

Krigsförsäkringar – en förutsättning för Sveriges varuförsörjning

Aron Björk

Sverige är beroende av handel med omvärlden, såväl i krig som i fred. Nästan all handel med utlandet är i sin tur beroende av sjöfart. För att upprätthålla våra förbindelser till sjöss krävs bland annat tillgång till hamnar, fartyg och besättningar. Lika viktigt för att få till sjötransporter är att det finns tillgång till försäkringar för fartyg och last, något som kan vara en utmaning i krig.

DETTA MEMO DISKUTERAS hur systemet för krigstida försäkringar ser ut, vad staten kan göra om den privata försäkringsmarknaden inte längre fungerar och hur Sverige historiskt har hanterat frågan.¹ Sverige är beroende av utrikeshandel för sin försörjning där merparten av flödena upprätthålls genom sjöfarten.² Beroendet har också ökat över tid i takt med att Sverige blivit djupare integrerat i globala och regionala leverantörskedjor. Geografiskt kan Sverige också i stor utsträckning betraktas som en ö i utkanten av Europa.³ Det finns lite olika sätt att mäta beroendet på, men mätt i volym transporteras cirka 90 procent av utrikeshandeln via sjöfart.⁴ Sjöfarten är så pass dominerande för försörjningen att dess last svårigen kan ersättas med andra transportslag om den skulle upphöra. Visserligen utgår dagens totalförsvarsplanering inte på samma sätt som förr från ett scenario med helt avbrutna handelsförbindelser (vilket ställde krav på omfattande lagerhållning), men samtidigt innebär dessa omständigheter högre krav på att utrikeshandeln och sjöfarten fortsätter att fungera.⁵

Historiskt har Sverige flera gånger upplevt kraftig påverkan på utrikeshandeln på grund av konsekvenser av krig och otillräcklig försäkring. I början av första världskriget blev sjöfarten starkt begränsad eftersom svenska

redare hade svårt att få sina fartyg försäkrade. Detta var en konsekvens av de stora riskerna för verksamheten samtidigt som Sveriges koppling till utländska försäkringsmarknader försvårades.⁶ Under det andra världskriget sänktes 209 svenska fartyg och 1262 svenska sjömän omkom till följd av torpedering och minor, samtidigt som svenska handelsfartyg beslagtogs och konfiskerades av Tyskland.⁷ Det är svårt att avgöra vad som kan bli effekterna i en framtida konflikt men att sjöfarten skulle vara opåverkad tycks osannolikt. Möjligheten att försäkra bland annat last, fartyg och besättning blir därför helt central för möjligheterna att säkerställa transporter även under mycket ansträngda lägen.

Krigsförsäkring från privata försäkringsbolag

Att krig resulterar i svåra konsekvenser och skador vet vi på förhand. Var och när dessa kan uppstå är däremot mycket svårare att förutse. Krig präglas således av betydande osäkerheter och risker.

Marknaden är van vid att hantera olika typer av risker. Det kan röra sig om investeringar med oklara avkastningar i framtiden, affärsrelationer med osäkra motparter eller marknadsutvecklingar med svårtolkade drivkrafter. Med risk följer ofta ett krav på en premie.

- 1 Memot baseras i huvudsak på rapporten *Ett skepp kommer lastat! Eller?* För vidare information och en fullständig referensförteckning se Ingemarsdotter, Björk, Lallerstedt och Silfvast, *Ett skepp kommer lastat! Eller?*.
- 2 Detta är en av anledningarna till varför regeringen den 26 juni 2025 beslutade att införa en ny beredskapssektor specifikt för utrikeshandel. Regeringskansliet, "Nya beredskapssektorer ska stärka Sveriges civila försvar".
- 3 Ingemarsdotter, Björk, Lallerstedt och Silfvast, *Ett skepp kommer lastat! Eller?*, 7, 20.
- 4 Havs- och vattenmyndigheten, *Havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet*, 212.
- 5 Prop. 2024/25:34 Totalförsvaret 2025–2030, 122.
- 6 SOU 2013:28, 130.
- 7 Inräknat i dessa siffror är enbart handelsfartyg. Mellan 1939 och 1947 förläste även 32 fiskefartyg med 89 omkomna som följd. Beslagen och konfiskeringarna berörde 25 fartyg. SOU 1952:50, Del 2, 1014.

Premien utgör en slags kompensation för osäkerheten med investeringen.⁸ Vad som inte i samma utsträckning kan kompenseras för är exempelvis stora förluster av förtroende för marknaden, vilket rubbar stabiliteten som sådan. Ett klassiskt exempel är så kallade bankrusningar. Dessa uppstår när förtroendet för likviditeten i systemet eller en enskild aktör blir så omfattande att alla kunder försöker ta ut sina pengar samtidigt. Även om banken inte har några likviditetsproblem till att börja med leder uttagningarna till en självuppfyllande och omöjlig situation.⁹ För sådana tillfällen har staten en garanti i form av insättningsgarantin för att bibehålla bankkundernas förtroende och motverka finansiell oro i ekonomin som helhet.¹⁰

En marknad som är synnerligen van vid att analysera och hantera risker är försäkringsmarknaden. Det utgör dess själva kärnverksamhet. Genom att förstå relevanta risker kan försäkringsbolaget ställa konkurrenskraftiga premier till sina kunder. Försäkringsverksamheten är viktig eftersom den hjälper andra aktörer att hantera sina risker och därmed underlättar olika typer av ekonomiskt risktagande.¹¹ Trots sin expertis är försäkringsmarknaden inte skonad från utmanande till omöjliga situationer, där det mest tydliga fallet är krig och konflikter.¹² Krigets verkningar är svåra att försäkra sig emot eftersom det råder osäkerheter i både konsekvensernas omfattning och natur samt rörande när och var de inträffar.¹³

Det finns ett antal nutida konflikter som redare och lastägare behövt förhålla sig till, bland annat huthirebellernas attacker mot fartyg på Röda havet och sjökriget i Svarta havet under Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina.¹⁴ Samtidigt är de värden som transporteras till sjöss ofta omfattande: värdet på en större oljetanker kan uppgå till närmare 3 miljarder kronor när både fartyget och lasten inräknas.¹⁵ Även de större containerfartygen

utgör betydande värden. Kombinationen av oroliga farvatten och att kostnaden vid en potentiell förlust är påtaglig, medför en efterfrågan på försäkringar.

Skydd mot krigsrisker täcks inte automatiskt av ordinarie sjöförsäkringar (som kan avse fartyget eller lasten). Som regel krävs ett tillägg i form av en kommersiell krigsförsäkring som tar vid och täcker förluster som orsakas av olika typer av konsekvenser av krig. Exempel på vad som kan omfattas är verkningar av torpedering, minsprängning, beslag, sabotage, sjöröveri och konfiskering.¹⁶ I huvudsak utfärdas krigsförsäkringar av privata aktörer. Premierna, alltså kostnaderna för krigsförsäkringar, är inte statiska utan anpassas för att motsvara rådande läge. Risklandskapet på världshaven varierar vad avser geografi och över tid. En farled som igår var fredad kan idag utsättas för beskjutning, vilket imorgon leder till andra premier.

Farliga vatten åsyftar vanligast, om inte annat avtalats, de högriskområden som utpekats av den så kallade Joint War Committee i London.¹⁷ Denna kommitté består av representanter från Lloyd's, världens största försäkringsmarknad, och International Underwriting Association (IUA), internationell medlemsorganisation för försäkringsgivare.¹⁸ Sammanträdena sker oftast kvartalsvis. Kommittén bestämmer inte hur höga premierna bör vara utan enbart vad som utgör högriskområden.¹⁹ Om ett fartyg seglar in på ett högriskområde måste redaren kontakta sin försäkringsgivare för att förhandla om aktuella premier.

Försäkringsbolagen kan i sin tur försäkra sina åtaganden för att minska sitt risktagande. Detta kallas återförsäkring. Återförsäkringsmarknaden är ett sätt att hantera stora risker som ett självständigt bolag har svårt att bära ensamt.²⁰ Förluster vid krig och konflikter kan utgöra sådana risker. Återförsäkringsmarknaden är därför också av betydande vikt för sjöfarten under krig och krigsfara.

8 Ofta utöver vad investeraren hade kunnat få för avkastning med en så kallad "riskfri" ränta. Damodaran, "Equity Risk Premiums: Determinants, Estimation and Implications – The 2020 Edition", 5–8.

9 Kaufman, "Bank Runs: Causes, Benefits, and Costs", 561–63.

10 Riksgälden, "Så fungerar insättningsgarantin".

11 Svensk Försäkring, "Hur fungerar försäkringar? – En guide från Svensk Försäkring".

12 Klimatförändringar och extremväder kan också utgöra exempel, särskilt avseende villaförsäkringar. Ainsworth and Milligan, "Climate change is upending homeowners insurance nationwide".

13 SOU 2013:28, 90.

14 Granholm, *Sjökriget i Svarta havet. Analys av förlopp, utfall och konsekvenser*.

15 Ingemarsdotter, Björk, Lallerstedt och Silfvast, *Ett skepp kommer lastat! Eller?*, 25.

16 The Swedish Club, "War Insurance".

17 Lloyd's Market Association, "Joint War Committee".

18 Ingemarsdotter, Björk, Lallerstedt och Silfvast, *Ett skepp kommer lastat! Eller?*, 26.

19 Lloyd's Market Association, "Joint War Committee".

20 Svensk Försäkring, *Hur försäkring fungerar*, 9–10.

Krigsförsäkring från staten via Krigsförsäkringsnämnden

Trots att den privata försäkringsmarknaden tillhandahåller krigsförsäkringar, finns ändå risk för otillräcklig försäkring. Detta kan beskrivas som en risk för så kallade marknadsmisslyckanden, det vill säga att den privata marknaden ”inte själv ger upphov till samhällsekonomiskt effektiva lösningar”.²¹ Vad gäller utrikeshandel via sjöfart blir resultatet av marknadsmisslyckanden på försäkringsmarknaden att viktiga försörjningsflöden inte kan upprätthållas. I rapporten *Ett skepp kommer lastat! Eller?* beskrivs två kategorier av marknadsmisslyckanden som kan uppstå i en krigssituation:

*Antingen blir premierna så pass höga att det blir svårt eller omöjligt för kunderna att betala, eller så försvinner möjligheten att försäkra överhuvudtaget 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.*²²

Eftersom konsekvenserna av uteblivna försäkringsmöjligheter oavsett orsak kan bli mycket allvarliga måste en sådan situation kunna bemötas. Därför finns det möjlighet för staten att ställa krigsförsäkringar.

Statlig krigsförsäkring förmedlades redan under första världskriget genom en särskilt tillsatt försäkringskommision. År 1938 inrättades Statens krigsförsäkringsnämnd vilket formaliserade institutionen. Under de båda världskrigen uppfyllde verksamheten sitt syfte genom att underlätta utrikeshandel och genererade dessutom en vinst som tillföll statskassan. Nämnden blev permanent år 1960 i samband med en uppdatering av lagstiftningen. År 2000 gavs myndigheten det nuvarande namnet Krigsförsäkringsnämnden (KFN).²³

Krigsförsäkringsnämnden får ställa direktförsäkring och återförsäkringar på transportområdet mot krigsrisker.²⁴ Formuleringarna i lagtexten ger myndigheten ett brett mandat att försäkra en stor mängd av olika krigsrisker. Däremot begränsas utfärdandet av krigsförsäkringar till sådana tillfällen då ”det är av väsentlig betydelse för försvarsansträngningarna, folkförsörjningen eller näringslivet.”²⁵ Av formuleringen framgår att staten inte har ett egenintresse av att utfärda försäkringar. Det som är av intresse är dess möjliggörande effekt för att upprätthålla försvarsansträngningarna, säkerhetsställa adekvat folkförsörjning och näringslivets funktion. På så sätt är statliga krigsförsäkringar en del av det civila försvaret.

Krigsförsäkringsnämnden är en nämndmyndighet med högst sju ledamöter vilka utses av regeringen.²⁶ Myndigheten ska ha en ordförande och en vice ordförande. Nuvarande ledamöter kommer både från försäkringsväsendet och myndigheter.²⁷ Krigsförsäkringsnämnden får administrativt stöd från Finansinspektionen.²⁸

Hur arbetet i Krigsförsäkringsnämnden är strukturerat och vilken roll som myndigheten har i förhållande till den privata marknaden har relativt nyligen gjorts om. Fram tills 2021 hade nämnden en beredskapsplanering som involverade försäkringsbolagens egen samarbetsorganisation, den så kallade Svenska transportförsäkringspoolen (STP). Enskilda försäkringsbolag tecknade beredskapsavtal med STP som skulle samla all direktförmedling av krigsförsäkringar å dess medlemmars vägnar. Mot STP hade Krigsförsäkringsnämnden ett försäkringsavtal vilket kunde bidra med att avlasta risktagandet.²⁹ Detta system är sedan 2022 inte längre tillämpligt. Anledningen är att STP som försäkringspool upphörde på grund av nya regelverk och konkurrensskäl.³⁰

I och med att strukturen med avtal från Krigsförsäkringsnämnden till en samordnande aktör (STP) inte längre finns måste myndigheten idag sluta avtal med de enskilda försäkringsföretagen, vilket potentiellt är en

21 Ekonomifakta, ”Marknadsmisslyckande”.

22 Ingemarsdotter, Björk, Lallerstedt och Silfvast, *Ett skepp kommer lastat! Eller?*, 26.

23 Svensk försäkring, *Omvärldstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*, 98; ÖEF, *Det ekonomiska försvaret*, 12. Mer information om Krigsförsäkringsnämnden ges i Lag (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m., 4 kap.; Förordning (2007:842) med instruktion för Krigsförsäkringsnämnden, 1–13 §§.

24 Lag (1999:890), 4 kap. 1–2 §§.

25 Lag (1999:890), 4 kap. 5 §.

26 Efter förslag från nämnden. Ledamöterna har också ersättare. Förordning (2007:842), 3–4 §§ och 6 §.

27 Ingemarsdotter, Björk, Lallerstedt och Silfvast, *Ett skepp kommer lastat! Eller?*, 27.

28 Förordning (2007:842), 5 §.

29 Krigsförsäkringsnämnden (KFN), intervju 7 november 2024. I Loxdals artikel benämns STP som ”Sveriges” Transportförsäkringspool, Loxdal, ”Etikett: Sveriges Transportförsäkringspool”; se även Loxdal, ”Krigsförsäkringsnämnden vill ha mer pengar för att utforma avtal”; ÖEF, *Det ekonomiska försvaret*, 12–13.

30 Krigsförsäkringsnämnden, intervju 2024-11-04; Loxdal, ”Etikett: Sveriges Transportförsäkringspool. Krigsförsäkringsnämnden står utan avtal med försäkringsbolagen.”

mycket omfattande uppgift.³¹ Krigsförsäkringsnämnden kommer därför istället att fokusera på återförsäkringsmarknaden och därmed låta privata aktörer ställa direktförsäkringen i så stor utsträckning som möjligt. Detta innebär 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 krigsförsäkringsystemet kunna aktiveras sömlöst i händelse av krig.³² Givet att försäkringarna ska tecknas för att främja försvarsanstängningarna och försörjningen är det inte nödvändigtvis enbart svenska aktörer som omfattas.³³ Sverige är idag beroende av utländska redare och utländskt flaggade fartyg för sin försörjning.³⁴ Det är vidare inte enbart transporter till Sverige som omfattas då näringslivet även vid krig är beroende av export av varor och tjänster.³⁵

Likt avsikten med insättningsgarantin så kommer det faktum att staten är involverad förhoppningsvis skapa tillräcklig stabilitet och förtroende så att premierna inte blir orimligt höga eller att marknaden upphör. Inom ramen för nuvarande budget har Krigsförsäkringsnämnden möjlighet att förmedla försäkring för högst 200 miljarder kronor.³⁶ I rapporten *Ett skepp kommer lastat! Eller?* beskrivs det tilltänkta systemet på försäkringsmarknaden i fyra olika steg. Ju högre siffra desto sämre är omvärldsläget och desto större är riskerna för sjöfarten:

1. *ordinarie försäkringar (status quo)*
2. *kommersiell krigsförsäkring*
3. *kommersiell krigsförsäkring med KFN som en återförsäkrare*
4. *KFN som enda försäkringsgivare.*³⁷

I samma rapport ges vidare en djupare förklaring för Krigsförsäkringsnämndens agerande och roll i systemet under de ovan nämnda punkterna, nämligen:

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.*³⁸

Nämndens nuvarande dimensionering och praktiska förutsättningar väcker vissa frågor om i vilken utsträckning Krigsförsäkringsnämnden kan axla rollen under punkt 4, det vill säga som enskild försäkringsgivare på marknaden. Det krävs betydligt större arbetsinsatser att börja förmedla direktförsäkringar kontra att agera återförsäkrare. Svensk Försäkring lyfter detta i en kommentar år 2023 kring Krigsförsäkringsnämndens utformning, nämligen att ”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”.³⁹ Samtidigt borde det i ett sådant scenario finnas kompetens att tillgå för att stärka Krigsförsäkringsnämnden i och med att myndigheten i så fall är den enda aktören som aktivt förmedlar försäkringar (åtminstone rörande utrikestransporter).

Avslutande diskussion

Krig och konflikter leder till ökade risker för försörjningen. För att handel via sjöfart ska kunna upprätthållas blir det därför viktigt att på olika sätt kunna hantera osäkerheter. Privata aktörer är visserligen vana vid att hantera osäkerheter men problem kan uppstå när dessa blir så omfattande att stabiliteten rubbas på marknaden som sådan. Försäkringar är ett instrument för att hantera risker men även marknaden för dessa kan få stabilitetsproblem under krig.

Sverige är som land beroende av utrikeshandeln för sin försörjning varav en betydande del går på köl.

31 Loxdal, ”Etikett: Sveriges Transportförsäkringspool”.

32 KFN, intervju 2024-11-04.

33 Johansson, ”KFN: ’Vi ska finnas när det är riktigt illa’”.

34 Det framkommer när utrikeshandelns ökning jämförs med den svenska handelsflottans minskning, se Ingemarsdotter, Björk, Lallerstedt och Silfvast, *Ett skepp kommer lastat! Eller?*, 20, 22–23.

35 Johansson, ”KFN: ’Vi ska finnas när det är riktigt illa’”.

36 Prop. 2024/25:1 *Budgetpropositionen för 2025: Utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning (med bilaga)*, 31–32.

37 Ingemarsdotter, Björk, Lallerstedt och Silfvast, *Ett skepp kommer lastat! Eller?*, 28.

38 Ibid.

39 Svensk försäkring, *Omvärldstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*, 99.

Det finns därmed ett starkt intresse av att se till att sjötransporterna inte störs eller uteblir på grund av otillräcklig försäkring. Den nuvarande strukturen med Krigsförsäkringsnämnden och dess tilltänka arbete under krigsfara och krig ger staten möjligheter att bedriva försäkringsverksamhet i händelse av krig. Statens roll blir därmed, inte helt olik tider av finansiell oro, att skapa stabilitet på marknaden genom att ingjuta förtroende och avlasta svåra risker. Därmed skapas förutsättningar för privata aktörer att fortsätta sina affärsrelationer och upprätthålla den för Sveriges försörjning viktiga utrikeshandeln.

Statliga krigsförsäkringar väcker frågor av relevans också för det vidare totalförsvaret och framtida forskning: nämligen, hur staten kan agera garant och var staten bör agera garant under krig. Innebörden av dessa frågor har

dessutom ökat i betydelse mot bakgrund av att fler delar av de totalförsvarsviktiga verksamheterna idag ägs och utförs av privata aktörer än vad som var fallet under det kalla kriget. Upprätthållandet av privata marknader blir därför en central fråga. Sverige är också djupare integrerat i internationella marknader idag än tidigare vilket skapar nya aspekter att beakta. En sådan aspekt av vikt för de statliga krigsförsäkringarna är förtroende hos försörjningsviktiga aktörer, både nationella och internationella, för den svenska statens möjligheter att uppfylla sina utställda garantier.

Aron Björk är biträdande analytiker och verksam inom områdena ekonomisk säkerhet, ekonomiskt försvar och försvarsindustrifrågor.

Detta memo har tidigare publicerats som ett kapitel i antologin *Det civila försvaret samtid och framtid: Forskning för totalförsvaret från beredskapsbyråkrati till drönarkrig*.⁴⁰

40 Jonsson m.fl. (red.), *Det civila försvarets samtid och framtid*.

Referenser

- Ainsworth, Bill, och Milligan, Susan. ”Climate change is upending homeowners insurance nationwide”. Harvard Business School, 2025-08-21. Hämtad 2025-09-12. <https://www.hbs.edu/bigso/climate-change-upending-homeowners-insurance>.
- Damodaran, Aswath. ”Equity Risk Premiums: Determinants, Estimation and Implications –The 2020 Edition”. NYU Stern School of Business, 2020.
- Ekonomifakta. ”Marknadsmislyckande” Ekonomifakta. Hämtad 2025-08-13. https://www.ekonomifakta.se/ordlista/marknadsmislyckande_1212817.html.
- Förordning (2007:842) med instruktion för Krigsförsäkringsnämnden.
- Granholt, Niklas. *Sjökriget i Svarta havet. Analys av förlopp, utfall och konsekvenser*, FOI Memo 8483. Totalförsvarets forskningsinstitut, 2024.
- Havs- och vattenmyndigheten. *Havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet. Statlig planering i territorialhav och ekonomisk zon*. Havs- och vattenmyndigheten, 2022.
- Ingemarsdotter, Jenny, Aron Björk, Karl Lallerstedt och Sandra Silfvast. *Ett skepp kommer lastat! Eller? Om betydelsen av en svensk handelsflotta och krigsförsäkringar vid höjd beredskap*, FOI-R--5737--SE. Totalförsvarets forskningsinstitut, 2025.
- Johansson, Klara. ”KFN: ”Vi ska finnas när det är riktigt illa””. Skärgårdsredaren, 2024-10-03. <https://e-tidning.sjofartstidningen.se/p/skargardsredaren/2024-10-03/a/kfn-vi-ska-finnas-nar-det-ar-riktigt-illa/7701/1647337/57215759>.
- Jonsson, Daniel K, Peter Bennesved, Ingrid Gustafsson Nordin, Jonas Herkevall, Jenny Ingemarsdotter, Ola Svenonius, Kristina Gavhed, Carl Marklund, Eva Mittermaier (red.). *Det civila försvaret samtid och framtid: Forskning för totalförsvaret från beredskapsbyråkrati till drönarkrig*, FOI-R--5913--SE. Totalförsvarets forskningsinstitut, 2025
- Kaufman, George G. ”Bank Runs: Causes, Benefits, and Costs”. *Cato Journal* 7, nr. 3 (1988): 559–587.
- KFN. Intervju, 2024-11-04.
- Lag (1999:890) om försäkringsverksamhet under krig eller krigsfara m.m.
- Lloyd’s Market Association. ”Joint War Committee”. Hämtad 2025-07-09. <https://www.lmalloyds.com/lma/jointwar>.
- Loxdal, Gunnar. ”Etikett: Sveriges Transportförsäkringspool. Krigsförsäkringsnämnden står utan avtal med försäkringsbolagen”. Sak och Liv, 2022-03-24. <https://sakochliv.se/tag/sveriges-transportforsakringspool/>.
- Loxdal, Gunnar. ”Krigsförsäkringsnämnden vill ha mer pengar för att utforma avtal”. Sak och Liv, 2024-04-03. <https://sakochliv.se/2024/04/03/krigsforsakringsnamnden-vill-ha-mer-pengar-att-utforma-avtal/>.
- Prop. 2024/25:1 Budgetpropositionen för 2025: Utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning (med bilaga).
- Prop. 2024/25:34 Totalförsvaret 2025–2030.
- Regeringskansliet. ”Nya beredskapssektorer ska stärka Sveriges civila försvar”. Hämtad 2025-07-15. <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2025/06/nya-beredskapssektorer-ska-starka-sveriges-civila-forsvar/>.
- Riksgälden. ”Så fungerar insättningsgarantin”. Hämtad 2025-07-14. <https://www.riksghalden.se/sv/var-verksamhet/insattningssgarantin-och-investerarskyddet/sa-fungerar-insattningssgarantin/>.
- SOU 1952:50. Kristidspolitik och kristidshushållning i Sverige under och efter andra världskriget: Del 2. Handelsdepartementet, 1952.SOU 2013:28. Försäkring på transportområdet i krig och kris. Regeringskansliet, 2013.
- Svensk Försäkring. *Hur försäkring fungerar*. Svensk Försäkring, 2012.
- Svensk Försäkring. ”Hur fungerar försäkringar? En guide från Svensk Försäkring”. Hämtad 2025-07-14. <https://www.svenskforsakring.se/om-forsakring/vad-ar-och-hur-funkar-det/>.
- Svensk Försäkring. *Omvärldstrender 2023: Försäkring i en orolig tid*. Svensk Försäkrings rapportserie Omvärldsbeskrivning 2023. <https://www.svenskforsakring.se/aktuellt/nyheter/2022/ny-rapport-omvarldstrender-2023/>.
- The Swedish Club. ”War Insurance”. Hämtad 2025-07-09. <https://www.swedishclub.com/insurance/marine/war/>.
- ÖEF, *Det ekonomiska försvaret* nr. 3–4 (1976).