



Ett skepp kommer lastat! Eller?

Om betydelsen av en svensk handelsflotta och
krigsförsäkringar vid höjd beredskap

Jenny Ingemarsdotter, Aron Björk, Karl Lallerstedt,
Sandra Silfvast

Jenny Ingemarsdotter, Aron Björk, Karl Lallerstedt,
Sandra Silfvast

Ett skepp kommer lastat! Eller?

Om betydelsen av en svensk handelsflotta och
krigsförsäkringar vid höjd beredskap

Titel	Ett skepp kommer lastat! Eller? – Om betydelsen av en svensk handelsflotta och krigsförsäkringar vid höjd beredskap
Rapportnr	FOI-R--5737--SE
Månad	September
Utgivningsår	2025
Antal sidor	64
ISSN	1650-1942
Uppdragsgivare	Försvarsdepartement
Forskningsområde	Civilt försvar och krisberedskap
FoT-område	Inget FoT-område
Projektnr	A125703
Godkänd av	Daniel Faria
Ansvarig avdelning	Försvarsanalys

Bild: Shutterstock

Detta verk är skyddat enligt lagen (1960:729) om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk, vilket bl.a. innebär att citering är tillåten i enlighet med vad som anges i 22 § i nämnd lag. För att använda verket på ett sätt som inte medges direkt av svensk lag krävs särskild överenskommelse.

This work is protected by the Swedish Act on Copyright in Literary and Artistic Works (1960:729). Citation is permitted in accordance with article 22 in said act. Any form of use that goes beyond what is permitted by Swedish copyright law, requires the written permission of FOI.

Sammanfattning

Sverige är beroende av en väl fungerande sjöfart för landets utrikeshandel och varuförsörjning. Men vad skulle hända med sjöfarten vid krigsfara och krig? Finns tillräckligt många svenskflaggade fartyg? Hur kan denna handelsflotta skyddas från angrepp? Hur fungerar krigsförsäkringar? Sjöfartens förutsättningar att upprätthålla handelsflöden under krig har de senaste decennierna varit en förbisedd fråga. I denna rapport påvisas behovet av ett sammanhängande maritimstrategiskt tänkande för totalförsvaret – både dess militära och civila delar. I rapporten analyseras förhållanden gällande sjöburen handel, krigsförsäkringar, sjöfartsskydd, flaggning av fartyg och personalförsörjning. En generell slutsats är att det försämrade säkerhetsläget i Östersjöregionen har understrukt behovet av att vidta åtgärder för att stärka Sveriges blå, dvs. havsberoende, försörjningsberedskap.

Nyckelord: sjöfart, handel, fartyg, krigsförsäkringar, maritim strategi, ekonomiskt försvar, försörjningsberedskap, kris, krig, höjd beredskap.

Summary

Sweden relies on shipping for trade and supplies. But how would shipping be affected by conflicts and war? Are there enough Swedish-flagged ships? What kind of protection would the merchant fleet need? How does war insurance work? This report explores the meaning of economic defence in the maritime domain, a subject that concerns many areas, including industry policy, transportation, insurance and naval defence. Considering that the conditions of shipping in war has not been a central policy focus in recent years, the report argues that there is now a need to create more coherent strategic thinking about maritime issues, conjoining civil and military preparedness. The report analyses conditions regarding, among other issues, trade, insurance, flagging of ships and maritime workforce. A general conclusion is that the deteriorated security context of the Baltic Sea has underlined the need to take action to strengthen Sweden's blue, i.e. sea-dependent, supply preparedness.

Keywords: shipping, trade, war insurance, maritime strategy, economic defence, supply preparedness, crisis, war.

Innehållsförteckning

1	Inledning	7
1.1	Utgångspunkter och avgränsningar	7
1.2	Syfte och frågeställningar	8
1.3	Tidigare studier och forskning	9
1.4	Begrepp	10
1.5	Disposition	13
2	Ett skepp kommer lastat? Några grundantaganden	14
2.1	Antaganden i totalförsvaret	14
2.2	Hur sjöfarten påverkas under krig och i gråzon	16
2.3	Sjöfart, handel och försäkringar	18
3	Svensk sjöfart: Trender och utmaningar	20
3.1	Utrikeshandel och transporter	20
3.2	Om flaggning och ägande	22
3.3	Utan sjöfolk ingen sjöfart	23
4	Statlig krigsförsäkring: Systemets uppbyggnad och funktion..	25
4.1	Försäkringar och sjöfart.....	25
4.2	Risken för marknadsmisslyckanden.....	26
4.3	Krigsförsäkringsnämnden.....	27
5	Internationell utblick: Handelsflottor och försäkringar	30
5.1	Strategiska handelsflottor	30
5.1.1	Finland	30
5.1.2	Norge	31
5.1.3	Schweiz.....	31
5.1.4	USA.....	32
5.1.5	Australien	33
5.1.6	Typer av sjöfartsstrategier	35
5.2	Krigsförsäkringar i aktuella konflikter.....	37
5.2.1	Israel efter terroristattacker i oktober 2023.....	37
5.2.2	Ukraina efter Rysslands invasion 2022	38

6	Strategier för att stärka beredskapen i sjödomänen	41
6.1	Nationell beredskap	41
6.1.1	Den blå försörjningsberedskapen?	42
6.1.2	Sjöfartsskyddet?	43
6.2	EU:s maritima säkerhetsstrategi.....	44
7	Slutsatser: Rådig, försäkrad och säker?	47
7.1	Rådighet över handelsfartyg.....	47
7.1.1	Förfogande och uttagning av fartyg	48
7.1.2	Tillgång till sjöpersonal.....	48
7.1.3	Internationell jämförelse.....	48
7.2	Krigsförsäkringar.....	49
7.2.1	Krigsförsäkringsnämnden	49
7.2.2	Kommunikation	49
7.2.3	Förberedelser och uppbyggnad över tid.....	50
7.3	De hårda säkerhetsförutsättningarna	50
8	Fem strategiska vägval för Sverige	51
	Litteraturförteckning	55

1 Inledning

Kan vi lita på att skeppen kommer lastade till våra hamnar även under krig? Den här rapporten handlar om hur sjöfart, försäkringar och handel fungerar under orostider och i värsta fall krig. Rapporten bidrar med en sjödimension till den traditionellt sett land-fokuserade försörjningsberedskapen och riktar sig till beslutsfattare och aktörer inom totalförsvaret med intresse för sjöfart och handel.

I analysen beaktas såväl civila som militära perspektiv även om utgångspunkten har varit förutsättningarna för den civila sjöfarten och mer specifikt handelsflottan. Studien har genomförts inom ramen för projektet Försörjningsberedskap och ekonomiskt för-svar som är en del av FOI:s forskningsprogram Civilt försvar.

1.1 Utgångspunkter och avgränsningar

I händelse av ett väpnat angrepp eller krig i Sveriges närområde kommer landets försörjningsberedskap att ställas på prov. Eftersom Sverige geografiskt sett i stort sett kan betraktas som en ö i utkanten av Europa kommer landets försörjning i ett sådant läge att vara beroende av fungerande sjötransporter. Sjöfarten i sin tur kommer bara att upprätthållas om det finns tillgängliga fartyg och besättningar, säkra farleder och hamnar, ett fungerande system för krigsförsäkringar samt marinstridskrafter som kan skydda handelssjöfarten.¹

Insikterna om sjötransporternas betydelse för Sveriges varuförsörjning i kris och krig är dock idag begränsade. Trots Sveriges maritima präglade förutsättningar har planeringen för landets försörjningsberedskap länge haft ett inåtblickande landfokus. Tidigare strategiska vägval, som t.ex. satsningen på beredskapslager snarare än sjöfartsskydd under det kalla kriget, formade länge beredskapstänkandet.² Inte heller det för sjötransporterna så viktiga systemet för krigsförsäkringar är idag särskilt känt. I Sveriges tidigare ekonomiska försvar fanns en omfattande planering för försäkringsområdet men i samband med att totalförsvaret som helhet avvecklades i slutet av 1990-talet föll även detta område i glömska.

I lägen när försäkringsmarknaden inte längre fungerar ger krigsförsäkringslagen staten möjlighet att försäkra transporter om dessa är av ”väsentlig betydelse för försvarsansträngningarna, folkförsörjningen eller näringslivet”.³ Lagtexten specificerar inte vad detta i praktiken innebär eller vad som avses med transportområden. I denna rapport har vi valt att fokusera på sjöfarten på grund av dess betydelse för utrikeshandeln. Vi har också valt att fokusera på den roll som Krigsförsäkringsnämnden har i Sverige. Denna myndighet, vars föregångare inrättades redan 1938, har mandat att teckna försäkring mot krigsrisk

¹ Granholm, Niklas (2025), *En blå tråd. Förändrade förutsättningar för svensk sjömak i ett långsiktigt försämrat säkerhetspolitiskt omvärldsläge*, FOI Memo 8903; Prop. 1998/99: 85, *Försäkring under krig och krigsfara*.

² Den försvarspolitiska nedprioriteringen av sjöfartsskyddet blev tydlig med försvarsbeslutet 1972, vilket vi kommer att återkomma till. På senare år har dock sjötransporternas betydelse för totalförsvaret åter börjat uppmärksammas.

³ Lag (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara.

inom transportområdet. Även den internationella försäkringsmarknaden beskrivs översiktligt, inklusive hur så kallade högriskområden hanteras av privata försäkringsbolag.

Export och import är viktiga ur ett totalförsvarsperspektiv men varierar i tyngd beroende på vad som diskuteras. För försörjningsberedskapen – det vill säga hur tillgången till nödvändiga varor och tjänster i kris och krig kan säkerställas – kommer importen att vara mer central. Försörjningsberedskapen utgör dock enbart en delmängd av det ekonomiska försvaret som i sin tur även omfattar hur Sverige kan upprätthålla den nationella ekonomin och dess motståndskraft. Ekonomiskt försvar inkluderar därför tydligare både export och import.⁴ I rapporten kommer det bredare perspektivet ekonomiskt försvar ligga i fokus och därmed är både export och import av intresse.

Tillgång till fartyg, besättningar, försäkringar och sjöfartsskydd är dock inte de enda faktorerna av vikt för den sjöburna varuförsörjningen. Några aspekter som under arbetets gång också identifierats som betydelsefulla, men som vi inte fördjupar i denna rapport, är hamnarnas avgörande funktion för sjöfarten, vikten av förmåga till isbrytning samt sjöfartens teknikberoende, t.ex. för navigering. Utan fungerande hamnar kan fartygen inte lasta och lossa gods för vidare transport, och utan tillgång till isbrytare riskerar hamnarna att bli otillgängliga under vintertid. Sjöfartens teknikberoenden, som t.ex. tillgång till rymdtjänster för navigering, är också en faktor som har växt i betydelse.⁵

1.2 Syfte och frågeställningar

Studiens syfte är tvåfaldigt: dels att öka kunskapen om sjöfartens betydelse för totalförsvaret, dels att identifiera brister eller behov av förändringar i nuvarande planering för upprätthållande av handel i krig.

Vägledda av följande frågeställningar har vi undersökt sjöfartens och krigsförsäkrings-systemets förutsättningar och betydelse för det svenska totalförsvaret:

1. Vilka är de grundläggande förutsättningarna för sjöfarten som är viktiga att förstå utifrån ett totalförsvarsperspektiv?
2. Vilken funktion för sjöfarten har statliga försäkringsgarantier vid sidan av den privata marknaden vid krig eller krigsfara? Finns behov av att justera eller stärka den nuvarande svenska strukturen för krigsförsäkringar utifrån potentiella krav och påfrestningar under krig?
3. Vilka typer av strategiska handelsflottor och krigsförsäkringssystem används i andra länder, och vad kan vi lära från aktuella konflikter?

Frågeställningarna har undersökts med stöd av relevant litteratur, inklusive lagtexter, myndighetsrapporter, aktuell statistik samt forskningslitteratur med fokus på sjöfart och handel. Inläsningen har kompletterats med intervjuer av centrala aktörer, främst gällande

⁴ Ingemarsdotter, Jenny (2024), *Ekonomiskt försvar: Vad och varför*, FOI Memo 8482.

⁵ För sjöfartens beroende av rymdinfrastruktur, se Reichel, Beatrice och Jenny Ingemarsdotter (2023), *Samhällets beroende av rymdinfrastruktur – En översikt och analys av konsekvenserna för utvecklingen av det civila försvaret*, FOI-R--5368--SE, s. 58-59.

krigsförsäkringsområdet.⁶ Den internationella utblicken syftar till att bredda förståelsen av förutsättningarna för handelsflottor under krig liksom krigsförsäkringarnas roll. Inom ramen för detta tema har vi därför undersökt hur systemen är uppbyggda i andra länder samt analyserat exempel på hur stater har agerat i relation till aktuella konflikter och högriskområden.

1.3 Tidigare studier och forskning

Tidigare forskning finns att tillgå om försäkringsväsendet liksom om sjöfart, men skärningsfältet mellan krigsförsäkringar och sjöfart är vad vi har kunnat utröna underanalyserat. Värdefulla översikter av Sveriges krigsförsäkringssystem under det kalla kriget återfinns framför allt i statliga offentliga utredningar (den senaste från 2013) och propositioner, samt skrifter utgivna av Överstyrelsen för ekonomiskt försvar (ÖEF). Beskrivningar av det nutida systemet är mer sparsamma, men en översikt gavs ut av föreningen *Svensk försäkring* år 2023.⁷

Vad gäller beredskapsperspektiv på svensk sjöfart kan nämnas Transportrådets analyser av sjötransportbehov i kris och krig som genomfördes under 1980-talet.⁸ Transportrådets studier utgjorde vid denna tid en del av den civila så kallade perspektivplaneringen, dvs. det civila försvarets långsiktplanering. Enligt regeringens anvisningar belystes bland annat konsekvenserna av uteblivna sjötransporter i ett krigsläge, samt även vilka möjligheter som fanns att ersätta eller begränsa behovet av sjötransporter.⁹ Denna typ av beredskapsinriktad civil transportplanering fasades ut under 1990-talet i samband med avvecklingen av det civila försvaret. För nutida förhållanden gällande handel och sjötransporter finns bland annat statistik och analyser att tillgå utgivna av myndigheten Trafikanalys (se särskilt kapitel 3 i denna rapport om svensk sjöfart).

Mot bakgrund av det försämrade säkerhetsläget i Östersjön och Sveriges medlemskap i Nato har FOI på uppdrag främst av Försvarsmakten genomfört studier på temat Nato-medlemskapets konsekvenser för sjödomänen, den marina förmågeutvecklingen i Östersjöregionen liksom innebörden av sjökriget i Svarta havet.¹⁰ Forskningslitteratur om marin krigföring, strider i sjödomänen, sjökontroll osv. är omfattande och återfinns i begränsad omfattning i rapportens källhänvisningar i respektive kapitel (samt i litteraturförteckningen). För webbaserade nyhetsartiklar etc. återfinns fullständiga referenser med länkar i litteraturförteckningen. En översikt av försörjningsrelaterade hotbilder i ett civilt beredskapsperspektiv återfinns i rapporten *Det ekonomiska försvarets hotbilder*.¹¹

⁶ Krigsförsäkringsnämnden, Föreningen Svensk Sjöfart och Lloyd's Joint War Committee. Intervjuerna har främst fungerat som bakgrundsintervjuer för kunskapsuppbyggnad i specifika sakfrågor.

⁷ Svensk försäkring (2023), *Omvärldstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*. Se även SOU 2013:28.

⁸ Transportrådet, *Sjötransportbehov i kris och krig*. Rapport 1989:10, s. 4. Se vidare kapitel 2.

⁹ Ibid., s. 5. En analys som idag är föråldrad givet samhällets ändrade förutsättningar idag jämfört med 1980-talet.

¹⁰ Granholm (2025), *En blå tråd*; von Reybekiel Trostek, Jonas (2025), *Tankelinjer i den marina förmågeutvecklingen i Östersjöregionen*, FOI Memo 8798; Henningsson, Jan och John Welsh (2024), *Natomedlemskapets konsekvenser för sjödomänen: Ett diskussionsunderlag inför fortsatt förmågeutveckling*, FOI Memo 8446; Granholm, Niklas (2024), *Sjökriget i Svarta havet. Analys av förlopp, utfall och konsekvenser*, FOI Memo 8483.

¹¹ Ingemarsdotter, Jenny, Ester Veibäck, Kristina Hellström (2025), *Det ekonomiska försvarets hotbilder: En kunskapsöversikt*, FOI-R--5616--SE.

1.4 Begrepp

I denna rapport förekommer begrepp som svenskflaggade, svenskregistrerade och svenskkontrollerade fartyg. I vilken mening ett fartyg är ”svenskt” beror i korthet på om ägande eller flaggning avses. Begreppet *svenskkontrollerad* (eller ”i svensk regi”) handlar om ägande, medan *svenskflaggad* innebär att fartyget finns i det svenska skeppsregistret. En sammanfattning av dessa och andra begrepp ges i tabell 1.

Den *svenskkontrollerade handelsflottan* är alla handelsfartyg som ägs av svenska aktörer. Fartygen kan vara flaggade (registrerade) i Sverige eller utomlands. I motsats till vad ordet svenskkontrollerad antyder har den svenska staten inte kontroll över svenskkontrollerade fartyg i händelse av krig såvida de inte också är svenskflaggade. Endast svenskflaggade fartyg omfattas nämligen av förfogandelagstiftningen.¹²

Uttrycket *den svenska handelsflottan* syftar på svenskflaggade, dvs. svenskregistrerade fartyg. Ur ett rådighetsperspektiv är denna kategori mest intressant för totalförsvaret. Det finns idag ett hundratal svenskflaggade större handelsfartyg.¹³

I rapporten används begreppet ”sjödomän” vilket är hämtat från en försvarskontext. Begreppet *sjödomän* beskrivs av Försvarsmakten enligt följande:

Sjödomänen börjar vid kustlinjen och består av såväl öppna havsytor som kust- och skärgårdsområden. Till skillnad mot i markdomänen syftar striden i sjödomänen inte primärt till erövring eller skydd av territorium utan snarare till att kontrollera sjöförbindelser för såväl militära som kommersiella ändamål. Havet har mycket stor betydelse för svensk handel, som transportväg och källa för naturresurser. Sjötransportlederna är viktiga för Sveriges och angränsande länders försörjning varför skydd av dessa är av stor betydelse för Sveriges uthållighet och därmed för totalförsvaret.¹⁴

Begreppet *sjöfartsskydd* handlar övergripande om att värna liv och egendom liksom om att skydda samhället från ekonomiska och andra oönskade konsekvenser av hot mot sjöfarten.¹⁵ Historiskt sett har handelsflottan och örlogsflottan (dvs. de marina stridskrafterna) varit nära sammankopplade då den senare skyddade handeln medan handeln i sin tur var avgörande för landets ekonomi och försörjning.¹⁶

I denna rapport används både begreppen *försörjningsberedskap* och *ekonomiskt försvar*. Med försörjningsberedskap avser MSB ”förmågan att i kris- och krigssituationer förse befolkningen med de varor och tjänster som behövs för dess överlevnad.

¹² För ett utförligare resonemang, se Schelin, Johan och Mattias Widlund (2023), ”En svensk handelsflotta i krig och kristider?”, *Tidskrift i sjöväsendet*, nr 3 2023, s. 282: ”I samband med ett ytterligare försämrat säkerhetsläge kan Sverige heller inte gärna räkna med andra resurser än svenskflaggade fartyg. ... Egendom som finns utomlands kan därför normalt sett inte kan tas i anspråk genom förfogande även om denna indirekt kontrolleras av svenska intressen. Enligt artikel 92 havsrättskonventionen föreskrivs dessutom att fartyg är folkrättsligt underlagda flaggstatens exklusiva jurisdiktion.”

¹³ Enligt Trafikanalys bestod den svenskregistrerade handelsflottan (minst 100 brutto, en enhetslös volymenhet som baseras på fartygets storlek) av 310 fartyg den 31 december 2023. Av dessa uppgick antalet fartyg på minst 500 brutto till 113. Trafikanalys (2024), *Fartyg 2023 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*. Det är främst fartyg på över 500 brutto som är utsatta för internationell konkurrens. Se även SOU 2010:73, *Svensk sjöfarts konkurrensförsättningar: Betänkande av Utredningen om sjöfartens konkurrensföretag*, s. 53.

¹⁴ Försvarsmakten, *Militärstrategisk doktrin – MSD 22*, s. 53.

¹⁵ Thomson, Peter och Mattias Widlund (2024), *Sjöfartsskydd*. Fjärde Upplagan. Stockholm: Jure Förlag.

¹⁶ Wedin, Lars (2025), *Havet och dess strategi: Sammandrag*, 8.

Det är också förmågan att förse samhällsviktiga verksamheter, både civila och militära, med de varor och tjänster som behövs för deras funktionalitet”.¹⁷ Historiskt sett har benämningarna försörjningsberedskap och ekonomiskt försvar i praktiken ofta använts synonymt, men ekonomiskt försvar har tydligare beaktat säkerhetspolitiska aspekter av Sveriges försörjning.¹⁸ Även idag uppfattas ekonomiskt försvar begreppsmässigt som bredare och mer säkerhetspolitiskt orienterat än det mer krishanterande begreppet försörjningsberedskap. Som framgår av Försvarsberedningens rapport *Kraftsamling* (2023) behöver ett robust ekonomiskt försvar fokusera på mer än försörjningsberedskap i meningen specifika varor och tjänster. Avgörande för svensk totalförsvarsförmåga är enligt beredningen även finansiell stabilitet, näringslivets funktionalitet, transporter och upprätthållande av handel med omvärlden.¹⁹

I rapporten används även begreppen kris, krig och krigsfara liksom höjd beredskap. Rapportens huvudfokus är krig och krigsfara, dvs. de förhållanden som begreppet höjd beredskap avser. Dock är det inte nödvändigt eller önskvärt att helt avgränsa bort kristillstånd som kan uppstå utan att krigsfara råder. Försörjningskriser kan uppstå av en rad olika orsaker, inklusive naturkatastrofer och hybridkrigföring.²⁰ Ur ett maritimt beredskapsperspektiv är framför allt krisens längd av intresse. Vid långvariga kristillstånd kommer t.ex. inte landets försörjningsbehov att kunna täckas av beredskapslager utan vara beroende av en grundnivå av import. Vissa verktyg som staten har till förfogande kan dock aktiveras först vid höjd beredskap, dvs. om krig eller krigsfara råder. Detta gäller t.ex. krigsförsäkringslagstiftningen.

Slutligen används i rapporten även begreppen *marin* respektive *maritim* strategi. Skillnaden är att maritim avser samtliga aspekter av havsrelaterade aktiviteter, som t.ex. ekonomi, miljö och säkerhet. Begreppet marin är en delmängd av maritim och fokuserar på militära aspekter, såsom att kunna verka mot en angripare och etablera sjökontroll för att hålla sjövägarna öppna.²¹

I tabell 1 beskrivs några av de centrala begreppen som används i denna rapport.

¹⁷ MSB (2021), *Strategi för försörjningsberedskap*, MSB 7184; Definitionen utgår från Stenérus Dover, Ann-Sofie, Anders Odell, Per Larsson och Johan Lindgren (2019), *Beredskapslagring: En kunskapsöversikt om beredskapslagring som ett verktyg för ökad försörjningsberedskap i Sverige*, FOI-R--4644--SE.

¹⁸ Ingemarsdotter (2024), *Ekonomiskt försvar: Vad och varför*. FOI Memo 8482.

¹⁹ Försvarsberedningen (2023), *Kraftsamling – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret*, DS 2023:34.

²⁰ Ingemarsdotter, Veibäck, Hellström (2025), *Det ekonomiska försvarets hotbilder: En kunskapsöversikt*.

²¹ Wedin (2025), *Havet och dess strategi: Sammandrag*, s. 13; Prop. 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025–2030*, s. 78.

Tabell 1. Ordlista (tematisk ordning).

Begrepp	Förklaring	Källa
<i>brutto (bruttodräk-tighet)</i>	Enhetslös volymenhet som baseras på fartygets storlek.	Försvarmakten (H Fartygskapacitet 2023)
<i>dödvikt</i>	Är ett storleksmått som anges i ton och anger vikten av den last som ett fartyg maximalt kan bära inklusive vikten av fartygsbränsle, färskvatten, proviant och besättning.	Trafikanalys (Fartyg 2023)
<i>fartyg</i>	Farkost avsedd att användas för sjötransport.	Försvarmakten (H Fartygskapacitet 2023)
<i>skepp</i>	Ett fartyg som är längre än 24 meter. Om fartyget är max 24 meter långt är det en båt.	Trafikanalys (Fartyg 2023)
<i>fartyg i svensk regi</i>	Ett fartyg som ägs av ett svensktregistrerat bolag eller vars kommersiella drift sköts av ett svenskt bolag registrerat i Sverige. Detta innefattar både fartyg som är svensk- och utlandsregistrerade. Fartyg i svensk regi brukar också kallas svenskkontrollerade fartyg.	Trafikanalys (Fartyg 2023)
<i>örlogsfartyg</i>	Fartyg och svävare som tillhör en stats stridskrafter, har de yttre nationella kännetecken som utmärker örlogsfartyg, står under befäl av vederbörligen utnämnda officerare och är bemannade av besättningar underkastade fastställda disciplinregler.	Försvarmakten (H Fartygskapacitet 2023)
<i>statsfartyg</i>	Örlogsfartyg, forskningsfartyg samt andra fartyg och svävare som ägs eller brukas av en stat och nyttjas i icke-kommersiellt syfte. Statsfartyg delas in i örlogsfartyg (militära statsfartyg) och civila statsfartyg.	Försvarmakten (H Fartygskapacitet 2023)
<i>handelsflotta</i>	Består av <i>lastfartyg</i> (tankfartyg, bulkfartyg, rorofartyg, general cargo, containerfartyg, övriga lastfartyg) samt <i>passagerarfartyg</i> (passagerarfärjor, ropax, kryssningsfartyg, övriga passagerarfartyg).	Trafikanalys (Fartyg 2023)
<i>flaggstat</i>	Den stat vars flagga ett fartyg har.	Försvarmakten (H Fartygskapacitet 2023)
<i>inflaggning</i>	Process för hanteringen av ett fartygs överföring från ett utländskt register till det svenska skeppsregistret	Transportstyrelsen (TSFS 2018:27)
<i>utflaggning</i>	Att registrera fartyg i annat land än det egna.	Nationalencyklopedin
<i>svenskflaggat fartyg</i>	Avser svensktregistrerade fartyg, dvs. fartyg i det svenska skeppsregistret.	FOI (tolkning)
<i>svenskkontrollerat fartyg</i>	Ett fartyg i svensk regi (avser ägande).	Trafikanalys (Fartyg 2023)
<i>svenskregistrerat fartyg</i>	Fartyg registrerat i det svenska skeppsregistret.	Transportstyrelsen (TSFS 2018:27)
<i>svenska handelsflottan</i>	Handelsfartyg om minst 100 brutto bestående av svensktregistrerade (svenskflaggade) fartyg.	Trafikanalys (Fartyg 2023)

1.5 Disposition

Efter detta inledande kapitel som beskriver studiens syfte och frågeställningar övergår vi i kapitel 2 till en översikt av krigsförsäkringarnas roll i totalförsvaret samt hur sjöfarten antas påverkas vid krig. I kapitel 3 ges en översikt av sjöfartens centrala betydelse för Sveriges försörjning utifrån aktuell statistik över export och import. Vi berör också andra relevanta förutsättningar för sjöfarten på en internationaliserad marknad (såsom betydelsen av flaggning, ägarskap och besättningar).

I kapitel 4 fördjupar vi innebörden av statliga krigsförsäkringar i termer av nutida planering och Krigsförsäkringsnämndens uppgifter. I kapitel 5 ges en internationell utblick med exempel på hur andra stater agerat angående handelsflottor och krigsförsäkringar. I kapitel 6 ges exempel på åtgärder för att stärka beredskapen liksom vilka strategier som driver arbetet på EU-nivå. Rapportens två avslutande kapitel innehåller slutsatser samt reflektioner kring vägval för Sverige.

2 Ett skepp kommer lastat? Några grundantaganden

Sverige är ett land med ett mycket högt beroende av fungerande sjötransporter för sin varuförsörjning. Cirka 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Detta betyder att det svenska totalförsvaret för sin uthållighet och motståndskraft är sårbart för störningar i detta transportslag. Samtidigt har säkerhetsläget i Östersjöregionen försämrats. Detta är en oroväckande utveckling för hela regionen då sjöfarten i Östersjön försörjer mer än 100 miljoner människor och länderna i området är beroende av obruten handel över haven.²² Men vad betyder det för Sverige och svensk försörjningsberedskap att sjöfarten har denna roll, och vad skulle hända vid krigsfara och krig?

I detta kapitel redovisas några av de grundantaganden som har gjorts i totalförsvaret gällande sjöfart och handel. Vi introducerar även krigsförsäkringarnas roll och hur sjöfarten mer konkret kan påverkas under krig och i gräzonslägen.

2.1 Antaganden i totalförsvaret

Regeringen skriver i sin inriktning för totalförsvaret (2025-2030) att det är viktigt för Sveriges försörjningsförmåga att kunna upprätthålla handel med andra länder vid krigsfara och krig. Som regeringen också konstaterar är detta viktigt även för andra EU- och Natoländer som är beroende av svenska varor och tjänster för att kunna upprätthålla sin försörjning och produktion av varor och tjänster av vikt för ländernas försvar.²³

Regeringen gör samtidigt bedömningen att risken för att Sverige ska bli helt avskuret från importmöjligheter och viktig handel inte är överhängande och därmed är detta inte en händelseutveckling att planera utifrån på samma sätt som tidigare. Särskilt betonas betydelsen av EU:s inre marknad för Sverige.²⁴

Dessa antaganden har också uttryckts av Försvarsberedningen ("... planerna ska därför inte utgå från att Sverige ens i krig är helt avskuret")²⁵ och i utredningar gällande totalförsvaret, som t.ex. här i utredningen om livsmedelsberedskap: "Den enskilt viktigaste åtgärden för att säkerställa livsmedelsförsörjningen är att så långt som möjligt upprätthålla den inre marknaden och handeln".²⁶ I sitt remissvar till denna utredning menade

²² Siffran 90 procent syftar på volym. Se Havs- och vattenmyndigheten (2022), *Havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet Statlig planering i territorialhav och ekonomisk zon 2022*, s. 212. Om Östersjöns betydelse, se Sjöfartsverket (2023), "Krisberedskap", 25 juli 2023. Om det försämrade läget i Östersjön, se Prop. 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025-2030*, s. 45.

²³ Prop. 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025-2030*, s. 122.

²⁴ Ibid. Under det kalla kriget var dock avspänningsscenariot en viktig hotbild som det ekonomiska försvaret hade i uppgift att planera inför. Se Wedebrand, Christoffer och Jenny Ingemarsdotter (2024), *Försörjningsberedskap på central nivå, åren 1947-2002*, FOI-R--5455--SE.

²⁵ Försvarsberedningen (2023), *Kraftsamling – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret*, DS 2023:34, s. 48.

²⁶ SOU 2024:8, *Livsmedelsberedskap för en ny tid*, s. 13.

dock Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien (KSLA) att Sverige inte fullt ut kan förlita sig på att den inre marknaden kommer att fungera vid kraftiga handelsstörningar.²⁷

I allmänhet är antagandet om att handeln kommer att kunna fortgå, om än med vissa störningar, relativt oomtvistat och kan spåras tillbaka till mitten av 1990-talet när Sverige gick med i EU.²⁸ Då motiverades avvecklingen av försörjningsberedskapen med att Sverige nu kunde förlita sig på ”det fria varuflödet inom EU”.²⁹ Vid denna tid antogs att hotbilden krig i princip hade utgått varför intresset också minskade för sådant som krigsförsäkringar och sjöfartens roll vid krigsfara och krig.

Erfarenheterna av covid-19-pandemin visade dock att den fria rörligheten inom EU inte kan tas för given. Numera finns en rättsakt om krissituationer och resiliens på den inre marknaden som i kristider ska säkerställa tillgången till strategiska varor genom att motverka störningar i leveranskedjor (IMERA).³⁰

De senaste åren har också medfört en förändrad syn på haven: Från att ha setts som en fredad zon av gemensamma handelsvägar ses nu sjödomänen alltmer som en konfliktarena.³¹ Regeringen konstaterar att omvärldsutvecklingen med bland annat den ryska skuggflottan och ökad militär närvaro i Östersjön medför att ”sjöövervakning bör vara en prioriterad förmåga”.³² Vidare instämmer regeringen i Försvarsberedningens slutsats att tillgången på sjötransporter under höjd beredskap behöver säkerställas så långt som möjligt.³³ Mer specifikt nämns förmödenheter, militära förband och materiel.³⁴

Försvarsmakten konstaterar att totalförsvarets samlade behov av fartygskapacitet är brett och täcker en mängd olika slags fartyg:

För militära ändamål kan exempelvis nämnas fartyg för olika bevaknings- och transportuppgifter samt s.k. ro-ro-fartyg (roll-on/ roll-off) och ro-ro-passagerarfartyg för transport av gods resp. gods och passagerare, där godset rullas ombord med mobila lastbärare. För civilt försvar kan för folkförsörjningen behövas tillgång till exempelvis torrlastfartyg för transport av t.ex. spannmål och tankfartyg för transport av drivmedel.³⁵

En viss omsvängning framträder därmed i de antaganden som ligger till grund för totalförsvarsplaneringen. Å ena sidan gäller fortsatt grundantagandet att Sverige inte kommer att bli helt avskuret från viktiga handelsförbindelser, inte ens i krig. Å den andra sidan betonas ett försämrat säkerhetsläge i Östersjön samt vikten av att sjötransportlederna kan skyddas och hållas öppna. Det har därmed uppstått ett behov av att säkerställa förmåga att skapa detta skydd och därmed tillse att vi faktiskt inte blir avskurna.

²⁷ Kungl. Skogs- och Lantbruksakademien, *Remissyttrande över betänkandet SOU 2024:8 Livsmedelsberedskap för en ny tid*.

²⁸ Från propositionen *Förändrad omvärld – omdanad försvar* (prop. 1998/99:74), citerat i prop. 2001/02:10, *Fortsatt förnyelse av totalförsvaret*, s. 176.

²⁹ Prop. 2001/02:10, *Fortsatt förnyelse av totalförsvaret*, s. 172.

³⁰ Dvs. Internal Market Emergency and Resilience Act.

³¹ Kaushal, Sidharth (2023), *Navies and Economic Warfare: Securing Critical Infrastructure and Expanding Policy Options*. RUSI Occasional Paper, s. 3.

³² Prop. 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025–2030*, s. 139.

³³ *Ibid.*, s. 141.

³⁴ *Ibid.*, s. 78.

³⁵ Försvarsmakten (2023), *Handbok Säkerställande av fartygskapacitet (H Fartygskapacitet)*, s. 14.

Historiskt sett har den marina uppgiften att skydda kommunikationerna till sjöss tenderat att nedprioriteras i Sverige, som Lars Wedin visat.³⁶ Detta trots tidiga insikter om sambandet mellan ett lands örlogsflotta, handelsflotta och statens finanser, uttryckt redan 1756 av Bengt Ferner genom begreppet sjömak.³⁷ Visserligen medförde det första och sedan andra världskriget en påminnelse om handelsflottans roll och behovet av att skydda civila fartyg. Men under det kalla krigets svenska fokus på invasionshot blev flottans uppgift att bestrida och hejda angripare efterhand viktigare än att skydda sjöförbindelserna, en uppgift som i princip försvann. Strategiskt sett var detta inte helt ologiskt då beredskapslagring snarare än utrikeshandel vid denna tid utgjorde stommen i det ekonomiska försvaret.³⁸

I dagens framväxande system för försörjningsberedskap har motsvarande strategiska tyngdpunkter ännu inte utkristalliserats. Ju mindre beredskapslagring desto större ter sig behovet av att säkerställa landets handelsförbindelser. Båda metoderna kräver resurser, i form av lageruppbbyggnad respektive sjöfartsskydd. Försvarsberedningen konstaterade också 2019 att behovet av sjöfartsskydd måste ”operativt balanseras mot förmågan att kunna möta väpnat angrepp.”³⁹ När Försvarsberedningen återkom till frågan år 2024 rekommenderades att marinens förmåga ska ”dimensioneras för att, inom ramen för en Natooperation, möta ett väpnat angrepp i Sveriges närområde”. Därtill menade beredningen att marinen även ska kunna ”etablera kontroll och skydda sjöfart”.⁴⁰ Havet kan alltså ses både som ett slagfält och som en viktig kommunikationsväg för totalförsvaret.

2.2 Hur sjöfarten påverkas under krig och i gråzon

Handelsstörningar omtalas ofta på ett relativt abstrakt sätt, t.ex. i termer av störningar i globala leveranskedjor. Men det är viktigt att också förstå transporternas reella förutsättningar i de aktuella miljöerna, här sjödomänen. Denna förståelse behövs såväl vad gäller krigsförhållanden som gråzonslägen. Förmågan att behärska flödena kan till och med vara krigsavgörande, som kommendör Per Edling har påpekat.⁴¹

Sverige har egna erfarenheter av hur sjöfarten kan drabbas av krigets verkningar. Under det andra världskriget förliste 209 svenska handelsfartyg varvid 1262 personer omkom. Fartygen sänktes som regel till följd av minsprängning eller torpedering (se figur 1).⁴²

³⁶ Wedin, Lars (2022), ”Var ska flottan vara? Dilemmat med Östersjön och västerhavet i ett militärstrategiskt och militäroperativt historiskt perspektiv 1522 till idag” i *Militärhistorisk tidskrift*, 2022.

³⁷ Ferner, Bengt: *Inträdes-Tal om Sjö-Magt hållet för Kongl. Vetensk. Acadenien den 28 Augusti 1756*, Lars Salvius, Stockholm 1756. Citerad i Wedin (2022), ”Var ska flottan vara?”, s. 31.

³⁸ Se försvarsbeslutet 1972, prop. 1972:75, *Kungl. Maj:ts proposition angående försvarets fortsatta inriktning m.m.*, s. 80; Wedin (2022), ”Var ska flottan vara?”, s. 53.

³⁹ Försvarsberedningen (2019), *Värnkraft*, s. 191; Wedin (2022), ”Var ska flottan vara?”, s. 55.

⁴⁰ Försvarsberedningen (2024), *Stärkt försvarsförmåga: Sverige som allierad*, Ds 2024:6, s. 135.

⁴¹ Edling, Per (2023), ”Det handlar om att behärska flödena”, *Inträdesanförande i KKrVA* avd 2 den 5 oktober 2022, *Handlingar och Tidskrift*, nr 1 januari/mars 2023, s. 34.

⁴² SOU 1952:50, *Kristidspolitik och kristidshushållning i Sverige under och efter andra världskriget: Del II*, s. 1014. Inräknat fiskeflottan förliste totalt 241 svenska fartyg. Det totala antalet omkomna i samband med angrepp mot svenska fartyg har beräknats till 1407 personer.

Förutom krigsförlisningarna drabbades handelsflottan också av förluster genom beslag och konfiskering av fartyg av tyska myndigheter.⁴³



Figur 1. Lastångfartyget Gondul av Stockholm, byggd i Helsingör 1928. Minsprängd i Öresund utanför Limhamn den 2 oktober 1940.

Källa: Digitalt museum, Otto Ohm/ Sjöhistoriska museet. Licens: CC PDM.

Också i nutida krig måste man räkna med att minering och riktade angrepp mot fartyg kan förekomma. Regeringen konstaterar att minröjningsförmågan har fortsatt betydelse för att ”skapa rörlighet både för egna och allierade förband”.⁴⁴ Bland hot i stridsmiljön listar handboken *Sjöfartsskydd* såväl stridsflygplan som örlogsfartyg som kan beskjuta mål på stora avstånd med artillerield, robotar och drönare. Vidare finns hot under ytan, främst i form av torpeder och sjöminor.⁴⁵ Handelsfartyg kan vara avsiktliga mål eller drabbas av misstag när operatörer eller vapen inte kan urskilja dem från militära mål.

Ett sätt att minska riskerna för militära angrepp på fartyg har historiskt varit att skapa konvojer, dvs. grupper av fartyg som eskorteras av den egna marinen.⁴⁶ Logiken bakom metoden är att samlade handelsfartyg kan skyddas av marin försvarsförmåga, samt att det finns en viss säkerhet i grupp. Konvojsystemet förutsätter att militära resurser kan avsättas för skydd av civila transporter. Under 1980-talet genomförde dåvarande Transport-rådet studier av civila sjötransportbehov i kris och krig. Syftet var att ge ett underlag för bland annat krigsplanläggning av rederier och avvägningar mellan civila och militära sjötransportbehov. Redan då konstaterades, mot bakgrund av trenden med utflaggning, att tillgången till svenskflaggade fartyg kommer att vara otillräcklig i krig. Vad gällde

⁴³ Ibid. De sålunda förlorade fartygen var 25.

⁴⁴ Prop. 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025-2030*, s. 79.

⁴⁵ Thomson och Widlund (2024), *Sjöfartsskydd*.

⁴⁶ Till, Geoffrey (2018), *Seapower: A guide for the twenty-first century*; Apitz, Peter (1991), *Convoys - Outdated by Technology?*, Forsvarsstudier 5/1991, Institut för Forsvarsstudier.

riskerna för bekämpning av fartyg under krig ansågs det också vara avgörande vilka möjligheter Försvarsmakten hade att skydda de civila fartygen.⁴⁷

Om det under perioden 1995-2015, mot bakgrund av en förmodad fredlig omvärld, antogs att fria varuflöden skulle fortsätta flöda utan några särskilda åtgärder, uttrycks nu en oro för att störningar kan uppstå av olika skäl.⁴⁸ Några exempel på konfrontationer i sjödomänen från de senaste åren är attackerna på handelssjöfarten i Röda havet, Kinas ambitioner att kontrollera Sydkinesiska sjön och hybridkriget i Östersjöregionen som inkluderar krigföring på havsbotten (*seabed warfare*).⁴⁹ Europa har också på nära håll kunnat följa Rysslands försök att skära av Ukrainas tillgång till Svarta havet för att stoppa landets sjöburna handel. Sammantaget har förutsägbarheten i det internationella systemet minskat vilket har medfört att stater strävar efter att minska osäkerheterna och säkra handelsvägarna till havs för export och import.⁵⁰

Från en svensk horisont kan också tilläggas riskerna med den ryska så kallade skuggflottan i Östersjön. Efter omvärldens sanktioner mot rysk olja har en flotta av äldre tankfartyg vuxit fram, registrerade i länder som Gabon och Komorena. Dessa fartyg transporterar rysk olja till länder som Indien och Kina.⁵¹ Risken för en större miljöolycka beskrivs som en fråga om *när*, inte om.⁵²

Exakt hur sjöfarten påverkas i krigs- eller gråzonslägen är slutligen inte givet. Minskad tillgång till sjöfart skulle kunna leda till försök att omfördela transporter (om möjligt) till väg och järnväg, medan bortfall av broar eller annan väginfrastruktur omvänt skulle kunna leda till att efterfrågan på sjötransporter ökar. Problemet med omfördelning från hav till land är dock att kapaciteten till sjöss vida överstiger det som kan transporteras på väg och järnväg.

2.3 Sjöfart, handel och försäkringar

Att svensk handel skulle påverkas negativt av en störd sjöfart är uppenbart givet varuflödenas beroende av detta transportslag. Exakt hur stora problemen skulle bli beror på vilken typ av kris det handlar om, men till att börja med går det sannolikt att räkna med stigande fraktpriser om mängden tillgängliga fartyg minskar. Att antalet tillgängliga fartyg för civila ändamål minskar kan i sin tur bero på att militära behov prioriteras eller att vissa länder kan komma att reglera sina civila transporter vid krigsfara.⁵³

Ytterligare en faktor som kan driva fraktpriser är stigande försäkringspremier.⁵⁴ Givet de allvarliga konsekvenser och extrema risker som krig kan medföra är det lätt att tro att marknaden överhuvudtaget inte har något sätt att försäkra fartyg i konfliktområden.

⁴⁷ Transportrådet (1989), *Sjötransportbehov i kris och krig*. Rapport 1989:10, s. 4, 55, 58.

⁴⁸ Ingemarsdotter, Veibäck, Hellström (2025), *Det ekonomiska försvarets hotbilder*.

⁴⁹ Granholm (2025), *En blå tråd*, s. 6. Henningsson och Welsh (2024), *Natomedlemskapets konsekvenser för sjödomänen*, s. 8, 18.

⁵⁰ Granholm (2025), *En blå tråd*, s. 6.

⁵¹ Yle, 30 sept. 2024, "Svenska Yle avslöjar: Flera oljetankrar med rysk olja trafikerar Finska viken trots att de inte är sjödugliga".

⁵² Granholm, Niklas (2024), "KÖMS & Svensk Sjöfarts seminarium den 15 oktober i Stockholm", *Tidskrift i sjöväsendet*, 4/2024, s. 429.

⁵³ Bo G. Hall (1994), *Hur styrs utrikeshandeln i kris och krig*.

⁵⁴ Ibid.

Men kommersiella krigsförsäkringar finns att tillgå och erbjuds ofta som ett tillägg. Hur hög premien blir beror på vilket område det gäller och i vilken grad detta räknas som ett högriskområde. Det finns dock en sannolikhet att marknaden i något läge inte längre kan erbjuda sådan försäkring om risken blir alltför extrem. Det är i detta fall som den statliga krigsförsäkringen kan träda in. Syftet är att säkerställa att nödvändiga transporter kan upprätthållas.⁵⁵

Det svenska systemet med möjlighet till statlig krigsförsäkring tillkom som ett svar på förhållandena under världskrigen. När det första världskriget utbröt upphörde i princip all sjöfart i Sverige eftersom risken kraftigt ökade till en nivå som begränsade rederiers och lastägarers tillgång till direktförsäkring samtidigt som återförsäkringsmarknaden med utländska institut försvårades.⁵⁶ Staten agerade då försäkringsförmedlare både inom direktställda försäkringar och genom återförsäkringar vilket upprepades under det andra världskriget. Resultatet av den statliga krigsförsäkringsverksamheten var lyckad under både första och andra världskriget i termer av att ge näringslivet förutsättningar för utrikeshandel.⁵⁷

Organisatoriskt drevs verksamheten av Statens krigsförsäkringsnämnd, inrättad 1938, som föregåtts av en försäkringskommission under det första världskriget. Ursprungligen avsåg direktförsäkringsverksamheten transporter av gods till sjöss men 1938 års krigsförsäkringslag inkluderade även transporter på land och i luften. År 1960, i samband med ny lagstiftning på området, inrättades en permanent krigsförsäkringsnämnd under det gamla namnet Statens krigsförsäkringsnämnd. När lagstiftningen uppdaterades år 2000 ändrades namnet till Krigsförsäkringsnämnden. Vid krig eller krigsfara har denna myndighet mandat att teckna försäkring mot krigsrisk och liknande risker inom transportområdet (mer om detta i kapitel 4).⁵⁸

I nästa kapitel fördjupas analysen av förutsättningarna för svensk sjöfart, och därefter återkommer vi till krigsförsäkringarnas betydelse för sjöfarten.

⁵⁵ Svensk försäkring (2023), *Omvärldstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*.

⁵⁶ SOU 2013:28, *Försäkring på transportområdet i krig och kris*, s. 130.

⁵⁷ Överstyrelsen för ekonomiskt försvar (1976), *Det Ekonomiska Försvaret*. Nr 3-4, s. 12.

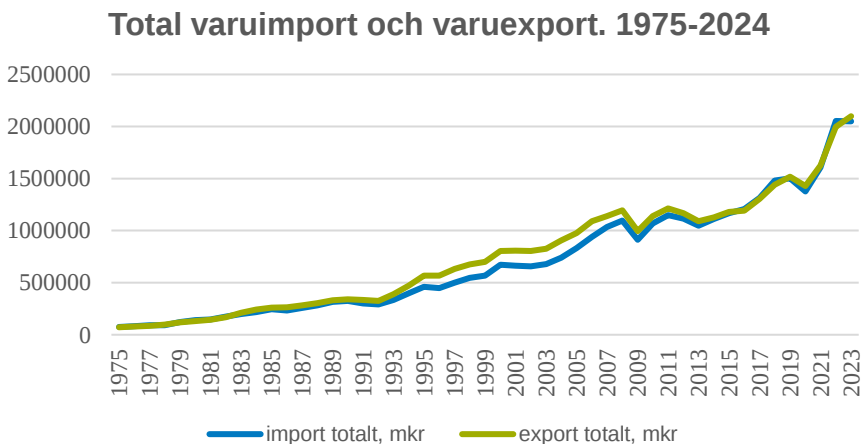
⁵⁸ Svensk försäkring (2023), *Omvärldstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*, s. 96.

3 Svensk sjöfart: Trender och utmaningar

Sjöfarten står i centrum i denna rapport på grund av dess betydelse för utrikeshandeln och därmed det ekonomiska försvaret. Trots spänningar i det globala handelssystemet kvarstår i grunden *just-in-time*-modellen som bygger på minimal lagerhållning och att varorna istället finns på fartyg som anländer på rätt dag eller vecka för att kunna sättas in i produktion eller konsumeras. Men sjöfart är samtidigt ett trafikslag som relativt få slutkonsumenter regelbundet interagerar med varför vi i detta kapitel har valt att redovisa relevant statistik som en grundläggande orientering på området. En avgränsning är att vi redovisar export och import av varor snarare än tjänster då det från ett sjötransportperspektiv är mer relevant att diskutera tonnage än värde.

3.1 Utrikeshandel och transporter

Sverige hade ett omfattande ekonomiskt försvar under det kalla kriget och beroendet av utrikeshandeln var redan då en viktig del i analysarbetet.⁵⁹ Utrikeshandeln har dock ökat kraftigt sedan dess, inte minst sedan Sveriges inträde i EU. Varuexporten och -importen uppgår idag till över 2 000 miljarder kronor årligen vardera. I figur 2 nedan återfinns en längre tidserie som visar hur värdet på export och import har utvecklats sedan mitten på 1970-talet.



Figur 2. Total varuimport och varuexport mellan 1975-2024.

Källa: SCB.⁶⁰

⁵⁹ Se bland annat: Överstyrelsen för ekonomiskt försvar ÖEF (1975), *Vår försörjningsberedskap: En orientering om Sveriges ekonomiska försvar*.

⁶⁰ SCB (2025), *Statistikdatabasen: Total varuimport, varuexport och handelsnetto. År 1975-2024*.

Ett sätt att mäta export är hur stor andel av BNP som exporten står för. Under 2023 var denna siffra för Sveriges del cirka 54 procent. I en internationell kontext är andelen högre än snittet för EU (52,7 procent) och OECD (29,1 procent).⁶¹ Exporten kan alltså sägas vara grundläggande för den svenska ekonomin i fredstid och kommer med all sannolikhet att vara det även under krig. Dessutom kan andra allierade vara beroende för sin försörjning av svenska varor och tjänster. Importen som andel av BNP tenderar att vara lite lägre än exporten och låg under 2023 på cirka 51 procent.⁶²

Vart transporteras då merparten av varorna? Det korta svaret är att många av Sveriges viktigaste handelspartners ligger i vårt närområde. Avseende export är USA det enda land som ligger utanför Europa bland våra tio största handelspartners och för importen är det enbart Kina år 2023. Det betyder dock inte att import inom exempelvis EU inte i sin tur är beroende av länder utanför Europa. Vissa varor som importerats till Sverige från ett annat EU land kan alltså ursprungligen ha producerats utanför unionen.⁶³

I perspektivet varuförsörjning under kris är det inte endast varornas värde som är av intresse, utan även deras vikt. Lastvikten har en direkt koppling till hur mycket och vad som kan transporteras med olika transportslag. Sjöfartens centrala betydelse i detta sammanhang framgår i figur 3. Sammanlagt uppgick utrikestransporterna från och till Sverige till cirka 214,7 miljoner ton år 2021. Sjöfartens andel var 75 procent av all transport till Sverige och 61 procent av all transport från Sverige år 2021.⁶⁴ Sjöfarten dominerar därmed alla andra transportslag över landsgränsen mätt i vikt.

Olika fartyg är specialiserade på att frakta olika typer av gods eller personer. Några vanliga typer är rorofartyg, torrlastfartyg, tankfartyg, färjor och containerfartyg.⁶⁵ Rorofartyg är fartyg specialiserade på hjulgående last.⁶⁶ För att omhänderta anlop av fartyg krävs att infrastrukturen kan omhänderta den typ av gods som transporteras. Därför är inte alla hamnar utbytbara med varandra i händelse av att någon inte längre går att använda. Konkret innebär detta att en hamn som enbart hanterar rorofartyg inte helt plötsligt kan ta emot en oljetanker.

⁶¹ Ekonomifakta (2023), *Exportandelar – internationellt*.

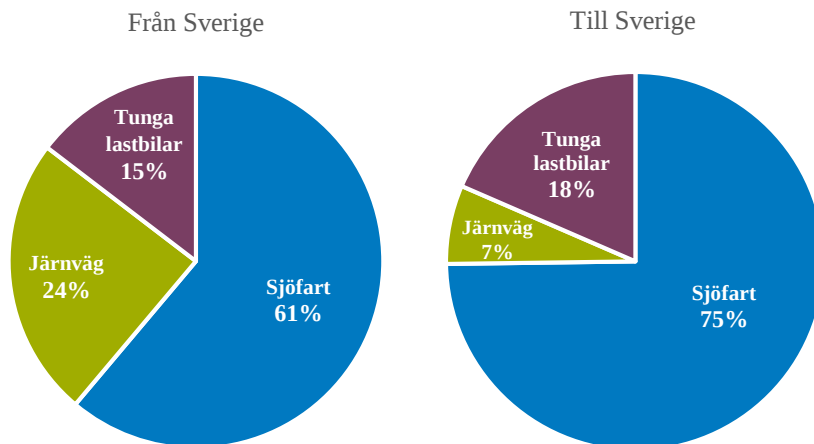
⁶² Ekonomifakta (2025), *Export och import*.

⁶³ Kommerskollegium (2024), *Vilka länder är Sveriges viktigaste handelspartner?*.

⁶⁴ I och med att bland annat lastbilar kan fraktas via båt över gränsen så uppstår en viss dubbelräkning. När dubbelräkningen korrigeras så sjunker andelen till 69 procent respektive 53 procent. Det kan noteras att sådana lastbilstransporter fortfarande är beroende av sjöfart. En anledning till jämvägens betydligt större andel av utgående flöden kontra ingående flöden beror på att den jämmalm som transporteras till Narvik går över gränsen med tåg (och lastas sedan om på fartyg). Trafikanalys (2022), *Kartläggning av gränsöverskridande godsflöden*, Rapport: 2022:18, s. 23-24.

⁶⁵ Transportstyrelsen (2023), *Fartygstyper*.

⁶⁶ Transportstyrelsen (2008), *Lastfartyg*. Roro står för roll on-roll off.



Figur 3. Utrikestransport per trafikslag år 2021. Andelar av total lastvikt (ej korrigerat för dubbelräkning).

Källa: Trafikanalys.⁶⁷

Två slutsatser som kan dras av relevans för Sveriges varuförsörjning via sjötransporter är följande:

- Av de olika transportslagen dominerar sjöfarten i relation till utgående/ ingående flöden. Det är svårt att se hur sjöfarten kan substitueras av andra transportslag i händelse av att den blir kraftigt begränsad eller upphör att existera.
- Gods som transporteras på köl har en hamn som slutdestination vilket gör att hamnarnas funktionalitet blir avgörande för utrikeshandeln. Eftersom fartyg är specialiserade på olika sätt kan de dock inte angöra samtliga hamnar vilket begränsar flexibiliteten.

3.2 Om flaggning och ägande

Sjöfarten är en grundbult i den globala ekonomin och har därför betydande internationella inslag. Sverige är inte något undantag i detta avseende, vilket framgår av statistik gällande handelsflottan samt anlöp till svenska hamnar.

Några olika begrepp är viktiga att notera när den ”svenska handelsflottan” diskuteras (se även kapitel 1). Den första är skillnaden mellan ägandeskap och registrering.⁶⁸ Ett svenskt rederi kan exempelvis äga flera fartyg men registrera dessa utomlands.⁶⁹ Fartygen seglar då inte under svensk flagg. Omvänt ägs inte alla svenskflaggade fartyg nödvändigtvis av svenska aktörer (exempelvis finlandsägda fartyg som flaggas i Sverige). Vanligast är dock

⁶⁷ Trafikanalys (2022), *Kartläggning av gränsöverskridande godsflöden*. Rapport: 2022:18, s.24.

⁶⁸ Register och flagg används synonymt genom rapporten.

⁶⁹ Trafikanalys (2024), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024*. Rapport: 2024:11, s. 15.

att svenskägda fartyg registreras i andra länder eftersom detta kan medföra vissa bekvämligheter⁷⁰ som mer flexibla regler vad gäller andelen av besättningen som måste ha registrrets nationalitet och även löne- och skatterättsliga förhållanden.

För att försöka bibehålla så många fartyg som möjligt i inhemska register valde Norge och Danmark att införa en typ av internationella register under 1980-talet vid sidan av sina traditionella nationella register. Dessa internationella register har vissa av de fördelar som bekvämlighetsflaggning kan innebära och är därför i detta avseende mer konkurrenskraftiga.⁷¹ Fartygen räknas dock fortfarande som norsk- respektive danskflaggade.

För att skapa sig en uppfattning om den relativa storleken på ett lands handelsflotta kan dess andel av den totala världshandelsflottan sättas i relation till landets andel av världshandeln. Sveriges andel av världshandeln (mätt i BNP) var cirka 1,7 procent medan landets andel av världshandelsflottan var ca 0,1 procent år 2022. Norges andel av världshandeln var cirka 1 procent och deras handelsflottas andel 1,2 procent samma år. För Danmark är motsvarande siffror samma år 1,6 procent av handeln och 1,0 procent av handelsflottan.⁷² Ur detta perspektiv framgår att Sveriges handelsflotta är förhållandevis liten och inte följer Sveriges andel av världshandeln i samma utsträckning som Norges och Danmarks.

Sverige har tidigare haft en större svenskflaggad flotta men denna har minskat med cirka 60 procent de senaste 50 åren mätt i antal fartyg.⁷³ En minskad handelsflotta innebär också en minskning av antalet sysselsatta inom näringen, vilket i sin tur innebär sämre tillgång till svenska befäl och besättningar.⁷⁴ Minskningen av sysselsättningen kan också ha påverkan på hur attraktiv en karriär på sjön upplevs vara. Sammantaget har Sverige förlorat en personalkapacitet som kan ta lång tid att återuppbbygga.

3.3 Utan sjöfolk ingen sjöfart

Förutom tillgång till handelsfartyg behövs även personal som kan bemanna dessa fartyg. Personalfrågan inom sjöfarten är dock komplex, särskilt då fallen krigsfara och krig studeras. Totalförsvarspikten gäller endast svenska medborgare och personer bosatta i Sverige, vilket gör att denna lagstiftning får begränsad nytta i sjöfartssammanhang med nuvarande höga andel utländska sjömän. Det kan dessutom av säkerhetsskäl vara olämpligt att ha viss personal kvar ombord på fartygen i krig eller konflikt eftersom dessa kan vara medborgare i en fientligt sinnad stat. Oavsett detta har utländska sjömän vid krig och krigsfara rätt att lämna sin tjänst ombord.⁷⁵

⁷⁰ Med bekvämligheter menas bland annat mindre strikta krav rörande arbetsrätt, tillsyn och säkerhet. Se avsnitt 3.3.

⁷¹ Transportrådet (1989), *Möjligheter att förbättra sjötransportkapaciteten*. Rapport 1989:7, s. 18; Trafikanalys (2024), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024*. Rapport: 2024:11, s. 18 Om bekvämlighetsflagg se också Nationalencyklopedin (u.ä.b.), "bekvämlighetsflagg".

⁷² Strokork, C. Klintonberg, H., Rogerson, S. Bach, A. Raza, Z. (2022), *Nytan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflogning för Sverige*. Lighthouse Reports, s. 9. Ursprunglig statistik från Sweship.

⁷³ Strokork, C. et al (2022), *Nytan med svenskflaggade fartyg och betydelsen av en ökad inflogning för Sverige*, s. 9.

⁷⁴ Trafikanalys (2020), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2020*. Rapport 2020:9, s.44.

⁷⁵ Schelin och Widlund (2023), "En svensk handelsflotta i krig och kristider?", s. 275-287.

Antalet aktiva svenska sjömän har stadigt minskat över tid.⁷⁶ Vid krigsfara eller krig finns därför en risk att tillgången till svensk sjöpersonal inte är tillräckligt stor för att ersätta den utländska personalen, trots totalförsvarsplikten. Personal behöver också kunna avlösas. Schelin och Widlund påminner här om statistiken från det andra världskriget då över 1 200 svenska sjömän omkom i samband med krigsförlisningar, en siffra som motsvarar cirka 10 procent av den idag aktiva sjöpersonalen i Sverige. En möjlighet att stärka personaltillgången för sjöfarten skulle kunna vara att tillämpa civilplikten. I utredningen *Plikten kallar!* från våren 2025 konstateras att det kan finnas behov av personalförstärkning till sjöfarten vid höjd beredskap.⁷⁷ Utredningen kunde dock inte bedöma i vilken grad civilplikt behövs inom transportområdet och föreslog därför att frågan utreds vidare av Trafikverket, inklusive behov och förutsättningar för civilplikt inom sjöfarten.⁷⁸

Bristen på kompetent personal inom sjöfartsbranschen är ett globalt problem.⁷⁹ Trenden med utflaggning har lett till kostnadsbesparingar för rederier men har fått konsekvenser för sjöpersonalens säkerhet, hälsa och välfärd.⁸⁰ Det finns också andra problem kopplade till bekvämlighetsflaggning som har indirekta negativa konsekvenser för besättningen. Fartyg under bekvämlighetsflagg är ofta äldre och mindre väl underhållna, vilket ökar risken för olyckor och miljökatastrofer.

Parallellt med den växande trenden av utflaggning finns det utmaningar för traditionella flaggstater att behålla personal i yrket till sjöss.⁸¹ I Sverige tenderar sjögående personal att stanna allt kortare tid till sjöss.⁸² Sammantaget går sjöfartens prognoser av personalbehov stick i stäv med de dominerande trenderna som pekar på minskad tillgång till sjöpersonal. Sjöbefälsskolorna har rapporterat svårigheter de senaste åren med att rekrytera studenter till sjöfartsutbildningarna.⁸³ Transportföretagen har uppskattat att rekryteringsbehovet av sjöpersonal hos svenska företag är större än antalet sökande.⁸⁴ Det kan därmed finnas behov av incitament för att dels behålla svensksflaggade fartyg, dels locka studenter och elever till utbildningar och göra det attraktivt för kompetent personal att stanna kvar till sjöss.

⁷⁶ Ibid., s. 285.

⁷⁷ SOU 2025:6, *Plikten kallar! En modern personalförsörjning av det civila försvaret*.

⁷⁸ Ibid., s. 471.

⁷⁹ International Chamber of Shipping and BIMCO (2021), *Seafarer Workforce Report*. Witherbys.

⁸⁰ Beskrivet bland annat av fackföreningen Nautilus International (2024), "What's the problem with flags of convenience?", 11 mars 2024.

⁸¹ Henriette Wallén Warner och Monica Lundh (2024), *Hur behåller vi svenskt sjöfolk i yrket till sjöss? Ett uppstartsarbete*. En förstudie initierad av Lighthouse, augusti 2024.

⁸² NRIA Sjöfart 2021, "Nationell agenda för sjöfartsforskning och -innovation".

⁸³ Eriksson (2020), *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*; Wallén Warner och Lundh (2024), *Hur behåller vi svenskt sjöfolk i yrket till sjöss?*. Se även Svensk Sjöfarts remissvar avseende SOU 2023:79, *Arbetsrätten under krig och krigsfara*.

⁸⁴ Transportföretagen (2023), *Tempen på sjöfartsbranschen 2023*.

4 Statlig krigsförsäkring: Systemets uppbyggnad och funktion

Försäkringar mot krigsrisker är något som sjöfartsbranschen har tecknat både historiskt och idag. Men i ett allvarligt krigsläge finns risken att den fria marknaden inte själv kan skapa samhällsekonomiskt effektiva lösningar. För sådana fall finns i Sverige ett system med statliga krigsförsäkringar. Detta kapitel belyser hur systemet är tänkt att fungera liksom Krigsförsäkringsnämndens roll och uppgifter.

4.1 Försäkringar och sjöfart

Betydande värden transporteras varje dag till och från Sverige via fartyg. Därutöver utgör stora och specialiserade fartyg i sig själva omfattande investeringar som behöver försäkras. Ett exempel för att illustrera försäkringsbehovet är att enbart värdet för en ny så kallad Very Large Crude Carrier (VLCC), den näst största typen av oljetanker, kan uppgå till ungefär 1 300 miljoner kronor.⁸⁵ Vid full last kan värdet på lasten uppgå till cirka 1 500 miljoner kronor. Det betyder att en fullastad VLCC kan närma sig tre miljarder kronor i totalt värde.⁸⁶

För att skydda dessa värden är frakten, fartyget och besättningen försäkrade mot olika risker som transporten kan medföra. Vid händelse av krig ökar riskerna. Denna ökning av risk måste på något sätt hanteras. Sverige bedrev ett omfattande krigsförsäkringsprogram under första och andra världskriget, som beskrivits i kapitel 2. Till nutida problematik för sjöfarten ges några exempel: Situationen utanför Somalias kust 2008-2014⁸⁷, huthirebellernas attacker mot fartyg i Röda havet sedan 2023⁸⁸ och sjökriget i Svarta havet efter Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina.⁸⁹ Sjöfarten har alltså erfarenheter även i dagsläget av effekter av krig eller konflikter.

De två övergripande kategorierna för kommersiella sjöförsäkringar är de försäkringar som redaren tecknar och de försäkringar som lastägaren tecknar. Från redarens perspektiv finns det i huvudsak två olika försäkringar. Redaren kan dels försäkra själva skrovet och maskineriet (kaskoförsäkring), dels teckna Protection and Indemnity-försäkring (P&I) för det ansvar som redaren har kopplat till transporten (besättning, utsläpp, kollisioner m.m.). Till dessa huvudtyper kan även tillägg eller utökningar genomföras. Ett för området relevant tillägg är försäkringar mot krigsverkningar eftersom dessa inte brukar omfattas av vanliga kasko- eller P&I-försäkringar.⁹⁰ Det finns även möjlighet att göra

⁸⁵ Allianz (2019), "War (insurance) – what is it good for?" Expert risk article, augusti 2019, *Allianz Commercial*.

⁸⁶ Ursprungliga siffror i dollar. Omräknat till kronor utifrån en kurs om 10,05 kronor per dollar den 26 mars 2025. Lastens värde beräknad på en lastkapacitet om 2 miljoner barrels vid ett pris på 75 dollar per barrel. The Maritime Executive (2024), *Tanker Prices Are Soaring, and Shipyards Stand to Benefit*.

⁸⁷ Paravicini, G. Saul, J. & Hassan, A. (2024), "Somali pirates return, adding to global shipping crisis", Reuters 21 mars 2024.

⁸⁸ Berman, N. (2024), "How Houthi Attacks in the Red Sea Threaten Global Shipping", 12 jan. 2024, *Council on Foreign Relations*.

⁸⁹ Granholm (2024), *Sjökriget i Svarta havet*, FOI Memo 8483.

⁹⁰ SOU 2013:28, *Försäkring på transportområdet i krig och kris*, s. 93-94.

specifika tillägg för skydd mot terrorism och kidnappning.⁹¹ Från lastägarens perspektiv rör det sig främst om försäkring av själva lasten.

Premierna för kommersiella krigsförsäkringar varierar men i så kallade högriskområden kan dessa öka betydligt och uppdateras efter rådande läge.⁹² De som fastställer vad som utgör högriskområden, om inte annat avtalats, brukar vara den så kallade Joint War Committee med säte i London. I denna kommitté finns representanter från Lloyd's (världens största försäkringsmarknad) och IUA (internationell medlemsorganisation för försäkringsgivare). Ägaren måste meddela sin försäkringsgivare om fartyget rör sig inom ett högriskområde varpå en förhandling om premier sker mellan dessa parter. Joint War Committee utfärdar alltså inga premier utan beslutar enbart om vad som utgör högriskområden.⁹³

4.2 Risken för marknadsmisslyckanden

Den svenska lagstiftningen avseende krigsförsäkringar finns för att kunna hantera risken för så kallade marknadsmisslyckanden, till exempel de ansträngande situationer som krig kan innebära. Med marknadsmisslyckanden avses de tillfällen där den fria marknaden inte själv kan skapa samhällsekonomiskt effektiva lösningar.⁹⁴ I de förekommande fallen innebär det främst en risk att leveranser via sjöfarten av viktiga varor och tjänster uteblir på grund av otillräcklig försäkring.

I huvudsak kan två olika kategorier av marknadsmisslyckanden uppstå på försäkringsmarknaden: Antingen blir premierna så pass höga att det blir svårt eller omöjligt för kunderna att betala, eller så försvinner möjligheten att försäkra över huvud taget då inget försäkringsbolag vill erbjuda den tjänsten. De samhällsekonomiska, försvarsmässiga, säkerhetsmässiga och försörjningsmässiga följderna av prischocker på försäkringar eller att transporter uteblir kan bli omfattande.

Just krigsrisker är ett exempel på vad som är svårt att hantera med försäkringar. De innebär en hög riskfaktor för negativa utfall samtidigt som kostnaderna associerade med de negativa utfallen också är höga.⁹⁵ Försäkringsbolaget har möjlighet att teckna återförsäkring (förenklat en försäkring för försäkringsföretag) för att minska och fördela stora risker som ett enskilt försäkringsbolag kan ha svårt att hantera.⁹⁶ Återförsäkringsmarknaden omfattas dock av samma problematik under krig eftersom riskerna påverkar systemet som helhet.

⁹¹ Ibid., s. 98.

⁹² Ibid.

⁹³ Lloyd's Market Association (2024), "Joint War Committee".

⁹⁴ Ekonomifakta (2019), *Marknadsmisslyckande*.

⁹⁵ SOU 2013:28, *Försäkring på transportområdet i krig och kris*, s. 89-90.

⁹⁶ Svensk Försäkring (2012), *Hur försäkring fungerar*, s. 9.

Sammanfattningsvis finns ett system på marknaden för att värdera risk i termer av högriskområden. Vid ett fullskaligt krig eller motsvarande extremt läge ökar dock sannolikheten att detta kommersiella system för riskhantering inte längre kommer att fungera.

4.3 Krigsförsäkringsnämnden

För att hantera problematik med marknadsmisslyckanden finns det möjlighet för staten att utställa krigsförsäkringar via Krigsförsäkringsnämnden (KFN). Denna roll regleras i kap 4 i lagen (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig och krigsfara.⁹⁷

KFN är en nämndmyndighet som består av högst sju ledamöter med ersättare som utses av regeringen efter förslag från nämnden. Finansinspektionen (FI) är den handläggande myndigheten för KFN och det är via FI som KFN får administrativt stöd.⁹⁸ Nämndens ledamöter är oavlönade och arbetet sker vid sidan av deras ordinarie arbetsuppgifter. I KFN finns det idag ledamöter med bakgrund från både försäkringsbranschen och myndigheter.⁹⁹ Enligt 2025 års budgetproposition får KFN utfärda försäkring till ett belopp om maximalt 200 miljarder kronor.¹⁰⁰

Vid krigsfara och krig kommer nämnden att fokusera på återförsäkringsmarknaden och därmed låta privata aktörer ställa direktförsäkrar i så stor utsträckning som möjligt, det vill säga att staten går in och hanterar riskerna bakom försäkringsbolagen. Tanken är att genom att låta försäkringstagare och -givare fortsätta sina ordinarie affärsrelationer i så stor utsträckning som möjligt, kommer detta system kunna aktiveras ”sömlöst” i händelse av krig.¹⁰¹ Systemet illustreras i figur 4.

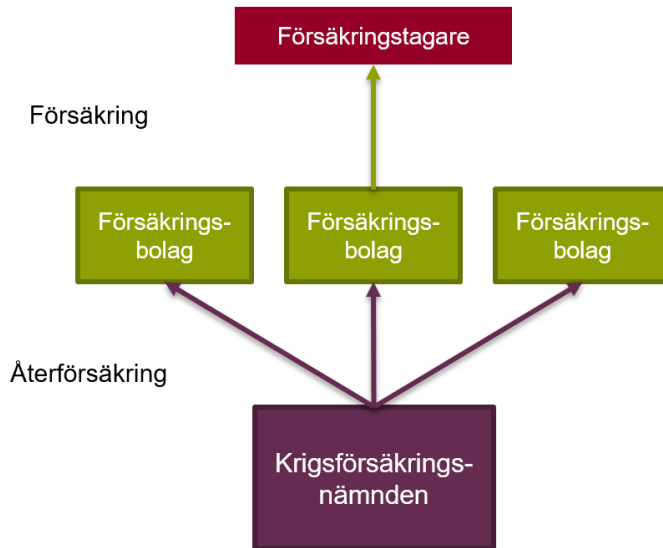
⁹⁷ Lag (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m. (SFS 2023:110).

⁹⁸ Förordning (2007:842) med instruktion för Krigsförsäkringsnämnden (SFS 2016:1103), §§ 4-6.

⁹⁹ Intervjuer med KFN 7 november 2024 och 18 februari 2025.

¹⁰⁰ Regeringen (2025), *Budgetpropositionen för 2025: Utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning (med bilaga)*; Prop. 2024/25:1. s. 31-32.

¹⁰¹ Intervjuer med KFN 7 november 2024 och 18 februari 2025.



Figur 4. Skiss över KFN:s tänkta agerande i händelse av krig.

Även om KFN primärt är tänkt att agera återförsäkrare med den garanti som det innebär, så finns det inga hinder för myndigheten att ställa direktförsäkran om det krävs samt ta över redan utställda kommersiella krigsförsäkringar (även kallade krigsutbrottsavtal).¹⁰² Det som begränsar myndighetens mandat är att försäkring endast får ges när det är av ”väsentlig betydelse för försvarsansträngningarna, folkförsörjningen eller näringslivet”.¹⁰³

Kortfattat kan flödet från ett fredligt till det mest ansträngda läget ur KFN:s perspektiv kunna se ut som följande:

1. Ordinarie försäkringar (status quo).
2. Kommersiell krigsförsäkring.
3. Kommersiell krigsförsäkring med KFN som en återförsäkrare med en ram på 200 miljarder.
4. KFN som enskild försäkringsgivare med en ram på 200 miljarder.

Under punkt 1 och 2 bedriver KFN sin ordinarie omvärldsanalys men aktiveras inte i övrigt, eftersom den privata marknaden klarar av att hantera de risker som önskas försäkras. Under punkt 3 är KFN med som en (av potentiellt flera) aktörer på återförsäkringsmarknaden och som garantiställare. Under punkt 4 har den privata försäkringsmarknaden upphört och KFN är den enda kvarvarande försäkringsgivaren. KFN ser framför sig att de kan fortsätta sin verksamhet även om den nuvarande finansiella ramen inte håller, ifall folkförsörjningen så kräver. Detta skulle i så fall behöva bemyndigas av riksdagen.¹⁰⁴

¹⁰² Lag (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m. (SFS 2023:110), 4 kap. §§ 1,2, 5 och 6.

¹⁰³ Lag (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m. (SFS 2023:110), 4 kap. § 5.

¹⁰⁴ Intervjuer med KFN 7 november 2024 och 18 februari 2025.

Scenario 4 skulle innebära en betydligt mer aktiv insats från KFN än fallet med scenario 3 (endast återförsäkring). I en analys gjord av branschorganisationen Svensk Försäkring från 2023 konstateras att nuvarande konstruktion av KFN ”med en nämnd och begränsade resurser gör att det idag saknas operativa förutsättningar i form av personal, system och infrastruktur för att staten ska kunna bedriva försäkringsverksamhet om inte detta kan utföras av befintliga försäkringsföretag enligt uppdrag”. Svensk Försäkring menar därför att den nuvarande krigsförsäkringslagens regler för statlig försäkring och Krigsförsäkringsnämndens uppgifter och mandat bör ses över.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Svensk försäkring (2023), *Omvärdstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*, s. 99.

5 Internationell utblick: Handelsflottor och försäkringar

I detta kapitel görs en internationell utblick med några nedslag i hur andra länder har skapat beredskap i sjödomänen avseende handel och transporter. Bland annat ges exempel på strategiska handelsflottor och hur krigsförsäkringssystem i andra länder kan se ut. De länder som tas upp är Finland, Norge, Schweiz, USA och Australien. Urvalet har gjorts utifrån närhet och likheter med Sverige (Finland och Norge) eller att landet i fråga har en tradition av att arbeta med sjömaktsfrågor (USA och Australien). Exemplet Schweiz är intressant i sig då det belyser hur även länder som inte gränsar till hav är beroende av sjöfart för sin försörjning. Avslutningsvis ges också två exempel på konflikter där krigsförsäkringar och statlig intervention på försäkringsmarknaden har blivit aktuella.

5.1 Strategiska handelsflottor

Många länder befinner sig i en trend med bekvämlighetsflaggning, färre inhemska handelsfartyg och en åldrande och krympande sjöarbetskraft. Samtidigt finns stora beroenden av globala handelsflöden vilket skapar sårbarheter. Som ett resultat har flera länder initierat program och stöd för att trygga tillgången på handelsfartyg. Nedan ges exempel på sådana åtgärder.¹⁰⁶

5.1.1 Finland

Finland är med sin geografiska placering starkt beroende av sjötransporter för import och export. Handelsflottan spelar en viktig roll i Finlands totalförsvar. För att motverka att fartyg registreras under bekvämlighetsflaggor erbjuder Finland ekonomiskt stöd till rederier. Detta inkluderar subventioner och skattelättnader för att stärka den inhemska flottans konkurrenskraft.¹⁰⁷

Beredskapslagen (1552/2011) reglerar bland annat trygghet av sjötransporter liksom skyldighet att överlåta fartyg till Försvarsmakten under undantagsförhållanden.¹⁰⁸ Med undantagsförhållanden avses förutom väpnat angrepp även hot mot befolkningens försörjning eller mot grunderna för landets näringsliv som innebär en väsentlig risk för samhällets vitala funktioner (t.ex. tillgången till energi, vatten, livsmedel, läkemedel eller andra nödvändiga nyttigheter). När staten rekviderar fartyg är den skyldig att ge skälig ersättning till ägarna.¹⁰⁹

Försäkring av handelsfartyg regleras under kris- eller krigstider genom särskild lagstiftning som syftar till att trygga befolkningens försörjning och landets näringsliv. Lagen

¹⁰⁶ De webbaserade nyhetsartiklar etc. som refereras till återfinns med fullständiga länkar i litteraturförteckningen.

¹⁰⁷ Se Rederierna i Finland, webartiklar "Försörjningsberedskap", "Report on maritime security of supply, "Tonnageskatt" (för länkar, se litteraturlistan). Om rekvisering av civila fartyg, se Beredskapslag 1552/2011, Skyldighet att överlåta fordon, fartyg och luftfart, kap. 16 §112. Om skattelättnader, se *Lag om skattelättnader för sjöfarten*.

¹⁰⁸ Beredskapslag 1552/2011, kap. 10, §79 *Trygghet av sjötransporter*; kap. 16 §112 *Skyldighet att överlåta fordon, fartyg och luftfart*.

¹⁰⁹ *Ibid.*, kap. 19 §128.

om försäkringsgaranti för undantagsförhållanden (408/2007) möjliggör att staten kan ställa en statsgaranti för skadeförsäkring vid undantagsförhållanden.¹¹⁰ Syftet är att trygga kontinuiteten i transporter som är viktiga för befolkningens försörjning eller näringslivet när privata försäkringslösningar inte är tillräckliga.

5.1.2 Norge

Norge är starkt beroende av sjöfarten, bland annat för transport av olja, gas, fisk och industrivaror.¹¹¹ För att motverka utflaggning av norska fartyg skapade Norge redan på 1980-talet ett s.k. internationellt register (*Norsk internasjonalt skipsregister*).¹¹² Vidare har den norska staten möjlighet att rekvirera handelsfartyg vid kris eller krig. Denna rättighet regleras främst av *Lov om adgang til rekvirisjon av skip m.v. under krig eller kriseforhold*, som ger befogenhet att ta kontroll över norskflaggade civila fartyg för att säkerställa nationens försörjning och beredskap i krissituationer. Fartygsägare har rätt till skälig ersättning för användningen av deras fartyg när dessa rekvireras av staten.

Det finns historiska exempel på när Norge har använt sig av denna rätt. Under det andra världskriget, när Tyskland ockuperade Norge 1940, lyckades den norska exilregeringen i London snabbt rekvirera cirka 1 000 norska fartyg som befann sig utanför tysk kontroll.¹¹³ Dessa fartyg samlades under det statliga rederiet Nortraship, vilket blev världens största rederi vid den tiden och spelade en avgörande roll i de allierades krigsinsats.

Lagstiftningen gällande sjötransporter är en del av Norges totalförsvarskoncept, där både civila och militära resurser kan mobiliseras.¹¹⁴ Norge har också ett system för krigsförsäkring av sin handelsflotta, huvudsakligen administrerat av Den Norske Krigsforsikring for Skib (DNK).¹¹⁵ DNK erbjuder försäkringsskydd mot krigsrelaterade risker.

5.1.3 Schweiz

Trots att Schweiz är omgivet av land finns en lång historia av satsningar på en egen handelsflotta. Erfarenheter från världskrigen, plus det faktum att viktiga försörjningsflöden till landet går via fartygstrafik på floder, har inneburit att Schweiz har sett sjötransporter som en viktig del av försörjningsberedskapen.

Det schweiziska sjöfartsverket grundades år 1941 till följd av försörjningskriser under världskrigen.¹¹⁶ Genom att kontrollera egna fartyg kunde Schweiz importera livsmedel och andra nödvändigheter trots blockader och handelsrestriktioner. Schweiz erbjöd därför statliga lånegarantier till privatägda handelsfartyg i utbyte mot att fartygen flaggades

¹¹⁰ Lag om försäkringsgaranti för undantagsförhållanden 408/2007, *Ställande av försäkringsgaranti för undantagsförhållanden*, kap. 1 §1.3.

¹¹¹ Norges regering (2021), "The ocean nation of Norway". Den norska maritima näringen sysselsatte under år 2024 cirka 90 000 personer och genererade omkring 219 miljarder NOK i intäkter. Se Norges Rederiforbund (2025), "2025 Maritime Outlook".

¹¹² Trafikanalys (2024), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024*. Rapport: 2024:11. s. 18.

¹¹³ Arkivverket (2017), "Nortraship".

¹¹⁴ Norges regering (2025), *White paper on total preparedness: Prepared for crisis and war*, 10 jan. 2025.

¹¹⁵ DNK (2025), "The Norwegian Shipowners' Mutual War Risk Insurance Association".

¹¹⁶ Swiss Maritime Navigation Office (2025), "Maritime Strategy 2023-27", den 6 jan. 2025.

under Schweiz och stod till statens förfogande vid behov. Förbundsrådet fick på så vis befogenheter att vid behov ta kontroll över schweizflaggade handelsfartyg i nödsituationer för att säkerställa försörjningskedjor.¹¹⁷ Den schweiziska handelsflottan skulle trygga Schweiz försörjning under andra världskriget genom att färdas som neutralt flaggade fartyg via floden Rhen till sin hemmahamn Basel.

Schweiz har under flera decennier fortsatt att erbjuda statliga lånegarantier för att stödja finansieringen av sin handelsflotta. Lånegarantier var en förutsättning för att staten skulle kunna rekvirera schweiziska handelsfartyg i händelse av kris eller konflikt. Dessa garantier syftade till att säkerställa landets försörjningsberedskap genom att möjliggöra finansiering av fartyg under schweizisk flagg. År 2017 meddelade dock regeringen att man inte längre kommer att bevilja nya federala lånegarantier som stöd till schweiziska fartyg. Detta beslut innebär att inga nya garantier utfärdas, men tidigare beviljade garantier var fortfarande giltiga.¹¹⁸ Antalet fartyg under schweizisk flagg har därefter minskat kraftigt, från 50 fartyg år 2017 till 12 fartyg år 2025.

5.1.4 USA

USA antog år 1920 *Merchant Marine Act 1920* som syftade till att skydda och stärka den amerikanska handelsflottan, av både ekonomiska och militära skäl.¹¹⁹ En sektion av denna, den så kallade *Jones Act*, skulle säkra att USA hade tillräckligt med fartyg och sjömän vid krig eller kris. Lagen kräver (bland annat) att all transport av gods mellan amerikanska hamnar sker med amerikansflaggade fartyg som är amerikansbyggda, amerikanskägda och har amerikansk bemanning.

Efter det kalla krigets slut minskade antalet amerikansflaggade handelsfartyg på grund av global konkurrens och utflaggning. USA riskerade att bli beroende av utländska handelsfartyg för import och export av varor samtidigt som den amerikanska staten behövde tillgång till pålitliga fartyg och utbildade sjömän för att kunna transportera militär utrustning till och i konfliktområden.¹²⁰ Därför inrättades *Maritime Security Program* (MSP) år 1996 med målet att säkra tillgången till en kommersiell handelsflotta under amerikansk flagg i händelse av krig, kris eller nationella nödsituationer.¹²¹

Fartyg som deltar i MSP är under fredstid normalt försäkrade med kommersiella sjöförsäkringar och P&I-försäkringar. Vid kris, krig eller när fartygen rekvireras för militär tjänst, träder däremot särskilda statliga försäkringslösningar in. Den amerikanska myndigheten MARAD erbjuder då krigsförsäkring som täcker skador från krigshandlingar, terrorism, minor eller andra militära risker. Försäkringen gäller fartyget, lasten och besättningen. Om ett fartyg skadas eller sänks kan rederiet även få statlig ersättning, enligt villkor som anges i deras MSP-avtal.¹²²

¹¹⁷ Grivat, Olivier (2016), "Plying the world's trade routes: the Swiss merchant navy at 75", den 15 sept. 2016, *House of Switzerland*.

¹¹⁸ Erbe, Stephan (2025), "Ship Finance in Switzerland".

¹¹⁹ U.S. Maritime Administration (2025), "Domestic Shipping".

¹²⁰ U.S. Maritime Administration (1997), "The Annual Report of the Maritime Administration 1996".

¹²¹ U.S. Maritime Administration (2024), "Maritime Security Program (MSP)".

¹²² U.S. Department of Transportation (2025), "Maritime War Risk Insurance".

USA har även ett antal andra etablerade program och rekvisitionsarrangemang för att säkra sin tillgång till inhemska handelsfartyg.¹²³ Dessa inkluderar:

- *Voluntary Intermodal Sealift Agreements* (VISA) – ett program där operatörer av amerikansktflaggade och bemannade fartyg frivilligt kan gå med på att tillhandahålla sjötransportkapacitet vid behov.¹²⁴
- *National Defense Reserve Fleet* (NDRF) – en flotta av fartyg som ägs av den amerikanska regeringen som hålls i olika grader av beredskap, med minsta möjliga personalstyrka ombord.¹²⁵
- *Ready Reserve Force* (RRF) – en del av NDRF som hålls i högre beredskap och kan aktiveras inom fem till tio dagar.¹²⁶

På senare tid har USA ökat stödet till den inhemska sjöfartsindustrin. Den 9 april 2025 undertecknade president Donald Trump presidentdekretet ”Restoring America’s Maritime Dominance”, vilket aviserar en satsning på att återuppbygga USA:s sjöfartsindustri och minska beroendet av framförallt kinesisk sjöfart.¹²⁷ Detta kompletterar den föreslagna lagstiftningen *Supporting the Health of Infrastructure and the Procurement of Ships (SHIPS) for America Act*, som också syftar till att stärka den amerikanska skeppsbyggnadsindustrin och minska beroendet av utländska leverantörer för kritiska komponenter och fartyg. Lagförslaget sätter upp målet att utöka den USA-flaggade handelsflottan med 250 fartyg inom ett decennium genom incitament, förmånsregler för frakt och regulatoriska reformer.¹²⁸

5.1.5 Australien

Australien är en kontinent som i hög grad är beroende av sjöfart för att upprätthålla landets försörjning.¹²⁹ Sjöfarten står för transporten av 99 procent av både import och export av varor. Under covid-19-pandemin minskade tillgången till sjöfartsfrakt drastiskt i Australien till följd av globala förseningar och överbelastade hamnar med långa väntetider för lossning och lastning, kombinerat med att färre flygplan anlände till Australien som kunde frakta varor in och ut ur landet. För den internationella sjöfartsindustrin är den australiska marknaden marginell vilket betydde att rederier prioriterade hamnar i Europa, USA och Asien. Till skillnad från år 2019 då över 28 000 utländska handelsfartyg anlände till Australien minskade antalet följande år med över 8 procent till drygt 26 000 fartyg.¹³⁰ Som kontrast fanns det under samma tidsperiod endast elva australiskt flaggade handelsfartyg, vilka dessutom framförallt transporterade varor mellan inhemska hamnar.

Det låga antalet inhemska handelsfartyg innebar att Australien till hög grad var, och fortsätter att vara, beroende av utländska handelsfartyg för sina transporter och därmed

¹²³ U.S Department of Transportation 2022, *Office of Strategic Sealift*.

¹²⁴ U.S Maritime Administration (2024), “Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA)”.

¹²⁵ U.S Maritime Administration (2024), “National Defence Reserve Fleet (NDRF)”.

¹²⁶ U.S Maritime Administration (2024), “The Ready Reserve Force (RRF)”.

¹²⁷ White House Executive Orders, 9 april 2025, “Restoring America’s Maritime Dominance”.

¹²⁸ Canada Chamber of Shipping (2025), “Reintroduced SHIPS for America act aims at 250-ship fleet expansion”, 2 maj 2025.

¹²⁹ Commonwealth of Australia (2023), *Strategic Fleet Taskforce: Final report*.

¹³⁰ Australian Maritime Safety Authority (2023), *Port State Control Australia – 2020*.

för sin försörjning. Detta innebär att Australien vid krig eller kris kan få det svårt att få tillgång till och kontrollera tillräckligt många handelsfartyg för att säkerställa landets försörjning.¹³¹

I efterdyningarna av pandemin lyftes frågan under valrörelsen 2022 om behovet av en inhemsk strategisk handelsflotta. Konceptet i sig var inget nytt,¹³² men den politiska viljan hade tagit fart och under valrörelsen blev etableringen av en strategisk handelsflotta ett av oppositionsledarens vallöften.¹³³ I och med maktskiftet efter valet i maj 2022 började arbetet med att utforma den strategiska handelsflottan som ska bestå av privatägda handelsfartyg.

Den strategiska handelsflottan ska i huvudsak tjäna tre syften:¹³⁴

1. Trygga tillgången till handelsfartyg som regeringen kan rekvirera vid kris eller krig.
2. Stödja en utbildnings- och arbetskraftsmiljö som uppmuntrar och utvecklar Australiens sjöfartskompetens.
3. Öka antalet handelsfartyg som är registrerade under australisk flagg, och därmed utöka och utveckla den inhemska sjöfartsindustrin.

Australien ska etablera en strategisk handelsflotta som ska bestå av tolv fartyg. Det första steget är ett pilotprogram med tre fartyg. Rederier som väljer att medverka i programmet kommer under en initial 5-årsperiod att bli kompenserade för fartygets merkostnader kopplade till programmets krav, dvs. merkostnader för att segla under australisk flagga, för att uppfylla de australiska sjöfarts- och arbetsrättsliga kraven och för att bistå med utbildning och logi ombord.

Om fartyget blir rekvirerat av staten ska rederiet kompenseras ytterligare baserat på 1) antal dagar som fartyget behövs, 2) kostnader kopplat till användningen av fartyget och 3) kompensation för förlorad inkomst. När fartyget rekvireras av staten tas ansvaret för fartyget över av staten, inklusive ansvaret att försäkra fartyget.

I skrivande stund är de exakta detaljerna kring hur den strategiska handelsflottan ska försäkras vid kris eller krig inte klara. Existerande regelverk innebär att krigsförsäkringar för handelsfartyg ska utställas genom en kombination av privata försäkringslösningar och statliga garantier. Under normala förhållanden tecknar rederiet själv krigsförsäkringar via privata försäkringsbolag. Vid krig eller kris kan den australiska regeringen införa särskilda åtgärder för att säkerställa att handelsflottan är tillräckligt försäkrad för att upprätthålla landets försörjningskedjor och ekonomiska stabilitet. Detta kan ske via statliga försäkringsprogram eller lagstiftning. Australiens nuvarande lagstiftning

¹³¹ *Defence Act 1903* (§67 Registration and impressment of vehicles etc.) ger dock den australiska regeringen befogenhet att rekvirera privatägda fartyg och andra transportmedel för militära ändamål under krigstid. Detta kräver att regeringen förklarar att krigstillstånd råder.

¹³² Tidigare skuggminister för transportfrågor, och nuvarande premiärminister, Anthony Albanese åtog sig att inrätta en nationell handelsflotta redan 2016. ABC (2024), "National Strategic Fleet needed for shipping", 28 nov. 2024, *Australian Broadcasting Corporation*.

¹³³ Albanese, Anthony (2019), "Media Releases: Labor will revive Australia's shipping industry and create a strategic fleet", 24 feb. 2019.

¹³⁴ Commonwealth of Australia (2023), *Strategic Fleet Taskforce: Final report*.

kring krigsförsäkringar bygger på *Marine Insurance Act 1909 (Cth)* som utgör grunden för Australiens sjöförsäkringssystem. Lagen har dock kritiserats för att vara föråldrad och inte anpassad till modern försäkringspraxis.¹³⁵

5.1.6 Typer av sjöfartsstrategier

Frågan om hur tillräcklig sjöfartskapacitet kan säkerställas för att trygga försörjningskedjorna har som visats ovan fått något olika svar i olika länder (för en översikt, se tabell 2 nedan). I grunden eftersträvas större resiliens i transportsystemen. Generellt kan ett lands resiliens beskrivas som landets förmåga att ”förbereda sig för, och på ett flexibelt och adaptivt vis kunna motstå påverkan av, disruptiva händelser, samt dess förmåga att tillräckligt snabbt kunna återställa sin funktionalitet till en acceptabel nivå efter påverkan”. Strategier för resiliens kan vidare indelas i två breda kategorier: Proaktiva och statiska strategier respektive reaktiva och dynamiska strategier.¹³⁶

Proaktiva och statiska strategier karaktäriseras av egenskaper som robusthet (”förmågan att motstå en påfrestning utan att systemets funktion försvagas eller förloras”) och redundans (”tillgång till alternativa system eller systemelement som kan ersätta system eller systemelement vars funktion försvagas eller förloras”).¹³⁷ För reaktiva och dynamiska strategier är typiska egenskaper rådighet (”eng. *resourcefulness*, förmågan att identifiera problem, prioritera, mobilisera resurser”) liksom snabbhet (”eng. *rapidity*, förmågan att i tid uppnå prioriteringar och mål så att förluster kan begränsas”).¹³⁸

Det finns mycket överlapp mellan dessa kategorier av strategier. Möjligen kan Finland och Norge beskrivas som användare av mer proaktiva och statiska strategier medan Australien, Schweiz och USA använder sig av mer reaktiva och dynamiska strategier. I tabell 2 nedan sammanfattas de fem studerade ländernas strategier, inklusive olika lösningar vad gäller krigsförsäkringar.

¹³⁵ Australian Law Reform Commission (2001), “Review of the Marine Insurance Act 1909”.

¹³⁶ Eriksson, Pär och Camilla Eriksson (2022), *Framtida transportsystem i kris och krig – Ett kunskapsunderlag för en forskningsansökan*. FOI-R--5321--SE, s. 14.

¹³⁷ Ibid.

¹³⁸ Ibid.

Tabell 2: Jämförelse av internationella handelsflottor

Land	Strategi	Förfogande	Krigsförsäkring
Finland	- Ekonomiskt stöd till rederier (subventioner och skattelättnader)	- Via Beredskapslagen (1552/2011) - Ersättning regleras i beredskapslagen	- Lagstadgad försäkringsgaranti
Norge	- Attraktiv flaggstat för utländska fartyg - Skattelättnader, sänkta lönekostnader.	- Via Beredskapsloven (1950) och Lov om rekvisisjon av skib (1952). - Skälig ersättning från staten.	- Administrerat av Den Norske Krigsforsikring for Skip.
Schweiz	- Erbjud statliga lånegarantier fram till 2017.	- Via tidigare avtal.	Information ej tillgänglig
USA	- Statliga stödprogram - Nytt lagförslag: <i>SHIPS for America</i> - Presidentdekretet <i>Restoring America's Maritime Dominance</i> .	- Via avtal mellan staten och rederiet. - Ersättning enligt avtal.	- Kommersiella sjöförsäkringar och P&I försäkring med statliga försäkringslösningar vid rekvisering.
Australien	- Nationell handelsflotta som staten kan rekquirera vid behov - Innebär krav att flagga om till australisk flagg - Bidrag till utveckling av sjöarbetskraften - Finansiell kompensation för att medverka	- Via avtal mellan staten och rederiet - Ersättning enligt avtal	Information ej tillgänglig

I Finland och Norge betraktas sjöfarten som en del av ländernas totalförsvar. Ländernas strategier grundar sig därmed i egenskaperna för robusthet i meningen att man använder sig av regelverk kombinerat med ekonomiskt stöd för att trygga sin sjöfartskapacitet. Australien har implementerat en strategi med något mer dynamiska (reaktiva) inslag, t.ex. avseende särskilda tidsbegränsade program som syftar till att upprätthålla sjöfartskapacitet. Utbildningskomponenten i strategin har dock en mer proaktiv karaktär.

Det finns både för- och nackdelar med de olika strategierna. Länder som har fungerande regelverk och proaktiva ekonomiska stödsystem som möjliggör utvecklingen av den inhemska sjöfarten kan tänkas ha en bättre grundförmåga att hantera eventuella störningar. Det tar dock lång tid att utveckla regelverk och stödsystem, och dessa kan även vara tidskrävande och krångliga att ändra i takt med att behoven ändras. Tidsbestämda program å den andra sidan, med avsikten att snabbt öka antalet fartyg i den inhemska handelsflottan, kan vara ett effektivare sätt att trygga landets tillgång till sjötransporter och därmed sina försörjningskedjor. Det kan dock innebära högre risker då det ekonomiska stödet för programmen kan vara politiskt baserat och därför riskera att försvinna vid maktskiftet eller omprioriteringar.

5.2 Krigsförsäkringar i aktuella konflikter

Gemensamt för de försäkringslösningar som redovisats ovan är att de inte i modern tid prövats i skarpt läge. För att bidra med perspektiv på hur försäkringslösningar faktiskt kan påverkas i krig och konflikter avslutar vi kapitlet med två exempel från aktuella konflikter, nämligen Israel och Ukraina.

5.2.1 Israel efter terroristattacker i oktober 2023

Tiden efter Hamas omfattande terroristattacker den 7 oktober 2023 utsattes Israel även för en rad sjöfartsrelaterade angrepp och störningar. Bland annat besköts hamnstaden Haifa av Hizbollahs raketer, en drönare som flugit från Iran angrep ett kontainerfartyg med israelisk anknytning i indiska oceanen¹³⁹ och huthi-rebellerna angrep israelisk sjöfart med raketer och drönare i vad de uppgett var ett försök till blockad av Israel. Huthi-rebellerna uppges ha attackerat över 100 fartyg av olika flagg i främst Röda havet och vattnen nära Yemen.¹⁴⁰

Effekter på sjöfart och försäkringar

Även om de faktiska skadorna på fartyg som bidragit till Israels handel verkar begränsade ökade försäkringspremierna för fartyg markant i israeliskt vatten och även i Röda havsområdet.¹⁴¹ Utöver att försäkringspremierna påverkades skedde också en signifikant omläggning av den globala sjöfarten, bort från Suezkanalen, till rutten runt Afrika. Enligt Reuters minskade antalet kontainerfartyg som passerade Suezkanalen 2024 med 75 procent jämfört med 2023.¹⁴² De ökade premierna var ett resultat av att Lloyd's, via deras *War Committee*, ändrade risknivån för området. I grunden var detta alltså ett marknadsbeslut som stod utanför den israeliska statens kontroll. Dock fanns det åtgärder som den israeliska staten kunde vidta för att motverka de ökade kostnaderna för att bedriva sjöhandel med Israel.

Ersättning för krigsskador och varor

Den israeliska skattemyndighetens kompensationsfond meddelade i slutet av oktober 2023 att full ersättning skulle utbetalas för krigsskada som drabbar utländska fartyg i israelisk ekonomisk zon. Krigsskada definierades som skada på en tillgång som en effekt av krigshandlingar, andra aggressiva handlingar mot Israel eller krigshandlingar av Israels försvarsmakt.¹⁴³ I slutet av november 2023 meddelade den israeliska skattemyndigheten att ersättning även skulle gälla förlust av last på grund av kapningar i kontexten av krigs- eller terrorhandlingar riktade mot Israel. Kompensation skulle ges om det inte fanns någon möjlighet att få loss lasten inom en förutsebar framtid.¹⁴⁴

¹³⁹ BBC, 24 dec. 2023, "Tanker hit off India coast by drone from Iran, says US".

¹⁴⁰ Reuters, 16 jan. 2025, "Houthi attacks on merchant ships in the Red Sea".

¹⁴¹ Reuters, 2 nov. 2023, "Israel's ship industry urges government to help with jump in war insurance".

¹⁴² Reuters, 17 jan. 2025, "Red Sea trade route will remain too risky even after Gaza ceasefire deal, industry executives say".

¹⁴³ Israel Ministry of Finance "Insurance of cargo on sea vessels or aircraft via the Compensation Fund and clarification regarding compensation of sea vessels and aircraft", 11 juni 2025; Safety4Sea (2025), "Israel offers compensation for damage done to vessels due to war", okt. 27, 2023.

¹⁴⁴ Ibid.

De två ovan nämnda besluten kommunicerades av den israeliska skattemyndigheten nära i tiden till inträffade angrepp. Beslutet om ersättning för krigsskador meddelades samma månad som terroristattacken den 7 oktober inträffade. Beslutet om ersättning för kapad last kommunicerades samma månad som fartyget *Galaxy Leader* kapades av huthi-rebeller.¹⁴⁵ Genom att Israel tydliggjorde att landet ersätter potentiella kostnader orsakade av krig motverkades i praktiken effekten av marknadens ökade försäkringspremier för transporter i israeliska farvatten. Detta skulle annars ha bidragit till ökade kostnader av att transportera varor till och från landet.¹⁴⁶

5.2.2 Ukraina efter Rysslands invasion 2022

Antalet civila fraktfartyg som har drabbats allvarligt på grund av kriget i Ukraina är betydligt fler än antalet fartyg som drabbats av huthi-rebellernas angrepp runt Röda havet. Ukraina svarade genom att utlova kostnadstäckning för skador mot sjöfart. Som stor global exportör av bland annat spannmål har det varit både i Ukrainas och i det internationella samfundets intresse att möjliggöra fortsatt livsmedellexport.

För Ukraina handlar det om att säkra viktiga exportintäkter. För de globala marknaderna (för bland annat vete, majs, korn och solrosolja) skulle stoppad eller fördyrad export från Ukraina ha potential att påverka det globala utbudet, och därmed driva upp priser. Enbart oron kring detta blev tydligt kostnadsdrivande efter den ryska invasionen.¹⁴⁷

Invasionen av Ukraina och hotet mot sjöfarten

Även om Ryssland bedrivit en lågintensiv konflikt mot Ukraina sedan 2014, så var det den fullskaliga invasionen 2022 som fick stora effekter på handelssjöfarten till och från Ukraina.¹⁴⁸ Redan på invasionens första dag, den 24 februari, träffades tre handelsfartyg av robotar. De efterföljande månaderna besköts eller beslagtogs uppskattningsvis ytterligare ett tjugotal handelsfartyg med olika flagg.¹⁴⁹

¹⁴⁵ BBC, 22 jan. 2024, "Yemen's Houthis release crew of seized cargo ship Galaxy Leader".

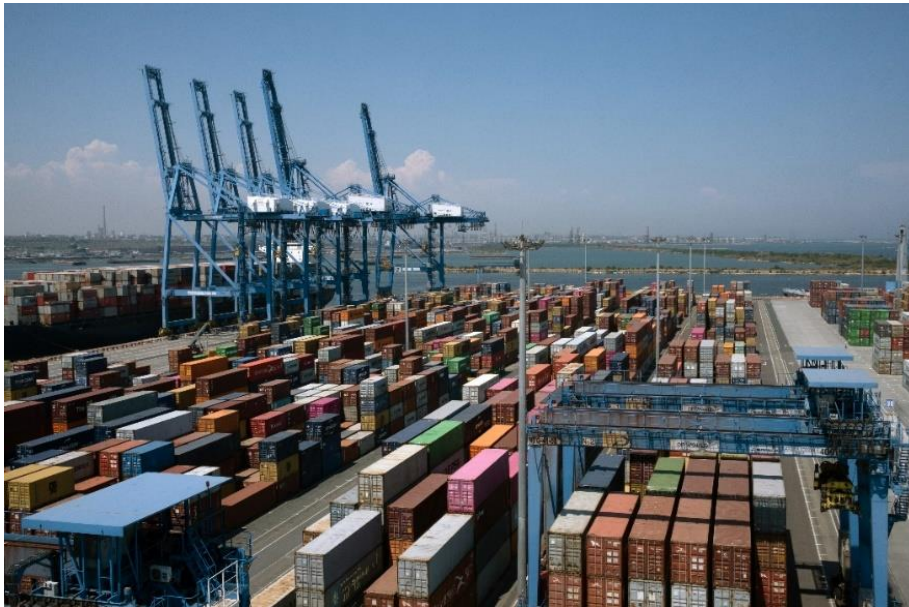
¹⁴⁶ Maor, Yigal (2023), "The War in Gaza: Ports, Shipping and Overseas Trade", The Institute for National Security Studies (INSS), 30 november 2023.

¹⁴⁷ Kuhla, K., Puma, M.J. & Otto, C. (2024), "International cooperation was key to stabilize wheat prices after the Russian Invasion of Ukraine", *Communications Earth & Environment*, volume 5, 481.

¹⁴⁸ Granholm (2024), *Sjökriget i Svarta havet*, FOI Memo 8483.

¹⁴⁹ Som rapporterats i flertalet internationella nyhetskanaler, se t.ex. Lloyd's List, 24 feb. 2022, "Turkish bulker hit by bomb off Odessa"; Reuters, 5 april 2022, "Foreign ship sinks in Mariupol after missile attacks, says flag registry".

Den globala oron över ökade livsmedelspriser ledde i maj 2022 till att EU etablerade vad som kallades ”solidaritetskörfält” (*Solidarity Lanes*). Via dessa kunde ackumulerade spannmålslager som inte gick att transportera sjövägen exporteras landvägen istället.¹⁵⁰ En spannmålskorridor öppnades också från Odessa som går via rumänskt territorialvatten till hamnen Constanța i Rumänien där en stor del av spannmålet lastas om (se figur 5).¹⁵¹ I juli 2022 slöts avtal om spannmålskorridorer i Svarta havet, det så kallade *Black Sea Grain Initiative*, medlat av FN och Turkiet. Ryssland och Ukraina gick båda med på att teckna avtal med Turkiet och FN. Turkiet fick ansvar för att inspektera att handelsfartygen som passerade den minfria korridoren transporterade just sädesslag.¹⁵²



Figur 5. EU-Ukraine Solidarity Lanes: Hamnen Constanța i Rumänien.
Foto: Andrei Moraru. Licens: © European Union, 2025, CC BY 4.0.

Det första fartyget passerade korridoren den 1 augusti 2022. Därefter passerade hundratals fartyg även om Ryssland anklagades för att obstruera avtalet under 2023. I juli 2023 drog sig Ryssland ur avtalet.¹⁵³ Efter det att avtalet hade upphört att gälla påverkades den ukrainska spannmålsexporten negativt. Tack vare EU:s stöd för landtransporter samt att Ukraina etablerade en alternativ transportväg till den tidigare spannmålskorridoren återhämtade sig dock exporten. Genom att utnyttja kustnära vatten blev det svårare för

¹⁵⁰ Europeiska kommissionen (2025), “EU-Ukraine Solidarity Lanes”, 30 april 2025.

¹⁵¹ Yle, 8 jan. 2024, “Hamnen i Constanța i Rumänien tror på en nyckelroll när det blir fred i Ukraina”.

¹⁵² Förenta nationerna (2025), “Black Sea Grain Initiative Joint Coordination Centre”.

¹⁵³ Ibid.

Ryssland att angripa handelsfartygen, ännu mer så efter att Ukraina eliminerat ungefär en tredjedel av den ryska Svartahavsflottan.¹⁵⁴

Det faktum att Ryssland vid flera tillfällen medvetet har beskjutit handelsfartyg under neutral flagg visar på att finns ett överhängande militärt hot mot sjöfarten, vilket påverkar förutsättningarna för försäkringar.

Hur har den ukrainska staten och försäkringsmarknaden agerat sedan invasionen?

Den ukrainska staten har, likt den israeliska, erbjudit kostnadsersättning för skador orsakade av konflikten. Då den ukrainska staten har en svag kreditvärdighet har försäkringslösningarna utvecklats succesivt med åren, och dessutom har särskilda försäkringslösningar skapats för att erbjudas via specifika kommersiella aktörer.

Redan den 1 april 2022, en dryg månad efter att den ryska invasionen inleddes, publicerade den ukrainska regeringen ett beslut om att staten skulle garantera försäkringsbetalningar för lastfartyg som skadades i tre ukrainska hamnar. Praktikaliteterna för hur man skulle gå tillväga skulle lösas av infrastrukturdepartementet.¹⁵⁵ I augusti samma år meddelade försäkringsmäklaren Marsh att en första kund hade tecknat försäkringen för det nya *Marine Cargo and War*-försäkringsinstrumentet för att skydda ukrainskt spannmål och andra vitala livsmedelsleveranser. Instrumentet hade tagits fram specifikt för de säkra spannmålsskorridorerna (*Black Sea Grain Initiative*). Försäkringen gav upp till 50 miljoner USD i skydd för fartyg och last i ukrainska hamnar och i ukrainska farvattnen, och gjordes tillgänglig för kunderna på Lloyd's marknad.¹⁵⁶

Några månader efter det att avtalen kring spannmålsskoridoren hade kollapsat dök det upp nya försäkringslösningar. I september presenterade återförsäkraren Miller en lösning i samarbete med de ukrainska myndigheterna och Lloyd's i London.¹⁵⁷ I november 2023 meddelade Marsh McLennan och Lloyd's ännu en försäkringslösning för spannmålstransporter över Svarta havet kallad *Unity*.¹⁵⁸ Utvecklingen av nya försäkringslösningar över tid illustrerar att krigsförsäkringar i Ukrainas fall har varit en evolutionär process. Denna process illustrerar att även krigsförsäkringar relaterar till en underliggande marknad med föränderliga förutsättningar. Försäkringssystemet är alltså inte statiskt där alla lösningar kan planeras i förväg.

¹⁵⁴ Granholm (2024), *Sjökriget i Svarta havet*, FOI Memo 8483; BBC, 2 april 2024, "How much grain is Ukraine exporting and how is it leaving the country?"

¹⁵⁵ Reuters, 1 april 2022, "Ukraine guarantees insurance payouts for vessels damaged at its Danube ports".

¹⁵⁶ Marsh, 23 aug., 2022, "Marsh and Ascot's Ukrainian grain insurance facility secures first placement".

¹⁵⁷ Miller, 26 sept. 2023, "Miller and Clearwater Dynamics partner to establish marine insurance solution for the Ukrainian grain corridor".

¹⁵⁸ Mars McLennan erbjöd upp till 50 miljoner USD i "hull and separate protection & indemnity (P&I) war risk insurance". Försäkringslösningen garanterades av det ukrainska finansministeriet, via standbyrembuser utfärdade av ukrainska banker, som garanterats av tyska storbanken DZ Bank. Marsh McLennan, 15 nov. 2023, "Marsh McLennan collaborates with Ukrainian government, banks, and insurers to provide cost-effective insurance for Black Sea grain".

6 Strategier för att stärka beredskapen i sjödomänen

Regering och myndigheter har påbörjat ett arbete som syftar till att stärka Sveriges tillgång till sjötransporter vid höjd beredskap. Som betonas i totalförvarspropositionen behöver antalet svenskflaggade fartyg öka och det behöver finnas tillräckligt många sjömän och sjöbefäl med svenskt medborgarskap att bemanna dem med.¹⁵⁹ Det finns dock ingen sammanhållen strategi för att stärka den civila beredskapen just i sjödomänen. På EU-nivå finns en maritim säkerhetsstrategi som också har tydliga försvarskomponenter. I detta kapitel ges en översikt av olika initiativ, men också av kvarstående utmaningar, för att stärka beredskapen på nationell nivå liksom inom ramen för EU:s maritima säkerhetsstrategi.

6.1 Nationell beredskap

Ett sätt att stärka beredskapen för sjötransporter i krig är att vidta förberedelser för nyttjande av förfogandelagstiftningen genom uttagning av fartyg. Nyttan av uttagning och förfogande bygger på att det faktiskt finns fartyg att förfoga över. Som redovisats (kapitel 3) har den svenskflaggade handelsflottan minskat kraftigt i storlek sedan mitten av 1970-talet.¹⁶⁰ Vissa näringspolitiska åtgärder har dock påbörjats som syftar till att långsiktigt säkerställa att det finns svenska rederier och svenskflaggade fartyg, liksom tillgång till svensk sjöpersonal.¹⁶¹

Uttagning av fartyg gjordes tidigare av en särskild myndighet, Fartygsuttagningskommissionen, inrättad 1927 och sedermera avvecklad 2003. Sedan 2024 är Försvarsmakten uttagningsmyndighet för totalförsvaret när det gäller fartyg. Detta innebär att Försvarsmakten bereder ärenden om fartygsuttagning, fattar beslut om uttagning och ansvarar för registerhållning över uttagna fartyg.¹⁶² Myndigheter som har behov av fartygskapacitet kallas behovsmyndigheter och dessa anmäler sitt behov till Försvarsmakten.

Arbetet med uttagning av fartyg för totalförsvarets behov har påbörjats av Försvarsmakten i enlighet med förfogandelagen (1978:262).¹⁶³ Förenklat innebär detta att fartyget "bokas" i fredstid.¹⁶⁴ Uttagningen i sig innebär inte någon begränsning av redarens eller fartygsägarens frihet att disponera fartyget, exempelvis att sälja eller hyra ut det. Det

¹⁵⁹ Prop. 2024/25: 34, *Totalförsvaret 2025-2030*, s. 141.

¹⁶⁰ Schelin och Widlund (2023), "En svensk handelsflotta i krig och kristider?", s. 281.

¹⁶¹ Regeringskansliet (2023), *Vågade skatter: Navigering i sjöfartens förutsättningar. Promemoria 2023-12-29 LI2024/00068*. Slopade stämpelskatt och ett s.k. bareboat-register är exempel på åtgärder. Se även Granholm (2024), "KÖMS & Svensk Sjöfarts seminarium den 15 oktober i Stockholm", s. 431. Se även Svensk sjöfart (2024), *Svensk Sjöfarts remissvar avseende SOU 2023:79 Arbetsrätten under krig och krigsfara*. Frågan om civilplikt för sjötransporter fick visserligen inget svar i utredningen *Plikten kallar!*, men föreslogs utredas vidare av Trafikverket.

¹⁶² *Sjöfartstidningen*, 19 mars 2024, "Nu återupptas samverkan kring fartygsuttagning". Den 14 mars 2024 inrättades Försvarsmaktens fartygsuttagningskommitté som består av representanter för Marinstaben, Militära Sjösäkerhetsinspektionen, Försvarsstabens logistikavdelning, Transportstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och Föreningen Svensk Sjöfart.

¹⁶³ Försvarsmakten (2023), *Handbok Säkerställande av fartygskapacitet (H Fartygskapacitet)*, s. 18-19. Uttagning görs med stöd i 1 § 2 st. förordningen (1992:391) om uttagning av egendom för totalförsvarets behov samt 63 § förfogandelagen.

¹⁶⁴ Försvarsmakten (2023), *Handbok Säkerställande av fartygskapacitet (H Fartygskapacitet)*, s. 34.

är endast om uttagning följs av ett kompletterande förfogandebeslut som det uttagna fartyget tas i anspråk. Enligt förfogandelagen kan staten använda detta verktyg i händelse av krig eller krigsfara (lagen omfattar dock endast svenskflaggade fartyg).

Problemet med utflaggning har uppmärksamats av regeringen som våren 2025 beslutade om en lagrådsremiss med förslag på en ny del i fartygsregistret som ska göra det enklare att hyra in och ut obemannade skepp (även kallat skeppslega eller *bareboat charter*). I kombination med slopad stämpelskatt vid in-teckning i skepp är avsikten att den föreslagna ändringen ska bidra till fler svenskregistrerade fartyg.¹⁶⁵ På skyddsområdet kan också nämnas regeringens uppdrag till Kustbevakningen att stärka självskyddet på sina sjögående plattformar.¹⁶⁶

Ytterligare ett exempel på initiativ för att stärka beredskapen återfinns på krigsförsäkringsområdet. I regeringens budgetproposition för 2025 understryks vikten av att stärka myndigheternas förmåga mot bakgrund av det allvarliga säkerhetsläget. För Krigsförsäkringsnämnden specificerades en garantiram för krigsförsäkring uppgående till 200 miljarder kronor (se kapitel 4). Nämndens omfattning eller verksamhet i sig har dock inte förändrats med anledning av detta.¹⁶⁷

6.1.1 Den blå försörjningsberedskapen?

Sveriges havsberoende försörjningsberedskap berör som visats många områden, från näringspolitik och transporter till krigsförsäkringar och sjöfartsskydd. Åtgärder för att stärka denna beredskap skulle kunna benämnas den ”blå försörjningsberedskapen”. Det finns här en koppling till EU-begreppet ”blå ekonomi” som syftar på havsrelaterade sektorer som till exempel fiske, energi, sjötransporter, varvsindustri och kustturism.¹⁶⁸ Men medan blå ekonomi framför allt handlar om EU-kommissionens arbete med att integrera hållbarhetsperspektiv i nämnda sektorer, avser vi här med blå försörjningsberedskap vikten av att även beakta beredskapsperspektiv. Ofta överlappar dessa perspektiv vilket bland annat är fallet med frågor som berör primärproduktionen, dvs. i detta fall fisket.¹⁶⁹

Nämnas kan att fisket sågs som en potentiell försörjningsreserv under det kalla kriget, även om tillgången till fiskefartyg och drivmedel samtidigt sågs som osäker vid krig eller krigsfara.¹⁷⁰ Idag ser förutsättningarna annorlunda ut, främst beroende på det allvarliga läget med fiskbestånden i Östersjön med ett sedan 2019 kollapsat torskbestånd och ett akut läge för strömmingen.¹⁷¹ Tilläggas kan att EU fortfarande importerar fisk

¹⁶⁵ Regeringen (2025), ”Nytt register ska förenkla inhyring av obemannade skepp”, pressmeddelande från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, den 15 april 2025.

¹⁶⁶ Regeringen (2025), ”Uppdrag till Kustbevakningen om stärkt självskydd”, Diarienummer: Fö2025/01110, den 26 juni 2025.

¹⁶⁷ Regeringen (2025). *Budgetpropositionen för 2025: Utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning (med bilaga)*. Prop. 2024/25:1, s. 31-32.

¹⁶⁸ Europeiska kommissionen (2025), ”Sustainable blue economy”.

¹⁶⁹ Fiske ingår i den viktiga samhällsfunktionen *primärproduktion* enligt MSB:s definition, se MSB (2023), *Lista med viktiga samhällsfunktioner – Utgångspunkt för att stärka samhällets beredskap*, s. 15.

¹⁷⁰ ÖEF (1981), *Livsmedelsförsörjningen i krig*, s. 11, 16. Gällde särskilt det kustnära fisket.

¹⁷¹ Europaportalen (2025), ”Svenska EU-parlamentariker lamar: Östersjön dör framför våra ögon”, Bryssel den 4 april 2025. Sammantaget har fiskbeståndet i centrala Östersjön minskat med mellan 80 och 90 procent sedan mitten av 1960-talet. European

från Ryssland till ett värde om cirka 7 miljarder kronor årligen, något som just nu debatteras inom EU inför kommande sanktionspaket.¹⁷² Det allvarliga läget för Östersjön är således ett säkerhetsintresse av flera skäl.

Ur ett civilt beredskapsperspektiv kan alltså sjödomänen betraktas både ur ett handels- och transportperspektiv samt dessutom ur ett produktionsperspektiv. För detta ekonomiska försvar i sjödomänen finns dock ingen samlad beredskapsstrategi. Sverige har en nu föråldrad maritim strategi från 2015 med fokus på konkurrenskraft och hållbarhet, där sjöförsvar inte ingår (vilket gör att det inte är en komplett maritim strategi).¹⁷³

Betydelsen för Sverige av utrikeshandel och sjöfart har samtidigt uppmärksamats på senare tid som visats ovan, och flera förslag på åtgärder har lagts fram. Men givet bristen på en sammanhängande strategi för sjödomänen finns ändå en risk att den svenska "sjöblindheten", som omtalats i tidigare beredskapsdebatter, dröjer sig kvar.¹⁷⁴ Arbetet med att identifiera samhällstrender och hotbilder i stort utgör en viktig grund, men ur ett beredskapsperspektiv behöver kommande nationella analyser i högre grad även beakta Sveriges grundläggande förutsättningar i geografisk och försörjningsmässig mening, inte minst utifrån ett maritimt perspektiv.¹⁷⁵ Vad gäller just maritimt inriktade analyser finns numera ett antal nya EU-strategier som vi återkommer till i slutet av kapitlet. Dessa utgår förstås från den europeiska geografin i stort vilket gör att behovet av nationella analyser ändå kvarstår.

6.1.2 Sjöfartsskyddet?

Oavsett strategiska dokument har betydelsen av handel och sjöfart trots allt fått större uppmärksamhet i den svenska totalförsvarsdebatten på senare år (se kapitel 2). En relaterad fråga är hur och i vilken grad handelsfartyg ska kunna skyddas, en fråga som historiskt sett inte har varit prioriterad i försvarspolitiken. Denna situation kan tyckas förvånande med tanke på att "målet för marin krigsföring är kontroll över kommunikationerna och inte, som i landkrig, erövring av territorium".¹⁷⁶ Som Lars Wedin påpekar tenderar marinens *raison d'être* i andra länder vara att skydda och främja dess handelsflotta.¹⁷⁷ I Sverige fanns denna insikt under det andra världskriget (figur 6), men under det kalla kriget nedprioriterades frågan om sjöfartsskydd.

Parliamentary Research Service (2025), *Baltic Sea fishing area: Current challenges*; BalticWaters (2025), "Torsk- och sillbeståndens utveckling över tid".

¹⁷² Sveriges radio, tis. 6 maj, "EU betalar 7 miljarder för rysk fisk".

¹⁷³ Havs- och vattenmyndigheten (2020), "Maritima strategin".

¹⁷⁴ Granholm (2024), "KÖMS & Svensk Sjöfarts seminarium den 15 oktober i Stockholm", s. 432; Carl-Johan Hagman, "Betydelsen av global handelssjöfart", *Vårt försvar*, nr 4, dec. 2018, s. 11.

¹⁷⁵ Sveriges nationella säkerhetsstrategi från 2024 har visserligen ett havsmotiv som omslag, men saknar i övrigt maritima perspektiv; Regeringen (2024), *Nationell säkerhetsstrategi*, Skr. 2023/24:163.

¹⁷⁶ Wedin, Lars (2023), "Element i en svensk marin strategi efter anslutning till Nato", *Tidskrift i Sjöväsendet*, Nr 1, 2023, s. 14-32.

¹⁷⁷ *Ibid.*



Figur 6. Sjöförsvarets skyltfönster, 1944.

Källa: Digitalt museum, Walter Olsson/ Kalmar Läns Museum. Licens: CC PDM.

En skillnad jämfört med det kalla krigets dagar är att Sverige idag är medlem i såväl EU som Nato. Militärt inriktade studier av de svenska och finska Natomedlemskapens konsekvenser för den marina förmågeutvecklingen i Östersjöregionen har påbörjats.¹⁷⁸ Från ett civilt perspektiv finns också anledning att uppmärksamma Natos system för att genom samverkan leda och stödja handelssjöfarten i kris och krig, det så kallade *Naval Co-operation and Guidance for Shipping* (NCAGS).¹⁷⁹ Handel och ekonomi utgör dock inget huvudfokus för Nato på samma sätt som för EU. Ur ett totalförsvarsperspektiv blir därför även EU:s maritima strategi för säkerhet, handel och sjöfart viktig att beakta.¹⁸⁰

6.2 EU:s maritima säkerhetsstrategi

Maritim säkerhet inriktad på fredstida risker och hot berör delvis andra frågor än marinstrategiska försvarsfrågor, men i EU:s framväxande säkerhetsarbete blir gränserna mellan säkerhet och försvar alltmer suddiga. Detta avspeglas också i EU:s *Strategiska*

¹⁷⁸ Henningsson och Welsh (2024), *Natomedlemskapets konsekvenser för sjödomänen*, FOI Memo 8446; Trostek (2025), *Tankelinjer i den marina förmågeutvecklingen i Östersjöregionen*, FOI Memo 8798; Wedin (2023), "Element i en svensk marin strategi efter anslutning till Nato".

¹⁷⁹ Om denna funktion, se Nato (2025) "Naval Cooperation and Guidance for Shipping".

¹⁸⁰ För en sammanfattning av EU:s maritima säkerhetsstrategi, se Europeiska kommissionen (2023), "Maritime Security Strategy", samt kommissionens pressmeddelande den 10 mars 2023, "Maritime Security: EU updates Strategy to safeguard maritime domain against new threats".

kompass, dvs. inriktningen för EU:s säkerhet och försvar, som utkom i mars 2022. I denna sägs att maritim säkerhet i (bland annat) Östersjön är strategiskt viktigt för EU:s säkerhet, ekonomiska utveckling, fria handel, transporter och energisäkerhet.¹⁸¹ För att skydda EU:s intressen till havs och stärka den maritima säkerheten listades därför ett antal prioriterade åtgärder, bland annat satsningar på ökad interoperabilitet mellan medlemsländernas mariner genom gemensamma övningar.

I EU:s uppdaterade maritima säkerhetsstrategi från 2023, *En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot*, skärptes formuleringarna ytterligare vad gäller såväl hotbilderna som nödvändigheten av gemensamma åtgärder.¹⁸² Bland de nya hoten lyfter strategin bland annat krigföring på havsbotten (*seabed warfare*) som inbegriper sabotage mot kritisk infrastruktur som t.ex. sjökablar och rörledningar.¹⁸³ Bland åtgärdsförslagen kan nämnas satsningar på fördjupade samarbeten (särskilt mellan Nato och EU), en gemensam maritim lägesbild (genom att förbättra informationsutbytet mellan olika sjöfartssektorer och mellan medlemsstaterna), bättre hot- och riskbedömningar, kapacitetsbyggande och sjöfartsinriktade utbildningar.¹⁸⁴

Strategin anger också att ”EU bör påskynda utvecklingen av både civil och militär kapacitet, och i förekommande fall involvera industrin, för att främja sina sjöfartsskyddsintressen”.¹⁸⁵ Ett exempel som kan nämnas är projektet *European Patrol Corvette*, som syftar till att skapa ett stridsfartyg i form av en modulär standardiserad plattform som kan anpassas till respektive lands behov.¹⁸⁶ Överhuvudtaget har den försvarsinriktade komponenten av EU:s sjöfartsstrategiska fokus förstärkts i och med den uppdaterade maritima strategin som inte minst fokuserar på EU:s roll att främja kapacitetsbyggande:

På försvarsområdet bör medlemsstaterna utveckla fullständig sjöfartskapacitet och fullt ut utnyttja utrymmet för samarbete inom ramen för relaterade EU-initiativ. De bör särskilt fokusera på att öka kapaciteten för att säkerställa EU:s sjöherravälde, uppvisa makt till havs, möjliggöra undervattenskontroll och bidra till luftförsvaret.¹⁸⁷

I samband med lanseringen av den uppdaterade maritima säkerhetsstrategin underströk också EU-kommissionens dåvarande vice ordförande Josep Borrell allvaret i den säkerhetspolitiska utvecklingen i sjödomänen med slutsatsen att EU ”måste lära sig tala makens språk också till havs”.¹⁸⁸

¹⁸¹ EU (2022), *A Strategic Compass for Security and Defence*, s. 22.

¹⁸² Strategin bygger vidare på EU:s första strategi på området, från 2014. Europeiska kommissionen (2023), *Gemensamt meddelande till europaparlamentet och rådet om uppdateringen av EU:s strategi för sjöfartsskydd och dess handlingsplan* ”En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot”, JOIN(2023) 8 final, Bryssel den 10.3.2023.

¹⁸³ Ibid., s. 3. Se även Henningsson och Welsh (2024), *Natomedlemskapets konsekvenser för sjödomänen*, s. 8. I sin rapport om europeisk beredskap föreslog Finlands före detta president Sauli Niinistö att EU inrättar en gemensam flotta för underhåll och reparationer av kritisk infrastruktur på havsbotten (”a common EU fleet for maintenance and repair”), se Niinistö (2024), *Safer Together*, s. 100.

¹⁸⁴ Europeiska kommissionen (2023), *En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot*, s. 12, 14. T.ex. ska en ”internationell sjöfartstermin” utvecklas inom ramen för det europeiska initiativet för utbyte av unga officerare (det militära Erasmus).

¹⁸⁵ Europeiska kommissionen (2023), *En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot*, s. 12, 14.

¹⁸⁶ Sverige deltar dock inte i projektet. Wedin (2023), ”Element i en svensk marin strategi efter anslutning till Nato”, s. 25.

¹⁸⁷ Europeiska kommissionen (2023), *En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot*, s. 13.

¹⁸⁸ I original ”the EU must learn to speak the language of power also at sea”. Se Europeiska kommissionens pressmeddelande den 10 mars 2023, ”Maritime Security: EU updates Strategy to safeguard maritime domain against new threats”

EU har även en särskild Östersjöstrategi som syftar till att stärka samarbetet mellan länderna vid Östersjön.¹⁸⁹ Sammantaget kan konstateras att EU söker flytta fram positionerna inom området sjöfartsskydd. Då EU har en viktig roll för hantering av fredstida kriser och hybridkrigföring har detta relevans också för svenskt totalförsvär och inte minst för försörjningsberedskapen.

¹⁸⁹ Målet för EU:s Östersjöstrategi är rädda havsmiljön, länka samman regionen och öka välbståndet. Se vidare Regeringskansliet (2024), "Bakgrund och mål för EU:s Östersjöstrategi".

7 Slutsatser: Rådig, försäkrad och säker?

Svensk sjöfart har undergått genomgripande förändringar sedan det kalla krigets slut. Antalet svenskflaggade fartyg har minskat kraftigt liksom tillgången till svensk sjöpersonal. Samtidigt har vårt beroende av sjöfarten ökat då ekonomin idag är än mer internationaliserad än under kalla kriget och vi är en del av en gemensam europeisk marknad. Detta innebär att den sjötransportkapacitet som den svenska staten kan förfoga över vid krigsfara och krig är betydligt mer begränsad än tidigare, samtidigt som behoven är avsevärt större.

I detta kapitel redovisas några slutsatser gällande sjöfartens betydelse för vår försörjningsberedskap och handel samt frågan om krigsförsäkringar. Slutsatserna är tredelade med fokus på handelsfartyg, krigsförsäkringar och säkerhetsförutsättningar (sjöfartsskydd).

7.1 Rådighet över handelsfartyg

En handelsflotta som staten har rådighet över i krig innebär att handel skulle kunna fortsätta till och från Sverige även om den internationella marknaden för sjöfart uppfattade riskerna som för höga, alternativt att tillgången till utlandsflaggade fartyg minskade. Begreppet ”svensk handelsflotta” brukar i detta sammanhang åsyfta fartyg som är svenskflaggade (dvs. svenskregistrerade). Som beskrivits närmare i kapitel 3 är det endast sådana som den svenska staten med säkerhet kan förfoga över i händelse av krigsfara eller krig. Med andra ord kan staten inte räkna med tillgång till fartyg som ägs av svenska rederier men som är utlandsflaggade. Mot denna bakgrund blir fortsatta åtgärder för att göra det mer attraktivt att föra svensk flagg viktiga ur ett beredskapsperspektiv.¹⁹⁰ Ett alternativ, som komplement, är att staten helt enkelt köper egna handelsfartyg (så kallade statsfartyg). Denna lösning har staten valt för isbrytare då det anses avgörande att farleder till Sverige kan hållas öppna året runt.

Det som är relevant ur totalförsvarssynpunkt är i slutändan vilken rådighet den svenska staten har över transportresurser, i detta fall handelsfartyg. Den faktiska rådigheten beror på en rad sammankopplade faktorer, som t.ex. tillämpning av förfogandelagstiftning, tillgång till fartyg och sjöpersonal, ett system med krigsförsäkringar samt ett fullgott sjöfartsskydd.

¹⁹⁰ Se bland annat regeringens förslag på en ny del i fartygsregistret som ska göra det enklare att hyra in och ut obemannade skepp (*bareboat charter*), vilket avser bidra till fler svenskregistrerade fartyg (på lagrådsremiss). Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2026. Regeringen (2025), ”Nytt register ska förenkla inhyring av obemannade skepp”, Regeringskansliet (2025), ”Nytt register ska förenkla inhyring av obemannade skepp”, pressmeddelande från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 15 april 2025.

7.1.1 Förfogande och uttagning av fartyg

Förfogandelagen ger staten omfattande befogenheter att förfoga över privat egendom. Den allmänna tjänsteplikten innebär också att staten kan förfoga över den tillgängliga arbetskraften inom rikets gränser. Under det kalla kriget fanns en relativt utvecklad kartläggning över fysiska resurser som kunde förfogas (inklusive arbetskraften), och av vem. Eftersom både civila och militära aktörer hade genomfört en behovsinventering så kunde det stämmas av var den specifika resursen kunde göra mest nytta för totalförsvaret. I nuläget, då totalförsvaret fortfarande håller på att återetableras, är kartläggningar av resurser som kan förfogas inte systematiskt genomförd på alla områden. Risker med bristande kartläggningar av det civila försvarets behov är att resurser inte kommer att hamna där de gör störst totalförsvarsnytta, vilket indirekt också drabbar Försvarsmakten negativt. Det är alltså viktigt att säkerställa att det finns kartläggningar av det civila försvarets behov också i perspektiven försörjning, handel och sjöfart, vilket kommer att vara avgörande för totalförsvarets uthållighet i händelse av krig.

7.1.2 Tillgång till sjöpersonal

Hitintills har det civila försvarets personalbehov haft ett tydligt landfokus och inte i tillräckligt grad beaktat behov av sjöpersonal. Regeringen har dock påpekat vikten av att det finns tillräckligt många sjömän med svenskt medborgarskap. Det låga antalet svenska sjömän skulle kunna åtgärdas på olika sätt, men civilplikt framstår som ett relativt snabbt och kostnadseffektivt sätt att etablera en reserv av svensk sjöpersonal som skulle kunna mobiliseras vid kris eller krig. Huruvida det är möjligt att korta ner utbildningstider utan att kompromissa med sjösäkerheten är också en fråga som kan vara värd att undersöka.

7.1.3 Internationell jämförelse

Som illustrerats av kapitlet om strategiska handelsflottor är det idag inte ovanligt att länder inför ekonomiska incitament för att säkerställa att fartyg av potentiell vikt för landets försörjning kan förfogas vid behov. Åtgärder kan grovt sett delas in i statiska (proaktiva) och dynamiska (reaktiva) där de förra bygger på regelverk kombinerat med ekonomiskt stöd för att trygga långsiktig sjöfartskapacitet och de senare på särskilda program eller initiativ som syftar till att snabbt öka antalet fartyg i den inhemska handelsflottan.

Finland och Norge, där sjöfarten sedan länge betraktas som en del av ländernas totalförsvär, kan ses som exempel på statiska, proaktiva system, men i praktiken är det vanligt med överlappande statiska och dynamiska åtgärder. Ett exempel på det är Australiens arbete med att etablera en strategisk handelsflotta, ett pilotprogram där rederier som väljer att medverka under en initial 5-årsperiod blir kompenserade för merkostnader. Samtidigt ingår också mer proaktiva, långsiktiga komponenter, avseende exempelvis målet att skapa en utbildnings- och arbetskraftsmiljö som uppmuntrar och utvecklar Australiens sjöfartskompetens.¹⁹¹

¹⁹¹ Commonwealth of Australia (2023), *Strategic Fleet Taskforce: Final report*.

Vad gäller flaggning kan noteras att både Norge och Danmark har särskilda flaggsystem där fartyg kan registreras under vanlig nationell flagg eller internationell norsk eller dansk flagg. Den internationella registreringen är mer konkurrenskraftig och omfattas inte av alla krav som den nationella registreringen – men fartygen är fortfarande klassificerade som norska eller danska fartyg.

Sammantaget finns gott om goda exempel på både kortsiktiga och långsiktiga åtgärder för att stärka ett lands rådighet över försörjningsviktiga sjötransporter.

7.2 Krigsförsäkringar

Det svenska krigsförsäkringssystemet har drivits på sparlåga sedan det kalla krigets slut. Krigsförsäkringsnämnden som är förvaltningsmyndigheten på området är en spartansk struktur med ytterst begränsade personalresurser. Krigsförsäkringslagstiftningen uppdaterades senast 1999, efter kalla krigets slut, men innan risken för rysk aggression togs på allvar.¹⁹² Säkerställandet av försäkringsförmåga under krig framstår helt enkelt inte ha varit en särskilt prioriterad fråga i uppbyggnaden av det nya svenska totalförsvaret.

Men bara för att dessa frågor hittills hamnat i skymundan innebär detta inte att de är mindre betydelsefulla. Aktuella konflikter i omvärlden visar tydligt att krigsförsäkringar för sjöfarten sannolikt skulle bli en högaktuell fråga om Sverige drabbades av krig. Nedan följer några områden som framstår som särskilt viktiga för att säkerställa ett funktionellt krigsförsäkringssystem.

7.2.1 Krigsförsäkringsnämnden

Krigsförsäkringsnämnden är en viktig organisation om Sverige skulle utsättas för krig eller hamna i krigsfara. Samtidigt har Krigsförsäkringsnämnden begränsade resurser med ett litet deltidskansli. Detta innebär att organisationen knappast har tillräckligt med resurser för att snabbt kunna sadla om till en operativ verksamhet dimensionerad för krigets krav. Insatser för att stärka denna funktion framstår därför som ett tydligt behov.¹⁹³ Det kan till exempel handla om uppbyggnaden av en krigsorganisation för KFN samt regelbundet återkommande övningar av denna krigsorganisation. Anpassad scenarioutveckling liksom övningsverksamhet tillsammans med andra myndigheter och privata aktörer inom handel och sjöfart bör också ses som en grundläggande del av beredskapen på krigsförsäkringsområdet.

7.2.2 Kommunikation

Eftersom försäkringar prissätts på marknader blir marknadsuppfattningen avgörande för prisnivån. Bedömningen av riskområden, som till exempel Lloyd's gör, kommer även att påverka återförsäkringsmarknadens prissättningar. Ju större den uppfattade risken är för att fartyg ska komma till skada, desto högre kommer försäkringspremien att bli.

¹⁹² Lag (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m.

¹⁹³ Se även Svensk försäkring (2023), *Omvärldstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*, s. 99.

Mot denna bakgrund har den svenska staten en tydlig roll att informera marknaden om fakta och planerade åtgärder. Detta har betydelse också utöver försäkringspremier, eftersom ogrundade riskuppskattningar kan försvåra sjöfart oavsett försäkringsmöjligheter. Frågan är om det finns en medvetenhet om betydelsen av att ett land kommunicerar (internationellt) kring risk och krigsförsäkringar vid krig, och vem som ska göra detta.

7.2.3 Förberedelser och uppbyggnad över tid

När det gäller tillräcklig dimensionering och resurssättning för Krigsförsäkringsnämnden och andra aktörer är det centralt att avgöra vad som är väsentligt att ha på plats från krisens start, och vad som kan byggas upp och utvecklas efter hand. Det ukrainska exemplet visar på en evolutionär process där krigsförsäkringar har utvecklats under de år kriget pågått. Sannolikt krävs det dock ett visst minimum av förberedelser för att snabbt kunna aktivera och tillämpa ett system med krigsförsäkringar. Då bör vissa strukturer redan finnas på plats, inklusive etablerade rutiner för att smidigt och snabbt kunna verkställa åtgärder för att tillse att försäkringsmarknaden fungerar med statliga krigsförsäkringsgarantier. Med andra ord finns behov av en beredskapsorganisation för Krigsförsäkringsnämnden som regelbundet övas.

7.3 De hårda säkerhetsförutsättningarna

Om kommunikation kan påverka marknadens uppfattning om risk är de underliggande faktiska förutsättningarna än viktigare. Är hotet överhängande och svensk förmåga att skydda hamnar och farleder uppfattas som otillräcklig riskerar inte bara krigsförsäkringspremierna att bli mycket höga – blir faran för extrem kommer fartygstrafiken att upphöra oavsett tillgång till försäkringar. Få redare och kaptener vill riskera sina fartyg och besättningens liv.

Faktisk försvarsförmåga blir då viktig. Finns ett tillräckligt effektivt ”försvarssystem” för att begränsa angrepp mot handelsfartyg på svenska farvatten? Hur ser den civil-militära samverkan ut i sjödomänen? Kan vi inte garantera säkerheten för sjöfarten till en tillräckligt hög nivå blir krigsförsäkringsfrågan mer eller mindre akademisk. Poängen här är att försäkringsfrågan inte kan separeras från försvarsförmåga. Som konstaterats har säkerhetsläget i Östersjöregionen försämrats sedan den fullskaliga invasionen av Ukraina.¹⁹⁴ Samtidigt innebär Sveriges medlemskap i Nato att vi inte bygger förmåga i isolering. Både som Nato- och EU-medlem behöver Sverige planera för hur våra och allierades flöden ska säkras under krig, och hur vi ska samarbeta kring detta.

¹⁹⁴ Prop. 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025-2030*, s. 45.

8 Fem strategiska vägval för Sverige

I detta avslutande kapitel presenteras fem strategiska vägval för Sverige och svensk försörjningsberedskap utifrån perspektivet sjöfart och handel. Den strategiska aspekten har sin grund i det allvarliga säkerhetsläge som Europa befinner sig i kombinerat med ett antal negativa globala trender för sjöfarten i stort och ett svenskt civilt beredskapssystem som i sjödomänen inte har hängtt med i denna utveckling. Samtidigt har ett antal nya åtgärder aviserats och totalförsvaret som helhet befinner sig i en intensiv utvecklingsfas.

Kortfattat kan läget från ett maritimt perspektiv sammanfattas som följer: I takt med en sönderfallande globalisering har havet blivit en alltmer omtvistad arena. Exempel finns också på krig och konflikter som åter har aktualiserat behovet av krigsförsäkringar och sjöfartsskydd. Samtidigt kvarstår i grunden *just-in-time*-systemet som bygger på effektivitet snarare än robusthet samt minimal lagerhållning av viktiga insats- och konsumtionsvaror. I praktiken finns dessa varor på fartyg som förutsätts anlända på rätt dag eller vecka. Detta störningskänsliga system betyder att en fungerande handelsflotta som Sverige har rådighet över blir än viktigare.

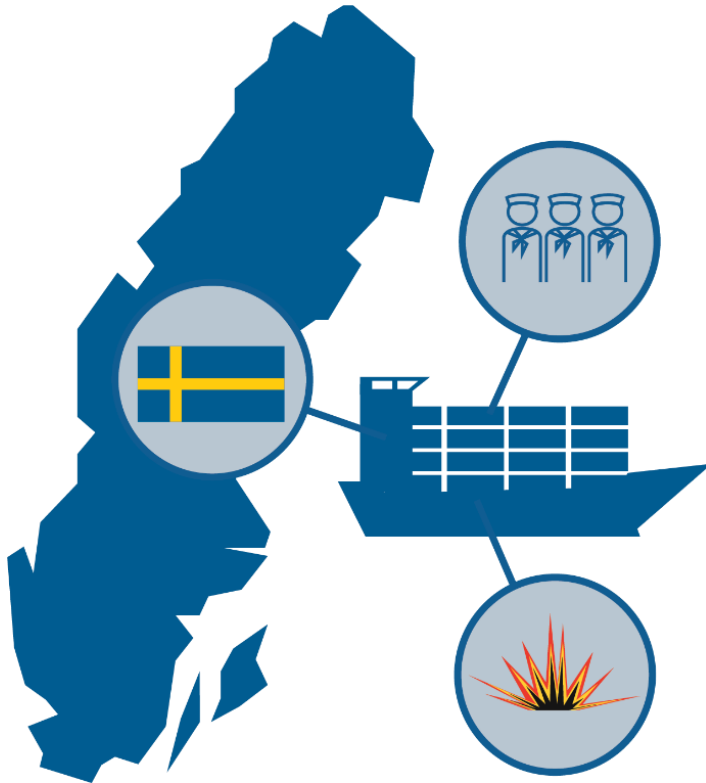
Utmaningen idag är att antalet svenskflaggade handelsfartyg fortfarande är relativt litet, samt att det råder brist på svensk sjöpersonal. Detta i kombination med ett underutvecklat sjöfartsskydd och frånvaron av en sammanhängande maritim strategi väcker frågor om hur beredskapen kan stärkas också i sjödomänen. Nedan följer fem områden som framstår som särskilt viktiga att beakta.

- I. **Rådighet: Vilken rådighet över handelsfartyg krävs för att säkra landets varuförsörjning vid höjd beredskap?** En hög nivå av rådighet skulle kräva åtgärder på både kort och lång sikt. Kortsiktigt skulle andelen svenskflaggade fartyg behöva öka. Fartyg som kan förfogas vid krig eller krigsfara behöver också kontinuerligt identifieras (också för civila behov). Långsiktigt skulle uppbyggnaden av en svenskflaggad strategisk handelsflotta kräva satsningar på utbildning och kompetenshöjande åtgärder. En lägre nivå av rådighet inom sjöfart och handel skulle innebära högre krav på andra områden, t.ex. beredskapslagring.
- II. **Sjöfartsskydd: Hur ska handelsflottan skyddas?** I marinens uppgifter ingår både att möta ett väpnat angrepp i Sveriges närområde och att skydda sjöförbindelserna.¹⁹⁵ Den andra uppgiften praktiserades i Sverige senast under det andra världskriget. Att marinens eskort- och konvojttjänster sedermera avvecklades var inte ologiskt eftersom beredskapslagring snarare än utrikes-handel utgjorde basen i försörjningsberedskapen under det kalla kriget.¹⁹⁶ När uppgiften att skydda de sjöburna förbindelserna nu ska återetableras kan vägval uppstå gällande vilka marina förmågor som ska prioriteras, i vilken

¹⁹⁵ Försvarsberedningen (2024), *Stärkt försvarsförmåga: Sverige som allierad*, Ds 2024:6, s. 135.

¹⁹⁶ Wedin (2022), "Var ska flottan vara?", s. 53.

takt de ska byggas och hur. Betraktade ur ett totalförsvarsperspektiv kommer detta utvecklingsarbete att kräva ett fördjupat samarbete mellan marinen och relevanta civila myndigheter. Totalförsvarsperspektivet illustreras i figur 7 som lyfter fram aspekterna flaggning, sjöarbetskraft och sjöfartsskydd.



Figur 7. För råddighet över handelsfartyg behöver det finnas tillräckligt många svenskflaggade fartyg, svensk sjöpersonal och ett adekvat sjöfartsskydd. För hantering av risk krävs också ett fungerande system för krigsförsäkringar.

Källa: FOI.

- III. **Tillsammans med andra: Hur kan Sverige säkra handelssjöfarten tillsammans med våra allierade?** Som regeringen konstaterat handlar skydd av försörjning genom sjöfart inte bara om Sveriges försörjning, utan även om våra allierades.¹⁹⁷ Det betyder att marinen ska kunna verka inom ramen för gemensamma Natooperationer i både Östersjöområdet och Västerhavet. Mindre känt är att även EU bedriver säkerhetsarbete i sjödomänen som inriktas av unionens maritima säkerhetsstrategi. Då EU har en viktig roll för hantering av handelsstör-

¹⁹⁷ Prop. 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025-2030*, s. 122.

ningar och hybridkrigföring har denna strategi hög relevans för det svenska totalförsvaret och inte minst för försörjningsberedskapen. Men hur vill Sverige bidra till att ”upprätthålla EU:s sjöherravälde”¹⁹⁸, och hur kan arbetet i Nato respektive EU koordineras på bästa sätt med den nationella förmågeuppbyggnaden?

IV. Strategisk kultur: Behövs en nationell maritim säkerhetsstrategi? Sveriges säkerhet och försörjning är på olika sätt beroende av sjötransporter. Men sjöfartens förutsättningar att upprätthålla handelsflöden har inte varit en prioriterad fråga i svensk säkerhets- och försvarspolitik de senaste årtiondena. Mot denna bakgrund framstår en översyn av området som önskvärd. Detta inkluderar också krigsförsäkringarnas viktiga roll. En sammanhängande maritim säkerhetsstrategi bör ta ett helhetsgrepp på strategiska försörjnings- och försvarsbehov (också i relation till Nato och EU). Frånvaron av en maritimstrategisk helhetssyn kan drabba totalförsvaret på två sätt. För det militära försvaret finns en risk att även de marinstrategiska behoven analyseras för snävt. För det civila försvaret finns en risk att försörjningsberedskapens sjödimension i praktiken glöms bort, inklusive frågan om krigsförsäkringar.

V. Det ekonomiska försvaret i sjödomänen: Behövs en blå försörjningsberedskap? Sveriges havsberoende försörjningsberedskap berör många politikområden – förutom försvars- och säkerhetspolitiken bland annat även näringspolitik, transporter och klimat- och miljöfrågor. Åtgärder för att stärka det ekonomiska försvaret i sjödomänen skulle kunna benämnas den ”blå försörjningsberedskapen”, ett begrepp som även inkluderar frågor om hållbarhet och primärproduktion (fiske).¹⁹⁹ Syftet med att addera en sjödimension till den traditionellt sett landfokuserade försörjningsberedskapen skulle vara att åstadkomma en mer sammanhängande beredskapspolitik som balanserar åtgärder inom handel, transporter, produktion och beredskapslagring.

För att sammanfatta: Vilken nivå av rådhighet är rimlig? Hur ska handelsflottan skyddas? Hur kan viktiga försörjningsflöden säkras tillsammans med våra allierade? Vilka maritimstrategiska analyser behöver Sverige göra? Finns behov av att utveckla en ”blå försörjningsberedskap” som tar hänsyn till sjöburen handel och havet som arena?

Var och en av dessa frågor rymmer komplexa utmaningar som förtjänar fördjupade analyser. Till exempel vore det önskvärt att parallellt med studier av Natos förmågeutveckling genomföra fördjupade studier av EU:s framväxande maritima säkerhetsarbete. Fördjupande internationella studier med exempel på framväxten av strategiska handelsflottor skulle också vara av intresse. Hela rådhighetsfrågan framstår vidare som en nyckelfråga som inte bara berör sjödomänen utan också andra omtvistade domäner, som rymd- och cyberdomänerna.

¹⁹⁸ Europeiska kommissionen (2023), *En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot*, s. 13.

¹⁹⁹ Som beskrevs i kapitel 6 finns här en koppling till EU-begreppet ”blå ekonomi” som syftar på havsrelaterade sektorer som till exempel fiske, energi, sjötransporter, varvsindustri och kustturism.

Slutligen: Att handel via sjöfart utgör civil verksamhet betyder inte att upprätthållandet av denna är en civil fråga – snarare utgör denna en avgörande förutsättning för hela totalförsvarets uthållighet. Mot denna bakgrund uppstår också ett behov av ett sammanhängande maritimstrategiskt tänkande där det militära respektive civila försvaret i sjödomänen tydligare länkas samman. Det som ytterst står på spel är Sveriges autonomi, eller som det också sagts: ”Den som behärskar havet omkring Sverige, behärskar Sverige.”²⁰⁰

²⁰⁰ Sagt 1914 av marinstrategen Daniel Landquist, citerat i Wedin (2022), ”Var ska flottan vara?”, s. 49.

Litteraturförteckning

- Allianz (2019), "War (insurance) – what is it good for?" Expert risk article, augusti 2019, *Allianz Commercial*, <https://commercial.allianz.com/news-and-insights/expert-risk-articles/war-insurance.html>, hämtad 2025-03-26.
- Apitz, Peter (1991), *Convoys – Outdated by Technology?*, Forsvarsstudier 5/1991. Institut för Forsvarsstudier.
- ABC (2024), "National Strategic Fleet needed for shipping", 28 nov. 2024, *Australian Broadcasting Corporation*, <https://www.abc.net.au/listen/programs/pm/national-strategic-fleet-needed-for-shipping/104661624>, hämtad 2025-03-26.
- Albanese, Anthony (2019), "Media Releases: Labor will revive Australia's shipping industry and create a strategic fleet", 24 feb. 2019, <https://anthonyalbanese.com.au/media-release-labor-will-revive-australias-shipping-industry-and-create-a-strategic-fleet-sunday-24-february-2019>, hämtad 2025-04-10.
- Arkivverket (2017), "Nortraship", <https://www.arkivverket.no/utforsk-arkivene/andre-verdenskrig/sjofart-i-krig/nortraship>, hämtad 2025-04-22.
- Australian Law Reform Commission (2001), "Review of the Marine Insurance Act 1909", <https://www.alrc.gov.au/inquiry/review-of-the-marine-insurance-act-1909/>, hämtad 2025-04-22.
- Australian Maritime Safety Authority (2023), *Port State Control Australia – 2020*, <https://www.amsa.gov.au/year-review>, hämtad 2025-04-10.
- BalticWaters (2025), "Torsk- och sillbeståndens utveckling över tid", <https://balticwaters.org/faktabanken/bestandens-utveckling-over-tid/>, hämtad 2025-05-11.
- BBC, 22 jan. 2024, "Yemen's Houthis release crew of seized cargo ship Galaxy Leader", <https://www.bbc.com/news/articles/c9d5q0jn067o>, hämtad 2025-05-08.
- BBC, 2 april 2024, "How much grain is Ukraine exporting and how is it leaving the country?", <https://www.bbc.com/news/world-61759692>, hämtad 2025-05-08.
- BBC, 24 dec. 2023, "Tanker hit off India coast by drone from Iran, says US", <https://www.bbc.com/news/world-asia-india-67811929>, hämtad 2025-05-08.
- Berman, N. (2024), "How Houthi Attacks in the Red Sea Threaten Global Shipping", 12 jan. 2024, *Council on Foreign Relations*, <https://www.cfr.org/in-brief/how-houthi-attacks-red-sea-threaten-global-shipping>, hämtad 2025-03-26.
- Canada Chamber of Shipping (2025), "Reintroduced SHIPS for America act aims at 250-ship fleet expansion", 2 maj 2025, <https://shippingmatters.ca/reintroduced-ships-for-america-act-aims-at-250-ship-fleet-expansion/>, hämtad 2025-05-05.

- Commonwealth of Australia (2023), *Strategic Fleet Taskforce: Final report*, <https://www.infrastructure.gov.au/department/media/publications/strategic-fleet-taskforce-final-report>, hämtad 2025-04-10.
- DNK (2025), "The Norwegian Shipowners' Mutual War Risk Insurance Association", <https://www.warrisk.no/>, hämtad 2025-04-22.
- Edling, Per (2023), "Det handlar om att behärska flödena", Inträdesanförande i KKrVA avd 2 den 5 oktober 2022, *Handlingar och Tidskrift*, nr 1 januari/mars 2023.
- Ekonomifakta (2019), *Marknadsmislyckande*.
https://www.ekonomifakta.se/ordlista/marknadsmislyckande_1212817.html ,
hämtad 2025-03-26.
- Ekonomifakta (2023), *Exportandelar – internationellt*.
https://www.ekonomifakta.se/sakomraden/makroekonomi/handel/exportandelar-internationellt_1209003.html, hämtad 2025-03-25.
- Ekonomifakta (2025), *Export och import*.
https://www.ekonomifakta.se/sakomraden/makroekonomi/handel/export-och-import_1208839.html, hämtad 2025-03-25.
- Erbe, Stephan (2025), "Ship Finance in Switzerland",
<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=d41fd074-5ffe-4105-b9cc-222e009813f1>, hämtad 2025-05-12.
- Eriksson, Gunnar (2020), *Framtidens behov av kvalificerad sjöfartskompetens*. Utredningsrapport. Chalmers och Linnéuniversitetet.
- Eriksson, Pär och Camilla Eriksson (2022), *Framtida transportsystem i kris och krig – Ett kunskapsunderlag för en forskningsansökan*. FOI-R--5321--SE, Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Europaportalen (2025), "Svenska EU-parlamentariker larmar: Östersjön dör framför våra ögon", Bryssel den 4 april 2025,
<https://www.europaportalen.se/2025/04/svenska-eu-parlamentariker-larmar-ostersjon-dor-framfor-vara-ogon>, hämtad 2025-05-11.
- Europeiska kommissionen (2023), *Gemensamt meddelande till europaparlamentet och rådet om uppdateringen av EU:s strategi för sjöfartsskydd och dess handlingsplan "En förbättrad EU-strategi för sjöfartsskydd för nya maritima hot"*, JOIN(2023) 8 final, Bryssel den 10.3.2023.
- Europeiska kommissionen (2023), "Maritime Security Strategy", https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/blue-economy/other-sectors/maritime-security-strategy_en, hämtad 2025-04-27.
- Europeiska kommissionen (2023), "Maritime Security: EU updates Strategy to safeguard maritime domain against new threats", pressmeddelande 10 mars 2023,

- https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_1483, hämtad 2025-04-27.
- Europeiska kommissionen (2025), "Sustainable blue economy", https://oceans-and-fisheries.ec.europa.eu/ocean/blue-economy/sustainable-blue-economy_en?prefLang=sv, hämtad 2025-05-12.
- Europeiska kommissionen (2025), "EU-Ukraine Solidarity Lanes", 30 april 2025, https://commission.europa.eu/topics/eu-solidarity-ukraine/eu-assistance-ukraine/eu-ukraine-solidarity-lanes_en, hämtad 2025-05-08
- Förenta nationerna (2025), "Black Sea Grain Initiative Joint Coordination Centre", <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative>, hämtad 2025-05-08.
- Försvarsmakten (2022), *Militärstrategisk doktrin – MSD 22*.
- Försvarsmakten (2023), *Handbok Säkerställande av fartygskapacitet (H Fartygskapacitet)*.
- Granholm, Niklas (2024), "KÖMS & Svensk Sjöfarts seminarium den 15 oktober i Stockholm", *Tidskrift i sjöväsendet*, 4/2024.
- Granholm, Niklas (2024), *Sjökriget i Svarta havet. Analys av förlopp, utfall och konsekvenser*, FOI Memo 8483. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Granholm, Niklas (2025), *En blå tråd. Förändrade förutsättningar för svensk sjömak i ett långsiktigt försämrat säkerhetspolitiskt omvärldsläge*, FOI Memo 8903. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Grivat, Olivier (2016), "Plying the world's trade routes: the Swiss merchant navy at 75", den 15 sept. 2016, *House of Switzerland*, <https://www.houseofswitzerland.org/swissstories/history/plying-worlds-trade-routes-swiss-merchant-navy-75>, hämtad 2025-04-10.
- Hall, Bo G. (1994), *Hur styrs utrikeshandeln i kris och krig*. Stockholm: Centralförb. Folk och försvar.
- Havs- och vattenmyndigheten (2020), "Maritima strategin", <https://www.havochvatten.se/planering-forvaltning-och-samverkan/program-projekt-och-andra-uppdrag/maritima-strategin.html>, hämtad 2025-04-27.
- Havs- och vattenmyndigheten (2022), *Havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet Statlig planering i territorialhav och ekonomisk zon 2022*.
- Henningsson, Jan och John Welsh (2024), *Natomedlemskapets konsekvenser för sjödomänen: Ett diskussionsunderlag inför fortsatt förmågeutveckling*. FOI Memo 8446. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Ingemarsdotter, Jenny (2023), *Civilt försvar: Vad och varför*, FOI Memo 8105. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.

- Ingemarsdotter, Jenny (2024), *Ekonomiskt försvar: Vad och varför*. FOI Memo 8482. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Ingemarsdotter, Jenny och Anna Wetter Ryde (2024), *Niinstö-rapporten: På väg mot ett europeiskt civilt försvar?*, FOI Memo 8743. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Ingemarsdotter, Jenny, Ester Veibäck, Kristina Hellström (2025), *Det ekonomiska försvarets hotbilder: En kunskapsöversikt*. FOI-R--5616--SE. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Israel Ministry of Finance (2023), "Insurance of cargo on sea vessels or aircraft via the Compensation Fund and clarification regarding compensation of sea vessels and aircraft", 23 okt. 2023; uppdaterad 11 juni 2025, hämtad 2025-06-25.
- International Transport Workers' Federation (ITF), "Flags of convenience", <https://www.itfseafarers.org/en/issues/flags-of-convenience>, hämtad 2025-04-15.
- Johnson, Andreas, Jens Lusua, Karl Lallerstedt Maria Hultqvist (2024), *Hur påverkas svensk ekonomi av kris och krig? En explorativ ansats*. FOI-R--5556--SE. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Kaushal, Sidharth (2023), *Navies and Economic Warfare: Securing Critical Infrastructure and Expanding Policy Options*. RUSI Occasional Paper.
- Kommerskollegium (2024), *Vilka länder är Sveriges viktigaste handelspartner?* <https://www.kommerskollegium.se/utrikeshandel-och-statistik/handelsstatistik/varuhandel/sveriges-viktigaste-handelspartner/>, hämtad 2025-03-11.
- Lloyd's List, 24 feb. 2022, "Turkish bulker hit by bomb off Odessa", <https://www.lloydslist.com/LL1139973/Turkish-bulker-hit-by-bomb-off-Odessa>, hämtad 2025-04-10.
- Lloyd's List, 2 maj 2023, "Dark fleet tanker Pablo changed flags six days before fatal casualty", <https://www.lloydslist.com/LL1144944/Dark-fleet-tanker-Pablo-changed-flags-six-days-before-fatal-casualty>, hämtad 2025-05-11.
- Lloyd's Market Association (2024), "Joint War Committee", <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>, hämtad 2025-03-26.
- Loxdal, G. (2022). *Etikett: Sveriges Transportförsäkringspool. Krigsförsäkringsnämnden står utan avtal med försäkringsbolagen*. <https://sakochliv.se/tag/sveriges-transportforsakringspool/>, hämtad 2025-03-26.
- Loxdal, G. (2024), *Krigsförsäkringsnämnden vill ha mer pengar för att utforma avtal*. <https://sakochliv.se/2024/04/03/krigsforsakringsnamnden-vill-ha-mer-pengar-att-utforma-avtal/>. Sak och Liv, hämtad 2025-03-26.

- Maor, Yigal (2023), *The War in Gaza: Ports, Shipping and Overseas Trade*, The Institute for National Security Studies (INSS), 30 november 2023.
- Maritime Executive (2024), *Tanker Prices Are Soaring, and Shipyards Stand to Benefit*, <https://maritime-executive.com/article/tanker-prices-are-soaring-and-shipyards-stand-to-benefit>, hämtad 2025-06-17.
- Marsh, 23 aug., 2022, "Marsh and Ascot's Ukrainian grain insurance facility secures first placement", <https://www.marsh.com/en-gb/about/media/ukrainian-grain-insurance-facility-secures-first-placement.html>, hämtad 2025-05-08.
- Marsh McLennan, 15 nov. 2023, "Marsh McLennan collaborates with Ukrainian government, banks, and insurers to provide cost-effective insurance for Black Sea grain", <https://www.marshmcclennan.com/news-events/2024/january/marsh-mcclennan-collaborates-with-ukrainian-government--banks--an.html>, hämtad 2025-05-12.
- Miller, 26 sept. 2023, "Miller and Clearwater Dynamics partner to establish marine insurance solution for the Ukrainian grain corridor", <https://www.miller-insurance.com/articles/news-and-insights/miller-and-clearwater-dynamics-partner-to-establish-marine-insurance-solution-for-the-ukrainian-grain-corridor/>, hämtad 2025-05-12.
- Nationalencyklopedin (u.å.b.), "Bekvämlighetsflagg".
<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/bekv%C3%A4mlighetsflagg>, hämtad 2025-03-26.
- Nato (2025), "Naval Cooperation and Guidance for Shipping",
<https://mc.nato.int/nsc/page14865015>, hämtad 2025-06-26.
- Nautilus International (2024), "What's the problem with flags of convenience?", 11 mars 2024, <https://www.nautilusint.org/en/news-insight/telegraph/whats-the-problem-with-flags-of-convenience/>, hämtad 2025-04-15
- Niinistö, Sauli (2024), *Safer Together: Strengthening Europe's Civilian and Military Preparedness and Readiness. Report by Sauli Niinistö, former President of the Republic of Finland, in his capacity as Special Adviser to the President of the European Commission*.
- Norges regering (2021), "The ocean nation of Norway",
<https://www.regjeringen.no/en/topics/havet/the-ocean-nation-of-norway/id2609341/>, hämtad 2025-04-22.
- Norges regering (2025), *White paper on total preparedness: Prepared for crisis and war*, 10 jan. 2025, <https://www.regjeringen.no/en/aktuelt/white-paper-on-total-preparedness-prepared-for-crisis-or-war/id3082581/>, hämtad 2025-04-22.

- NRIA Sjöfart 2021, "Nationell agenda för sjöfartsforskning och -innovation", <https://lighthouse.nu/sv/verksamhet/nria-sjoefart-2021?highlight=WyJucmlhI0>, hämtad 2025-04-15.
- Paravicini, G. Saul, J. & Hassan, A. (2024), "Somali pirates return, adding to global shipping crisis", Reuters 21 mars 2024, <https://www.reuters.com/world/africa/somali-pirates-return-adds-crisis-global-shipping-companies-2024-03-21/>, hämtad 2025-03-26.
- Rederierna i Finland, "Försörjningsberedskap" (<https://shipowners.fi/sv/ansvarsfullhet/forsorjningsberedskap/>), "Report on maritime security of supply" (<https://shipowners.fi/en/report-on-maritime-security-need-for-a-functional-market-and-more-finnish-experts>), "Tonnageskatt" (<https://shipowners.fi/sv/konkurrenskraft/nationell-sjoefartspolitik/tonnageskatt/>), hämtade 2025-06-27.
- Reichel, Beatrice och Jenny Ingemarsdotter (2023) *Samhällets beroende av rymdinfrastruktur: En översikt och analys av konsekvenserna för utvecklingen av det civila försvaret*, FOI-R--5368--SE. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Reuters, 1 april 2022, "Ukraine guarantees insurance payouts for vessels damaged at its Danube ports", <https://www.reuters.com/legal/transactional/ukraine-guarantees-insurance-payouts-vessels-damaged-its-danube-ports-2022-04-01/>, hämtad 2025-05-08.
- Reuters, 5 april 2022, "Foreign ship sinks in Mariupol after missile attacks, says flag registry", <https://www.reuters.com/world/europe/foreign-merchant-ship-hit-by-missile-mariupol-ukrainian-official-2022-04-05/>; hämtade 2025-05-08.
- Reuters, 2 nov. 2023, "Israel's ship industry urges government to help with jump in war insurance", <https://www.reuters.com/world/middle-east/israels-ship-industry-urges-government-help-with-jump-war-insurance-2023-11-02/>, hämtad 2025-05-08.
- Reuters, 16 jan. 2025, "Houthi attacks on merchant ships in the Red Sea", <https://www.reuters.com/world/middle-east/houthi-attacks-merchant-ships-red-sea-2025-01-16/>, hämtad 2025-05-08.
- Reuters, 17 jan. 2025, "Red Sea trade route will remain too risky even after Gaza ceasefire deal, industry executives say", <https://www.reuters.com/world/middle-east/red-sea-trade-route-will-remain-too-risky-even-after-gaza-ceasefire-deal-2025-01-17/>, hämtad 2025-05-08.
- Safety4Sea (2025), "Israel offers compensation for damage done to vessels due to war", okt. 27, 2023, <https://safety4sea.com/israel-offers-compensation-for-damage-done-to-vessels-due-to-war/>, hämtad 2025-05-28.

- Sjöfartstidningen, 19 mars 2024, "Nu återupptas samverkan kring fartygsuttagning", <https://www.sjofartstidningen.se/nu-aterupptas-samverkan-kring-fartygsuttagning/>, hämtad 2025-04-11.
- Sjöfartsverket (2023), "Krisberedskap", 25 juli 2023, <https://www.sjofartsverket.se/sv/om-oss/krisberedskap/>, hämtad 2025-04-11.
- Statistikmyndigheten SCB (2025), *Statistikdatabasen: Total varuimport, varuexport och handelsnetto. År 1975-2024*. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__HA__HA0201__HA0201A/ImportExportSnabbAr/, hämtad 2025-03-11.
- Strokork, C. Klintenberg, H., Rogerson, S. Bach, A. Raza, Z. (2022), *Nytan med svensklagade fartyg och betydelsen av en ökad inflaggning för Sverige*. Lighthouse Reports.
- Svensk sjöfart (2024), *Svensk Sjöfarts remissvar avseende SOU 2023:79 Arbetsrätten under krig och krigsfara*.
- Svensk Försäkring (2012), *Hur försäkring fungerar*.
- Svensk Försäkring (2023), *Omvärldstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*.
- Sveriges radio, tis. 6 maj, "EU betalar 7 miljarder för rysk fisk", <https://www.sverigesradio.se/artikel/eu-betalar-7-miljarder-for-rysk-fisk>, hämtad 2025-05-11.
- Swiss Maritime Navigation Office (2025), "Maritime Strategy 2023-27", den 6 jan. 2025, <https://www.schweizerischesseeschiffahrtsamt.eda.admin.ch/en/maritime-strategy-2023-2027>, hämtad 2025-04-10.
- Thomson, Peter och Mattias Widlund (2024), *Sjöfartsskydd*. Fjärde upplagan. Stockholm: Jure förlag.
- Till, Geoffry (2018), *Seapower: A guide for the twenty-first century*. Fjärde upplagan. Abingdon, Oxon: Routledge.
- Trafikanalys (2022), *Kartläggning av gränsöverskridande godsflöden*. Rapport 2022:18.
- Trafikanalys (2024). *Fartyg 2023 – svenska och utländska fartyg i svensk regi*. <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/sjotrafik/fartyg/2023/fartyg-2023---svenska-och-utlandska-fartyg-i-svensk-regi.pdf>, hämtad 2025-04-10.
- Trafikanalys (2024), *Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2024*. Rapport 2024:11.
- Transportföretagen (2023), *Tempen på sjöfartsbranschen 2023*. En rapport från Transportföretagen, transportnäringens bransch- och arbetsgivarorganisation.
- Transportrådet (1989), *Sjötransportbehov i kris och krig*. Rapport 1989:10

- Transportstyrelsen (2023), *Fartygstyper*,
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/fartyg/Fartygstyper/>, hämtad 2025-03-26.
- Transportstyrelsen (2008), *Lastfartyg*,
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/fartyg/Fartygstyper/Lastfartyg/>, hämtad 2025-03-26.
- United Nations Office on drugs and Crime, UNODC (2013), *Transnational Organized crime in West Africa: A Threat Assessment*.
- U.S Department of Transportation (2022), “Office of Strategic Sealift”
<https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/strategic-sealift>,
hämtad 2025-04-11.
- U.S. Department of Transportation (2025), “Maritime War Risk Insurance”,
<https://sam.gov/fal/72c7801c389343dd8d1d74f378329083/view>,
hämtad 2025-04-16.
- U.S Maritime Administration (2024), “Voluntary Intermodal Sealift Agreement (VISA)”, <https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/voluntary-intermodal-sealift-agreement-visa>, hämtad 2025-04-11
- U.S Maritime Administration (2024), “National Defence Reserve Fleet (NDRF)”,
<https://www.maritime.dot.gov/national-defense-reserve-fleet>,
hämtad 2025-04-11.
- U.S Maritime Administration (2024), “The Ready Reserve Force (RRF)”,
<https://www.maritime.dot.gov/national-defense-reserve-fleet/ndrf/maritime-administration%E2%80%99s-ready-reserve-force>, hämtad 2025-04-11.
- U.S Maritime Administration (2025), “Domestic Shipping”,
<https://www.maritime.dot.gov/ports/domestic-shipping/domestic-shipping>, hämtad 2025-09-09.
- U.S. Maritime Administration (1997), “The Annual Report of the Maritime Administration 1996”, <https://www.maritime.dot.gov/history/historical-documents-and-resources/marad-annual-report-1996>, hämtad 2025-04-16.
- U.S Maritime Administration (2024), “Maritime Security Program (MSP)”,
<https://www.maritime.dot.gov/national-security/strategic-sealift/maritime-security-program-msp>, hämtad 2025-04-16.
- von Reybekiel Trostek, Jonas (2025), *Tankelinjer i den marina förståelseutvecklingen i Östersjöregionen*, FOI Memo 8798. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.
- Wedebbrand, Christoffer och Jenny Ingemarsdotter (2024), *Försörjningsberedskap på central nivå, åren 1947-2002*. FOI-R--5455--SE. Stockholm: Totalförsvarets forskningsinstitut.

Wedin, Lars (2022), "Var ska flottan vara? Dilemmat med Östersjön och västerhavet i ett militärstrategiskt och militäroperativt historiskt perspektiv 1522 till idag" i *Militärhistorisk tidskrift*, 2022.

Wedin, Lars (2023), "Element i en svensk marin strategi efter anslutning till Nato", *Tidskrift i Sjöväsendet*, Nr 1, 2023, s. 14-32, <https://www.koms.se/en-svensk-marin-strategi-for-nato/>, hämtad 2025-04-27.

White House Executive Orders, 9 april 2025, "Restoring America's Maritime Dominance", <https://www.whitehouse.gov/presidential-actions/2025/04/restoring-americas-maritime-dominance/>, hämtad 2025-04-16.

Yle, 8 jan. 2024, "Hamnen i Constanța i Rumänien tror på en nyckelroll när det blir fred i Ukraina", <https://yle.fi/a/7-10070090>, hämtad 2025-05-08.

Yle, 30 sept. 2024, "Svenska Yle avslöjar: Flera oljetankrar med rysk olja trafikerar Finska viken trots att de inte är sjödugliga", <https://yle.fi/a/7-10063668>, hämtad 2025-05-12.

Överstyrelsen för ekonomiskt försvar (1976), *Det Ekonomiska Försvaret*. Nr 3-4.

Överstyrelsen för ekonomiskt försvar (1975), *Vår försörjningsberedskap: En orientering om Sveriges ekonomiska försvar*.

Överstyrelsen för ekonomiskt försvar (1981), *Livsmedelsförsörjningen i krig: Rapport från studien rörande livsmedelsförsörjningen i krig (SLIK)*.

Utredningar, propositioner, förordningar, lagar, skrivelser från regeringen m.m.

Förordning (2007:842) med instruktion för Krigsförsäkringsnämnden. (SFS 2016:1103). Sveriges riksdag.

Försvarsberedningen (2019), *Värnkraft: Inriktningen av säkerhetspolitiken och utformningen av det militära försvaret 2021–2025*, Ds 2019:8.

Försvarsberedningen (2023), *Kraftsamling – Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret*, DS 2023:34.

Lag (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m. (SFS 2023:110).

Prop. 1998/99: 85, *Försäkring under krig och krigsfara*.

Prop. 2001/02:10, *Fortsatt förnyelse av totalförsvaret*.

Prop. 2024/25: 34, *Totalförsvaret 2025-2030*.

Regeringskansliet (2023), *Vågade skatter: Navigering i sjöfartens förutsättningar*. Promemoria 2023-12-29 LI2024/00068.

- Regeringskansliet (2024), "Bakgrund och mål för EU:s Östersjöstrategi"
<https://www.regeringen.se/regeringens-politik/eus-ostersjostrategi/bakgrund-och-mal-for-eus-ostersjostrategi/>, hämtad 2025-04-28.
- Regeringskansliet (2025), pressmeddelande från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 15 april 2025,
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/04/nytt-register-ska-forenkla-inhyrning-av-obemannade-skepp/>, hämtad 2025-06-27
- Regeringen (2024), *Nationell säkerhetsstrategi*, Skr. 2023/24:163.
- Regeringen (2025), *Budgetpropositionen för 2025: Utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning (med bilaga)*. Prop. 2024/25:1.
- Regeringen (2025), "Nytt register ska förenkla inhyrning av obemannade skepp", pressmeddelande från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, den 15 april 2025, <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/04/nytt-register-ska-forenkla-inhyrning-av-obemannade-skepp/>, hämtad 2025-06-27.
- Regeringen (2025), "Uppdrag till Kustbevakningen om stärkt självskydd", Diarienummer: Fö2025/01110, den 26 juni 2025,
<https://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2025/06/uppdrag-till-kustbevakningen-om-starkt-sjalvskydd/>, hämtad 2025-06-27.
- SOU 1952:50, *Kristidspolitik och kristidshushållning i Sverige under och efter andra världskriget: Del II*.
- SOU 2010:73, *Svensk sjöfarts konkurrensförutsättningar: Betänkande av Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar*.
- SOU 2013:28, *Försäkring på transportområdet i krig och kris*.
- SOU 2024:8, *Livsmedelsberedskap för en ny tid*.
- SOU 2025:6, *Plikten kallar! En modern personalförsörjning av det civila försvaret*.

