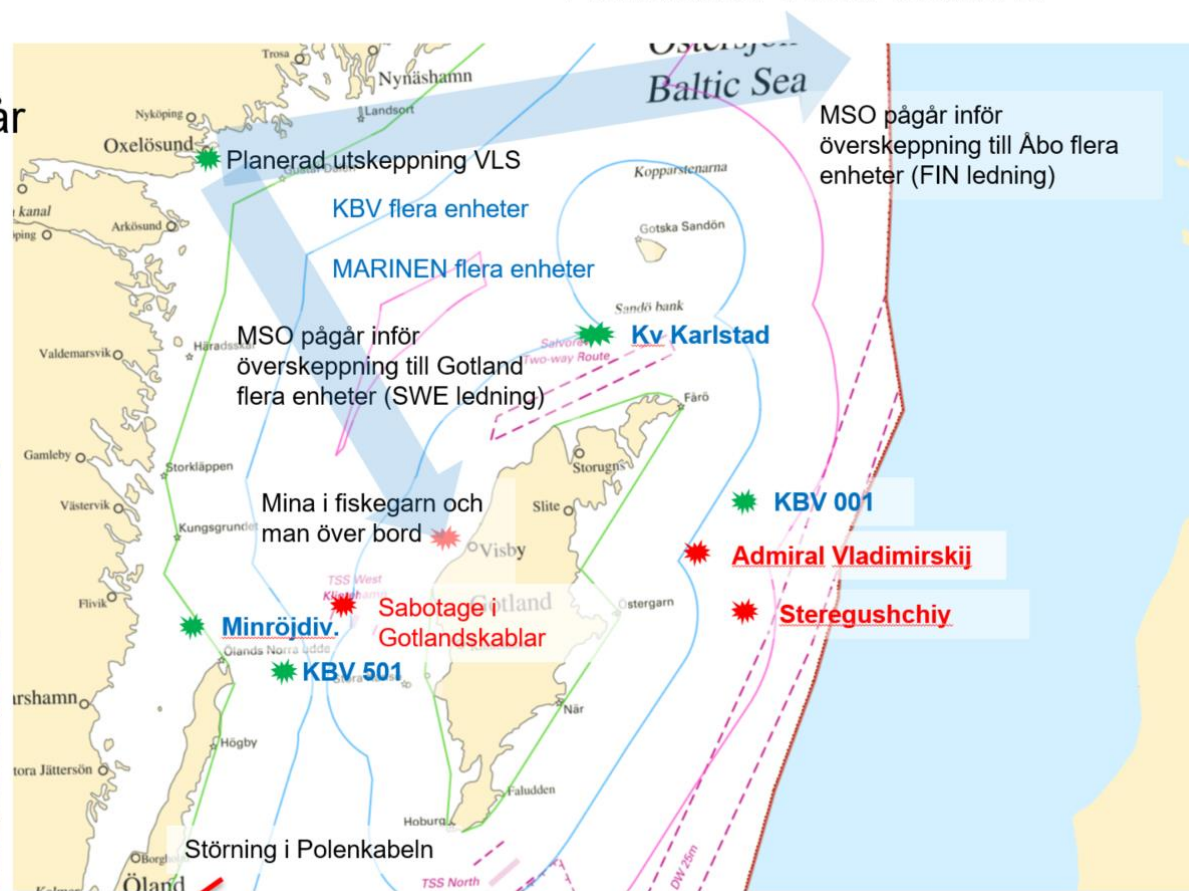


Moment CHARLIE

- Göteborgs inlopp kvarstår
- Händelser runt Gotland
- Kränkning
- Sabotage
- MSO MSO, Maritime Security Operation
- NCAGS NCAGS, Naval co-operation and guidance for shipping



Händelser Runt Gotland



<https://geokatalog.sjofartsverket.se/kartvisarefyren/>

Titel/Title

Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number

FOI Memo 8923

svt NYHETER

Nyheter Lokalt Sport SVT Play Barn

VÄST



Fartyget MV Ruby vid ett tidigare tillfälle. Till höger Göteborgs hamn, som meddelar att det inte är aktuellt att välkomna fartyget som är lastat med den farliga kemikalien ammoniumnitrat. Foto: Vesselfinder/TT

Skadat fartyg med farlig last på väg mot Sverige

UPPDATERAD 20 SEPTEMBER 2024 PUBLICERAD 20 SEPTEMBER 2024

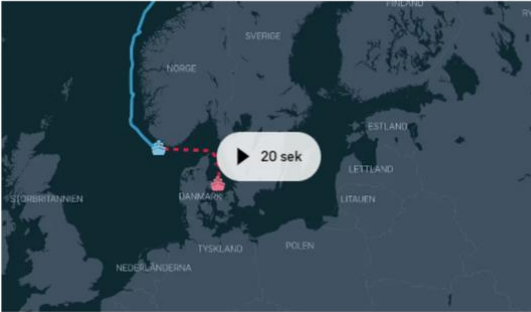
Ett trasigt fartyg med farlig rysk last kan närma sig Sveriges kust och Östersjön. Nu hålls krismöten, rapporterar flera medier.

– Det är inte aktuellt för fartyget att komma till Göteborgs hamn, säger Stefan Strömberg som är kommunikationsansvarig vid hamnen.

Fartyget, som ska ha en explosiv last bestående av ammoniumnitrat, befinner sig just nu utanför Norges kust, men uppges vara på väg förbi Danmark och Sverige på väg mot Litauen. Enligt webbsidor som följer sjöfarten står fartyget som "not under command", vilket innebär att det just nu förs långsamt åt sydöst med hjälp av en bogserbåt.

Flera länsstyrelser och MSB följer fartyget noga. I bland annat Kalmar län informeras kustkommunerna i området under möten på fredagen, enligt P4 Kalmar.

Fartyget MV Ruby lastades i en rysk hamn på Kolahalvön och fick då skrovsador. Det är dock inte välkommet i slutdestinationen i Litauen, vilket danska medier tidigare rapporterat med hänvisning till myndigheten Sefartsstyrelsen.



Se SVT:s grafikkarta som visar fartyget MV Rubys rutt hittills fram till fredag kväll (blå stäcka) och den tilltänkta återstoden av ruten (röd sträcka). Foto: SVT Grafik

Inte aktuellt att lägga till i Göteborg och Uddevalla

Göteborgs hamn är Skandinaviens största hamn, men det är en hamn där fartyg framförallt lastar och lossar för att sedan åka vidare.

– Vi är inget varv där man ligga länge för att repareras. Så av det skälet är det inte aktuellt för MV Ruby att komma hit, säger Stefan Strömberg.

Har ni fått någon förfrågan från fartyget om att lägga till i Göteborg?

– Nej, det har vi inte.

Uddevalla hamn har inte heller blivit kontaktade.

– Det finns ingen anledning att fundera på en svensk hamn, och Uddevalla skulle vara orimligt. Jag har bara fått frågan via medier, säger Ulf Stenberg, vd för Uddevalla hamn.

Men skulle ni kunna ta emot fartyget?

– Nej, vi har ingen kapacitet och andra båtar som ligger vid kajerna.

Beordrades att lämna

När fartyget ankrade i Tromsø upprättade norska myndigheter en skyddszon om 500 meter. Vid en inspektion konstaterades att skadorna behöver repareras, men att det inte var "önskvärt" att det skulle ske i tätbefolkade Tromsø, rapporterar Aftonbladet med hänvisning till The Barents Observer. Då beordrades MV Ruby att lämna.

Fartyget MV Ruby har 20 000 ton ammoniumnitrat ombord som bland annat kan användas som konstgödsel.

Ammoniumnitrat är i sig självt inget sprängämne men kan explodera om det utsätts för till exempel kraftig upphettning. Kemikalien var orsaken till den omtalade [megaexplosionen i Beiruts hamn i Libanon 2020](#) – men då i mycket mindre mängder.

TT

Frida Björk

Uppdaterad 20 september 2024 kl 20:18
Publicerad 20 september 2024 kl 09:40

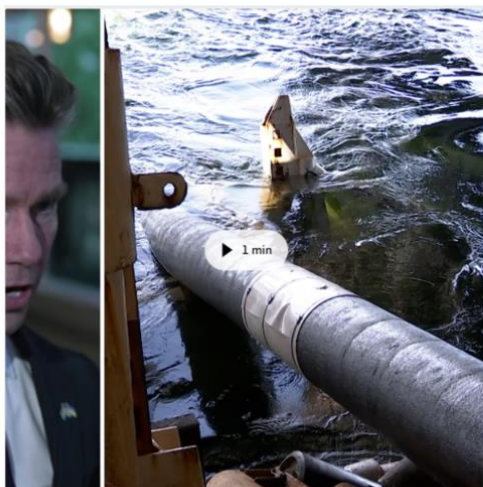


Titel/Title

Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number

FOI Memo 8923



Pål Jonsson (M), försvarsminister, kommenterar senaste uppgifterna om undervattenskablarna. Foto: SVT, Yle/Jarkivbild

Försvarmaktens utredning visar – kabeln skadades av yttre påverkan

UPPDATERAD 23 OKTOBER 2023 PUBLICERAD 23 OKTOBER 2023

Marinens fartyg HMS Belos har sedan förra veckan undersökt den skadade fiberkabeln som ligger på havsbotten mellan Sverige och Estland. Nu har en preliminär rapport överlämnats till regeringen. – Kabeln skadades av yttre påverkan, säger försvarsminister Pål Jonson till SVT Nyheter.

Det var i förra veckan som regeringen höll en presskonferens med anledning av de skador som upptäckts på undervattensinfrastruktur i Östersjön. Sedan i torsdags har [marinen varit på plats](#) och undersökt skadorna. Nu har försvarsdepartementet fått en preliminär rapport från Försvarmakten.

– Efter de dykningar som har genomförts kan vi se att det beror på yttre påverkan på den svensk-estniska kabeln, säger försvarsminister Pål Jonson.

Han uppger att försvarmaktens bedömning ligger i linje med den bedömning som den estniska sidan har gjort.

– Vi kan inte säga i nuläget exakt vad yttre påverkan betyder och skälet till det, säger försvarsministern.

En av flera skador i Östersjön

Den trasiga kabeln heter EE-S1 och ägs av det svenska bolaget Arelion. Skadorna ska enligt bolaget ha uppkommit den 7 oktober på eftermiddagen. Finska och estniska myndigheter utreder också en trasig gasledning och ett kabelbrott i Finska viken. Skador som ska ha uppkommit till varandra nära i tid.

SVT Nyheter har tidigare rapporterat att finländsk och estnisk polis [pekat ut flera fartyg](#) som intressanta i utredningen av vad som hänt.

– Vi för en nära dialog med Estland och Finland men det är för tidigt att peka ut länder i det här läget, säger Jonson.

Marinen fortsatt på platsen

Den svenska marinen är fortsatt på platsen med ubåtsräddningsfartyget HMS Belos som med hjälp av så kallade ROV, fjärrstyrda undervattensfarkoster kan genomföra avancerade dykuppdrag. Enligt Försvarmakten ligger skadan på omkring 70-80 meters djup

– Utredningen måste arbeta vidare för att se vad som ligger bakom den yttre påverkan men det är för tidigt att dra några slutsatser kring det nu, säger försvarsministern.

Aris Velizelos

Sofia Hedberg

John Granlund

Uppdaterad 23 oktober 2023 kl 18:45

Publicerad 23 oktober 2023 kl 16:47



När dansk TV närmade sig ett misstänkt spionfartyg möttes de av beväpnade män. Foto: Morten Klæger/DR

SPIONERI

SVT: Ryska spionfartyg kartlägger nordiska energiledningar

1:59 min Dela

Publicerat onsdag 19 april 2023 kl 06:00

- Ryssland använder civila fartyg för att kartlägga nordiska ledningar för gas, el och datastrafik, och annan viktigt infrastruktur.
- Det berättar SVT:s [Uppdrag granskning](#) i samarbete med de nordiska public service-bolagen, DR, NRK och Yle.
- Med hjälp av dataanalyser, avlyssnad radiokommunikation och underrättelsekällor har 50 misstänkta ryska spionfartyg som rört sig i nordiska vatten identifierats, enligt Uppdrag Granskning.

Tomas Hedman
tomas.hedman@sverigesradio.se



DAGENS NYHETER.
Nyheter Sverige Världen Ekonomi Kultur Sport Klimatet Ledare DN Debatt

VÄRLDEN

Ryska fartyg rör sig misstänkt i Östersjön

Uppdaterad 2024-09-27 Publicerad 2024-09-27

I över 50 fall har ryska forskningsfartyg rört sig misstänkt i nordeuropeiska vatten. Beväpnade militärer har befunnit sig ombord – mycket tyder på att det handlar om spionage på infrastruktur, visar en granskning enligt Yle.

– Det här fanns redan under Sovjettiden, säger underrättelseexperten Tony Ingesson.

Marit Sundberg
Text

→

Finska public servicebolaget Yle ingår i ett internationellt journalistteam som har granskat 72 ryska fartyg under mer än 400 resor, sedan Ryssland genomförde sin fullskaliga invasion av Ukraina. Officiellt används båtarna för hydrografisk forskning under havsytan, men fynden tyder på att de även spionerar på infrastruktur i Östersjön och Nordsjön.

I minst 54 fall har båtar rört sig i krypfart i åtta länders exklusiva ekonomiska zoner. När fartygen rör sig långsamt på öppet hav kan det vara ett tecken på att de gör undervattensobservationer med instrument. Det finns flera exempel:

- I oktober förra året körde fartyget Jevgenij Gorigledzjan fram och tillbaka vid Fehmarn bält mellan Tyskland och Danmark, i ett område som används för att testa tysktillverkade ubåtar.
- I slutet av juni och början av juli samma år uppehöll sig Admiral Vladimirskij i flera dagar utanför Nederländerna.
- Sommaren 2023 seglade Sibirjakov, som tillhör Östersjöflottans hydrografiska avdelning, vid flera tillfällen långsamt i västra Finska viken.

Tony Ingesson, forskare i underrättelseanalys vid Lunds universitet, säger att ryssarna länge har använt sig av fiskebåtar och forskningsfartyg för underrättelseinhämtning.

– Redan under Sovjettiden fanns det ett antal forskningsfartyg som användes för signalspaning. De dök upp på lite olika ställen i samband med tester av vapensystem, som amerikanska robotsystem, säger han till YLE.

Ett typiskt mål för underrättelseinhämtning är undervattenskablar, som elkablar och datakablar för internettrafik.

– En del av fartygen har ganska specialiserad utrustning och kan bära miniubåtar ombord så att de kan komma åt saker på havsbotten. De har förmodligen förmåga att sabotera kablar. Det är ett ganska enkelt sätt att skapa omfattande störningar.

Andra mål av intresse är militära fartyg, militära förband, militärovnings och vapen.

– Om någon stat provskjutit en robot och ryssarna lyckas komma över den i havet är det tacksamt för dem.

Omkring hälften av båtarna ägs av ryska försvarsministeriet eller flottan – resten tillhör civila organisationer med koppling till Kreml. Med hjälp av sociala medier har journalisterna identifierat besättningsmedlemmar och hittat bild- och videomaterial som visar att beväpnade militärer befunnit sig ombord på Admiral Vladimirskij och Sibirjakov. Baserat på detaljer i klädelsen kan vissa tillhöra ryska specialtrupper.

– Det låter inte orimligt med tanke på att det finns en historik av att använda fartygen för underrättelseinhämtning, säger Tony Ingesson.

Rörelsemönstren har kartlagts med hjälp av fartygens AIS-system som anger båtarnas positioner. Även båtarnas väderapparater har använts för att granska rörelsemönstren. Flera av forskningsfartygen sänder väderrapporter i morsekod med position, kurs och fart var sjätte timme när de seglar utan AIS.

I över 500 fall har AIS-systemet stängts av.

– Det uppenbara är att göra det svårare för andra att hålla reda på var de är och vad de gör. Det är inte så ovanligt.

En före detta besättningsmedlem på fartyget Sibirjakov säger att Ryssland har ett strategiskt intresse för kritisk infrastruktur.

– Om den förstörs i ett krig har man en fördel. Forskningskeppens funktion är att skanna havsbotten och ge informationen till militären, säger personen till YLE.

Enligt Natos biträdande generalsekreterare för innovation, hybrid- och cyberfrågor, James Appathurai, handlar det om spionage med syfte att förbereda sabotage.

– Det är ett extremt välfinansierat och mycket kapabelt program. Det fanns redan under Sovjetunionen, säger han till belgiska VRT.

Marit Sundberg
marit.sundberg@dn.se

FOI

FOI MEMO

Datum/Date
2025-07-24

Sidnr/Page no
37 (38)

Titel/Title

Resultat från spel Maritim Säkerhet 2025

Memo nummer/Number

FOI Memo 8923

Tom sida

Tom sida.