



Ledamoten  
DANIEL PETERSSON

Örlogskapten Daniel Petersson arbetar vid Sjöstridsskolans utvecklingsenhet, i första hand med frågor kopplade till stridområdet ubåtsjakt.

## Skyddet av sjöfarten – en nationell angelägenhet

Inträdesanförande i Kungl. Örlogsmannasällskapetets hållet vid sällskapetets ordinarie sammanträde i Stockholm den 23 september, 2019.

**Abstract:** During the autumn of 2020, the Swedish parliament will decide on the direction and development of the armed forces for the period 2021-2025. Prior to the decision, the Defense Committee (Försvarsberedningen) has submitted proposals concerning the focus and design of the total defense as well as the national security policy and the military defense. However, issues relating to maritime security and protection of shipping are only briefly addressed and dismissed as something that should be seen in an international perspective. This article describes why it is important for Sweden to have a basic national capability to conduct escort operations and protect priority transports at sea against an underwater threat, together with the factors that make the task impossible to solve today. The article concludes with a call to the Swedish Parliament to put maritime security in the context that it deserves.

### Prolog

Tidig morgon den 24 februari 202X befinner sig tankfartyget Karaboudjan ca 35 nautiska mil nordväst om Skagen. Fartyget är lastat med råolja och är på väg från oljefältet Ekofisk i Nordsjön till Brofjorden. Klockan 0420 sker en explosion ombord och fartyget blir manöverodugligt med kraftig slagsida. Det fortsatta händelseförloppet är snabbt och fartyget sjunker inom 30 minuter. Av den 24 man stora besättningen överlever endast fem personer. Initialt misstänks att Karaboudjan har gått på en drivmina från andra världskriget och ett omfattande utredningsarbete startar för att fastställa orsaken till förlisningen.

Fem dagar senare, den 29 februari, passerar tankfartyget Ramona söder om området för Karaboudjans förlisning. Strax innan passage av svensk territorialvattengräns sker en explosion ombord med påföljande brand och vatteninträning. Skadorna är dock inte så omfattande och fartyget kan söka nödhamn för egen maskin. Den påföljande utredningen kan, med hjälp av vittnesuppgifter tillsammans med teknisk dokumentation, konstatera att Ramona träffats av en torped. Misstankar riktas nu mot att även Karaboudjans förlisning orsakats av ett torpedanfall.

Omvärlden reagerar med kraftiga fördömanden samtidigt som försäkringspremierna för rederierna omedelbart går upp till sådana nivåer att oeskorterade transporter ej längre genomförs i Nordsjön, Västerhavet och Östersjön.

Det säkerhetspolitiska läget i omvärlden har under de senaste åren försämrats kraftigt. Området kring den Arabiska halvön samt i och omkring Sydkinesiska sjön är föremål för en upptrappad militär närvaro. I Östersjöregionen agerar Ryssland offensivt med förstärkningar av förbanden i såväl Kaliningrad som Kronstadt och den ryska storskaliga övningen ZAPAD (VÄST) genomförs numera årligen.

*De utökade utvinningarna av naturtillgångar i den arktiska regionen har medfört tvister avseende gränsdragningar och NATO genomför sedan ett år tillbaka sjöövervakningsoperationen COLD BREEZE vilken syftar till att övervaka GIUK<sup>1</sup>-gapet och området norr där om.*

*Givet ovanstående har NATO svårt att samla tillräckliga resurser för att fullt ut tillgodose behovet av eskort för handelssjöfarten i norra Europa. Trots detta avdelas delar av Standing NATO Maritime Group 1 (SNMG 1) för att tillsammans med partnerskapsländer genomföra en sjöfartsskyddsoperation med eskort av prioriterade transporter.*

*Sveriges oförmåga att ta en proportionerlig del av det kollektiva ansvaret avseende eskortering fritt till sjöss medför dock att de svenska intressena inte kan tillgodoses. I praktiken innebär det att Sverige lämnas utan stöd och att Sveriges import- och exportsjöfart är lamslagen.*

## **Inledning**

Närpå 90 procent av all import- och export till och från Sverige sker via sjöfart. Detta innefattar allt från konsumtionsvaror till varor och produkter som är nödvändiga för samhällets fortlevnad. Störningar i detta flöde får allvarliga konsekvenser för såväl enskilda medborgare som myndigheter och viktiga samhällsfunktioner.

Under oktober 2020 fattar Riksdagen beslut om Försvarsmaktens inriktning och utveckling för perioden 2021-2025. Försvarsberedningen har inför kommande beslut lämnat förslag rörande inriktning och utformning av såväl totalförsvaret och den civila verksamheten i totalförsvaret som säkerhetspolitiken och det militära ret<sup>23</sup>.

Frågan om skydd av sjöfart behandlas i beredningens rapport Värnkraft summariskt och hänskjuts till något som ska betraktas i ett internationellt perspektiv.

*”Med begränsade resurser måste behovet av sjöfartsskydd operativt balanseras mot förmågan att kunna möta väpnat angrepp och därmed den sammantagna krigsavhållande förmågan i totalförsvaret. För att i en strategisk kontext lösa bägge uppgifterna, samtidigt och över tid, behövs en väsentlig utökning av marinstridskrafterna. Beredningen menar att hanteringen av sjöförbindelser västerut måste ses i ett internationellt perspektiv.”<sup>4</sup>*

Det scenario som presenteras i denna artikels prolog och epilog ger en dystopiskt, men inte helt orealistisk, bild av en nära framtid. Syftet med scenariot är att sätta skyddet av importsjöfarten i en kontext där krisen är global, de gemensamma resurserna för att möta ett hot är begränsade och där nationella hänsynstaganden går före internationell solidaritet.

Få hade nog anat att Italiens rop på hjälp i inledningen av Corona-krisen våren 2020 skulle mötas av kompakt tystnad från de övriga EU-länderna. Inte heller att bl.a. Frankrike skulle beslagta leveranser av skyddsutrustning avsedda för andra länder för att tillgodose sina egna behov. Det ironiska är, att när väl Italiens rop på hjälp hör sammades, var det inledningsvis från Kina, Ryssland och Kuba som hjälpen kom.

Sveriges förmåga att eskortera och skydda sjöfarten mot undervattenshot fritt till sjöss är idag starkt begränsad. Det är i sig inte något konstigt eftersom uppgiften utgick redan i 1972 års försvarsbeslut<sup>5</sup> och fregatterna, vars huvuduppgift var just eskortering, utvecklades snabbt i linje med beslutets inriktning.

---

<sup>1</sup> GIUK: Grönland, Island och Storbritannien

<sup>2</sup> Motståndskraft, Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025 (Ds 2017:66).

<sup>3</sup> Värnkraft, Inriktningen av säkerhetspolitiken och utformningen av det militära försvaret 2021-2025 (Ds 2019:8).

<sup>4</sup> Ibid sid. 191.

<sup>5</sup> Kungl. Maj:ts proposition angående försvarets fortsatta inriktning m.m. (Prop. 1972:75) sid. 114.

Försvarsutredningen som föregick beslutet lämnade följande rekommendationer;

*”Utredningen anser att frågan om import- och exportsjöfart i ett avspärrningsläge i första hand bör lösas med andra medel än militära.” ... ”Kapaciteten för skydd av sådan sjöfart kan därför starkt minska eller t.o.m. utgå”<sup>6</sup>.*

Denna artikel redogör för varför det är viktigt att Sverige har en grundläggande förmåga till att kunna eskortera vår sjöfart fritt till sjöss samt de faktorer som medför att uppgiften inte kan lösas idag.

### **Försörjningsberedskap**

När 1970 års försvarsutredning rekommenderade ”andra medel än militära” som alternativ till skydd av import- och exportsjöfart avsågs en satsning på det ekonomiska försvaret och förmågan till bredskapslagring.

*”Genom olika åtgärder måste vi säkerställa att samhället kan uthärda avspärrning eller störningar i utrikeshandeln under rimligt lång tid. Dessa åtgärder omfattar bl.a. lagring av särskilt betydelsefulla varor, förberedelser för krigsproduktion och ransoneringsförberedelser.”<sup>7</sup>*

Sveriges kapacitet avseende beredskapslagring var vid tidpunkten för beslutet betydande. Den avsåg såväl livsmedels- och dricksvattenförsörjning som oljeprodukter. Förändrad hotbild medförde dock att beredskapslagren för livsförsörjningsområdet och de statliga oljeberedskapslagren började avvecklas i mitten av 90-talet.

Idag saknas lagerhållning av konsumtionsfärdiga livsmedel och beredskapslagringen av drivmedel är begränsad. Enligt lagen om beredskapslagring av olja<sup>8</sup> ska Sverige ha ett beredskapslager som motsvarar minst 90 dagars genomsnittlig daglig nettoimport eller 61 dagars genomsnittlig daglig inhemsk konsumtion beroende på vilken mängd som är störst. Föregående års import/förbrukning används som referens vid fastställandet av hur stor nästkommande års lagring ska vara. Detta innebär att ett år med varm vinter och låg oljeförbrukning ger ett beredskapslager som räcker mindre om nästföljande år är kallt med därtill högre förbrukning. Tillsammans med det faktum att upp till 30 procent får lagras i annat land inom EU, och då inte finns direkt tillgänglig utan sjötransport, gör att beredskapslagren kan räcka betydligt kortare tid än de 61 dagar som anges om importen stryps.

Försvarsberedningen förordar i rapporten Motståndskraft<sup>9</sup> en återuppbyggnad av försörjningsberedskapen vilket i sig är bra. För att förstå vilka delar som går att påverka behöver man dock titta närmare på vad försörjningsberedskap innebär.

FOI definierar i rapporten Beredskapslagring<sup>10</sup> försörjningsberedskap som;

*”... förmågan att i kris- och krigssituationer 1) förse befolkningen med de varor och tjänster som behövs för dess fortlevnad och 2) förse samhällsviktiga verksamheter med de varor och tjänster som behövs för deras funktionalitet.”*

Rapporten redovisar även ett antal verktyg som kan användas för att påverka försörjningsberedskapen.

Dessa utgörs av:

- Konsumtion
- Produktion
- Import/Export
- Beredskapslagring

Faktorerna är inbördes beroende av varandra och kan ses som kommunicerande kärl. Minskar importen måste den inhemska produktionen öka och går inte det behöver beredskapslagrade varor distribueras för en bibehållen konsumtionsnivå.

<sup>6</sup> Säkerhets- och försvarspolitik, Betänkande givet av 1970 års försvarsutredning (SOU 1972:4).

<sup>7</sup> Kungl. Maj:ts proposition angående försvarets fortsatta inriktning m.m. (Prop. 1972:75) sid. 104.

<sup>8</sup> Lagen om beredskapslagring av olja (2012:806)

<sup>9</sup> Motståndskraft, Inriktningen av totalförsvaret och utformningen av det civila försvaret 2021–2025 (Ds 2017:66), sid. 161.

<sup>10</sup> FOI Rapport Beredskapslagring (FOI-R--4644—SE, Januari 2019).

Då en stor del av de varor som importeras inte kan ersättas med varor från den inhemska marknaden och möjligheten till omfattande beredskapslagring är mycket kostsam och därmed begränsad är den enskilt mest kritiska faktorn för försörjningsberedskapen förmågan till bibehållen import.

Det är i ljuset av ovanstående Sverige måste se behovet av att kunna genomföra alla delarna i en sjöfartsskyddsoperation. Även de delar som omfattar eskortering fritt till sjöss.

## Sjöfartsskydd

Sjöfartsskydd ingår som en del i samlingsbegreppet Maritime Security och innefattar åtgärder från såväl civila myndigheter och aktörer som från militära förband. Det fortsatta resonemanget inriktas dock helt mot förmågan att möta undervattenshotet varför hotet från luft- och ytdimensionen avgränsas bort.

Sjöfartsskyddsoperationer innefattar olika åtgärder som, enskilt eller i kombination med varandra, genom vapenmakt eller hot om vapenmakt syftar till att skydda civil sjöfart samt upprätthålla säkerhet och rörelsefrihet till sjöss. Åtgärderna kan utgöras av konvojering, skapandet av sjökontroll och eskortering.

En konvoj är en samling fartyg organiserade för att genomföra en samordnad förflyttning i tid och rum. Konvojen kan bestå av såväl civila handelsfartyg som militära stödfartyg vilka, beroende på aktuellt hot, vanligtvis eskorteras av stridsfartyg, helikoptrar och stridsflyg. En konvoj kan även genomföras oeskorterad.

Med skapandet av sjökontroll avses att ett större område till sjöss, alternativt specifika leder, säkras i syfte till att handelssjöfarten med en minskad risktagning ska kunna passera. Fritt till sjöss och utan kanaliserande geografi är denna åtgärd inte taktiskt relevant för att möta ett undervattenshot. Detta för att området som måste säkras blir alltför stort och kräver för mycket resurser för att skapa en godtagbar skyddsnivå.

Vid eskort skyddas handelssjöfarten av medföljande militära enheter genom att avskräcka från angrepp genom hot om motangrepp.

Eskorterering kan innehålla faserna:

- Eskortering under in- och utlöpanget.
- Eskortering fritt till sjöss

Det är framför allt begränsningarna i förmågan till eskortering fritt till sjöss som utgör hindret för att Sverige idag ska kunna lösa uppgiften sjöfartsskydd med nationella resurser. Dessvärre är begränsningarna av sådan karaktär att Sverige även saknar förutsättningar att effektivt kunna bidra till gemensamma internationella ansträngningar för att lösa den uppgiften.

Det är dock viktigt att påpeka att det inte är färdigheten hos personalen som är gränsättande. Problemet kan i stället härledas till brister i områdena verkan, rörlighet, uthållighet/tillgänglighet och till viss mån skydd.

**Verkan:** Ubåtsjakt kan delas in i händelsekedjan spaning – lokalisering<sup>11</sup> – anfall, även kallad SLA-kedjan. Förmågan till effektiv spaning är grunden för att överhuvudtaget kunna möta hotet från en motståndare. Huvudsensorn för spaning vid ubåtsjakt är aktiv sonar.

De sonarer som finns på svenska enheter idag är, genom bl.a. frekvensval, optimerade för ubåtsjakt i Östersjöns komplexa miljö med kraftigt varierande batymetri<sup>12</sup> och varierande ljudhastighetsprofiler. Sonarernas förhållandevis höga sändfrekvenser påverkar räckvidden negativt i jämförelse med en sonar med lägre frekvens och i vatten med högre salthalt - t.ex. Västerhavet - är skillnaden i räckvidd betydande. Den höga sändfrekvensen innebär även att sonaren är känslig för det strömningsbullen som uppstår när sonaren bogseras i de högre farter som används vid eskortering.

<sup>11</sup> Med lokalisering avses här klassificering samt fastställandet av position och målfaktorer.

<sup>12</sup> Batymetri, terrängens fysiska form under vattenytan.

Om ubåt detekteras och den befinner sig på en position där den utgör ett direkt hot mot skyddsobjektet måste anfall ofördröjligen kunna genomföras. Helikopters för- måga till snabba förflyttningar är därvid en ovärderlig resurs. Dessvärre saknar För- svarsverkens sjöoperativa helikopter (HKP14F) idag beväpning vilket medför att förutsättningarna för att effektivt kunna bekämpa motståndaren innan den hinner avfira sina vapen är begränsad.

Sammantaget innebär ovanstående att dagens sonarkonfiguration inte är adekvat vid lösandet av eskortuppgifter då sonarräckvidderna är alltför korta för att kunna grup- pera enheterna i en effektiv skyddsskärm. Vidare är, p.g.a. obeväpnade helikoptrar, förmågan till att snabbt kunna agera mot detekterade hot starkt begränsad.

**Rörlighet.** Vid eskortering måste de egna enheterna kunna gruppera sig runt de fartyg som ska skyddas så att de kan säkerställa att hotet neutraliseras innan det insät- ter anfall mot skyddsobjektet. Eskortfarten är viktig ur flera taktiska aspekter då den både påverkar såväl exponeringstid i det farliga området som storlek på hotområdet.

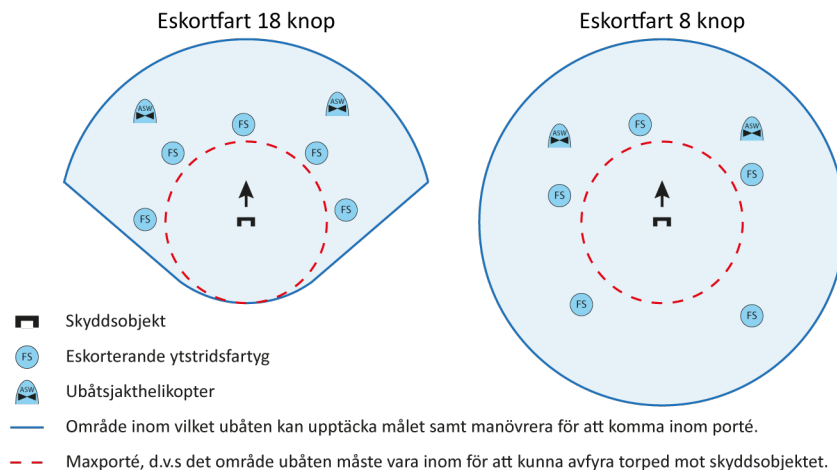
För att kunna beräkna storleken på hotområdet och förhålla sig till undervattenshotet korrekt behövs ett antal ingångsvärden.

Dessa utgörs bl.a. av;

- Detektionsavstånd, d.v.s. avståndet på vilket ubåten detekterar skyddsobjektet.
- Ubåtens torpedräckvidd
- Avståndet då ubåten bedöms ha ett tillräckligt bra målläge för att genomföra anfall.
- Ubåtens taktiska förflyttningsspeed för att komma i skjutläge.
- Eskortfart

Tidigare var torpedräckvidden gränssättande för storleken på hotområdet. Idag, med allt längre torpedräckvidder, är det vanligtvis ubåtens förmåga att erhålla korrekta målparametrar och möjlighet att manövrera som påverkar hur stort området blir.

De egna möjligheterna att påverka storleken på hotområdet begränsas till val av eskortfart. Ju högre fart skyddsobjektet kan hålla desto mindre blir det farliga områ- det, vilket illustreras i *Bild 1*. Det farliga området är där cirka 1,6 gånger större i den lägre farten.



*Bild 1 Hotbeskrivning vid eskort.*

Förutsättningarna att bedriva ubåtsjakt i de farter som behövs för att lösa eskortuppgifter är minimala. En av anledningarna är att sonarernas förhållandevis höga sänd- frekvenser, i kombination med högre spaningsfarter, medför sonarräckvidder som blir såpass korta att det inte går att gruppera enheterna i en effektiv skyddsskärm. Den andra anledningen är begränsningar avseende vid vilken fart fartygen kan släpa sonarmateriel utan att skador uppstår på personal, sonar eller fartyg.

Att växelvis spana i låga farter för att sedan återta platsen i skyddsskärmens gruppering med hög fart (Sprint-and-drift) är inte heller möjligt. De begränsningar avseende fartöverskott som följer med dagens materielsystem tydliggörs i nedanstående exempel där endast 20 procent av tiden medger effektiv spaning medan återstående 80 procent går åt till förflyttning.

- |  |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>- Eskortfart 14 knop.</li><li>- Spaningsfart 6 knop i 15 min.</li><li>- Fart för återtagande av plats i formering 16 knop.</li><li>- Tid för återtagande av plats i formering 60 min (utan spaning).</li></ul> |
|--|

Den sammanfattande slutsatsen är att våra ytstridsfartyg idag saknar förmåga att bedriva ubåtsjakt i de farter som behövs för att lösa eskortuppgifter med ett undervattenshot.

Att anpassa eskortfarten till effektiv sonarspaningsfart löser inte problemet eftersom det farliga området då blir så pass stort att möjligheten att hindra motståndaren blir obefintlig.

**Uthållighet och tillgänglighet.** Med uthållighet menas här de faktorer som påverkar en enhets förmåga att över tid vara tillgänglig och kunna lösa eskortuppgifter fritt till sjöss. Dessa faktorer utgörs allmänt av såväl besättningens storlek och förutsättningarna att kunna återhämta sig efter genomfört vaktpass som ledningsförmåga, tillgänglig bunker och proviant.

För våra relativt små ytstridsfartyg innebär dessa faktorer givetvis begränsningar i uthålligheten, men det finns även andra mer specifika faktorer, som idag i större utsträckning påverkar förutsättningarna negativt. Som tidigare nämnts finns det begränsningar avseende vid vilken fart fartygen kan släpa sonarmateriel. Motsvarande begränsningar finns även kopplade till i vilken våghöjd användandet av sonarsystemen medges vilket riskerar omintetgöra sonarspaning även i förhållandevis moderat sjöhävning. En analys av oceanografiska mätningar vid Väderöarna i Skagerak visar att den maximala våghöjden<sup>13</sup> överstiger gränsvärdet för sjösättning av sonar 24 procent av årets alla timmar. Då Väderöarna erhåller visst skydd i form av väderlä från fastlandet är antagandet att förhållandena är ännu sämre längre västerut inte orimligt.

Helikopterns förmåga till snabbt och opredikerbart uppträdande försvårar för motståndaren att skapa en korrekt lägesbild och är en ovärderlig tillgång vid ubåtsjakt. Tillgängligheten till helikopter med ubåtsjaktförmåga över tid är idag dock begränsad då uppdragsutrustningar (sonarer mm.) inte är anskaffade till samtliga helikoptrar. Våra ytstridsfartygs oförmåga att lämna stöd till helikoptern i form av drivmedel etc. medför, beroende på avstånd till operationsområdet, att tiden i området kan vara kort.

**Skydd.** Grunden för skydd mot undervattenshot utgörs idag av medveten signaturanpassning. Våra ytstridsfartyg saknar dock idag dedikerad förmåga till torpedvarning och förmåga att insätta adekvata motåtgärder om ett torpedanfall skulle indikeras. Detta innebär att genomförandet av eskortering alltid medför en förhöjd risk för den egna enheten.

### **Teknikutveckling**

Redovisade brister i förmågan att lösa eskortuppgifter fritt till sjöss kan åtgärdas. Teknikutvecklingen inom undervattensområdet har det senaste decenniet gjort stora framsteg. Förbättrad processorhastighet och signalbehandling, längre sänd-pulser och större bandbredd gör att sonarer med lägre frekvenser, som tidigare enbart skulle fungera i de större haven, nu kan opereras även i grunda vatten.

Utvecklingen av vapen och motmedel innebär att snabbare torpeder med längre räckvidd, samt anti-torped-torpeder (ATT) för skydd mot inkommande torpeder, finns tillgängliga på marknaden.

---

<sup>13</sup> Avser perioden 2006-2020.

Avsevärt ökade räckvidder, jämfört med de system vi har idag, med bibehållen prestanda även i högre spaningsfarter, skulle innebära avsevärd förbättrad förmåga till fri ubåtsjakt och en reell förmåga till eskortering fritt till sjöss. Integrerade system för torpedvarning samt elledning av motmedel skulle dessutom öka förmågan till verkan och egenskydd.

### **Slutsatser**

Försvarsberedningen ställer i rapporten Värnkraft behovet av sjöfartsskydd mot förmågan att kunna möta väpnat ett angrepp. Detta är olyckligt då sjöfartsskydd och upprätthållandet av försörjningsberedskapen är en förutsättningsskapande verksamhet (jmf NATO enabling activities). Förmågan att möta ett väpnat angrepp, i likhet med samtliga militära operationer, förutsätter fungerande försörjnings- och logistikkedjor. Utan dessa spelar det ingen roll hur mycket som satsas på de övriga delarna av Försvarsmakten – den operativa effekten riskerar ändå att utebli.

Sverige är avseende försörjningsberedskap sårbart då en motståndare med förhållandevis enkla medel kan skapa en kris som slår hårt mot hela samhället. Att som Försvarsberedningen avfärda problemet och hänskjuta frågan till ett internationellt perspektiv är att göra det enkelt för sig. Vid ett försämrat säkerhetspolitiskt läge eller vid en kris som är global kommer de samlade resurserna för att möta hotet vara ändliga. Gemensamma internationella ansträngningar för att lösa en komplex och omfattande uppgift innebär att samtliga avnämare av resultatet - i det här fallet skyddad sjöfart - måste kunna bidra och hjälpa till.

Då Sverige idag saknar förmågan till eskortering fritt till sjöss innebär det att vi förutsätter att något annat land eller någon annan organisation ska betala för en överkapacitet för att kunna möta hotet åt oss. Då detta är samma kapacitet som vi själva inte är beredda att betala för är resonemanget inte trovärdigt.

Riksdagen bör därför i det kommande försvarsbeslutet klargöra Sveriges behov av förmåga till skydd av sjöfart genom att fastställa att;

*Försvarsmakten utformas för att, som en del av försörjningsberedskapen, kunna skydda Sveriges import- och exportsjöfart.*

*Förmågan dimensioneras för att;*

- *I ett inledande skede av en kris, enskilt/nationellt, ha förmåga att eskortera prioriterade transporter såväl fritt till sjöss som under in- och utlöpandet.*
- *I ett internationellt perspektiv, ta en proportionerlig del av det kollektiva ansvaret avseende eskortering fritt till sjöss.*

En försvarspolitisk inriktning enligt ovan innebär att:

- Framtida ytstridsfartyg dimensioneras för sjöfartsskyddsuppgifter och eskortering fritt till sjöss med system som medger:
  - Långräckviddig sonarspaning i såväl Östersjön, Västerhavet som Nordsjön.
  - Förmåga att lämna stöd till sjöoperativ helikopter och på så vis öka tillgängligheten.
  - Egenskydd mot undervattensshot.
- Omedelbara åtgärder vidtas för att:
  - Korvett av Visbyklass, i samband med halvtidsmodernisering, utrustas med sonarsystem för långräckviddig spaning samt torpedvarning.
  - Uppdragsutrustningar till samtliga sjöoperativa helikoptrar anskaffas. I syfte att öka förmågan till spaning i Västerhavet bör sonar med frekvenser optimala för den miljön prioriteras.
  - HKP14F bestyckas med torped.

## **Epilog**

*Avsaknad av importflöden resulterar omgående i störningar i distributionen av såväl dagligvaror som kapitalvaror. Trots myndigheternas idoga rekommendationer sker omfattande hamstring av allt från livsmedel och hygienartiklar till drivmedel och i många butiker och apotek gapar hyllorna tomma.*

*Centralt beredskapslagrat drivmedel kan, med såväl lamslagen importsjöfart som kustsjöfart, inte distribueras till landets alla delar varför framförallt glesbygdsorter med omfattande behov av transporter drabbas hårt.*

*Tillverkningsindustrin med stora behov av råvaror står i princip helt stilla samtidigt som SCB rapporterar att Sveriges BNP backar kraftigt.*

*Regeringens obeslutsamhet tillsammans med ovilja att redan tidigt i krisen tillämpa ransoneringslagen<sup>14</sup> medför att beredskapslagren av drivmedel redan tre veckor efter inledningen på krisen börjar ta slut.*

*Utan drivmedel slutar ordinarie logistik och distributionskedjor att fungera helt vilket innebär att även lokalt producerade förnödenheter har svårt att nå konsumenterna. Bristen på dieselbrännolja och gas gör även att de flesta av landets krematorier står stilla med överfulla bårhus som resultat.*

*Den 23 mars, fyra veckor efter sänkningen av Karaboudjan, larmar Lantbrukarnas Riksförbund att bristen på drivmedel gör att en stor del av landets lantbrukare inte kan starta vårbruket och att odlingsmarker ligger i träda.*

*Media rapporterar dagligen om protester mot regeringens oförmåga att lösa krisen. Protesterna orkestreras via sociala medier och på flertalet ställen runt omkring i landet urartar de i rena upplopp med omfattande skadegörelse. Väl organiserad uppvisning stärker tidigare missankar om att protesterna kan vara en del av en påverkansoperation.*

*Den 3 april är läget i landet kaotiskt. Drivmedelsbristen gör att polis och räddningstjänst inte kan lösa sina uppgifter samtidigt som protesterna i landet nu börjar skörda dödsoffer.*

*Den 10 april meddelar regeringen att Sverige tecknat ett bilateralt avtal med Ryssland som säkerställer säker leverans av landets grundläggande behov av drivmedel. Avtalet som är långtgående, både ur ett säkerhets- och utrikespolitiskt perspektiv, medger att de ryska förband som eskorterar och skyddar leveranserna tillåts uppträda långt in på svenskt territorium.*

*Avtalet innebär även att Sverige, motvilligt och utan att vara officiell medlem, knyts hårt till Eurasiska unionen (EaEU).*

---

<sup>14</sup> Ransoneringslagen (1978:268)