

## Fokus Estonia Analys 2023-01-17

### Statens Haverikommission frågar fel part rörande omständigheter kring MV Estonias förlisning.

#### Sverige har agerat transitland för smuglat militärt materiel genom transporter på civila passagerarfartyg, exempelvis den förlista passagerarfärjan MV Estonia.

I den pågående undersökningen som Statens Haverikommission (SHK) utför med syfte att komma till ett beslut om haveriutredningen som gjordes av JAIC (Joint Accident Investigation Commission) behöver göras om, har Statens Haverikommission 2022-03-07 ställt ett antal frågor till Försvarmakten (S-200/20).

Försvarmakten svarar SHK 2022-12-15 (FM2022-26159:4) på dessa frågor.

I sitt svar hänvisar Försvarmakten generellt till den utredning som utfördes på regeringens uppdrag av ensamutredaren Johan Hirschfeldt (Utredning om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia Fö 2004:06).

Det är dock ett grundläggande fel och det är att SHK har ställt frågorna till fel myndighet, i vart fall rörande de frågor som handlar om militära transporter på MV Estonia.

SKH borde känna till att avtalet de önskar ta del av var mellan Överbefälhavaren och Generaltullstyrelsen och inte som de anger mellan Försvarmakten och Tullverket. Avtalet lämnades ut 2005-05-26 (HKV 10816:69403) i en omfattning som tydligt visade den uppgiften.

Avtalet har nu utlämnats utan sekretess som bilaga i Försvarmaktens svar, varav det framgår att avtalet om "Tullklarering av särskild materiel" har träffats mellan myndigheten Överbefälhavaren och Generaltullstyrelsen (ÖB dokumentbeteckning USL H 904:7130).

Det framgår vidare att syftet var "att skapa en handlägningsrutin för dessa ärenden mellan generaltullstyrelsen och överbefälhavaren."

- 1) Beslut om anskaffning av särskilt sekretesskyddad materiel fattas av överbefälhavaren.
- 2) Tullklarering av materielen sker på Arlanda eller Brommaflygplatser med iakttagande av vederbörlig sekretess.
- 3) Handläggningen av ärenden enligt p 1 sker hos överbefälhavaren av undsäckledningen och inom tullen av tullförvaltarna på Arlanda respektive Stockholm Nord.

Försvarmaktens behov att importera särskilt sekretesskyddad materiel vid tiden handlades alltså helt av överbefälhavaren med bistånd att möjliggöra hemlig införsel från generaltullstyrelsen.

Detta innebär i sin tur att dokumentation rörande transporter kan finnas inom myndigheten Överbefälhavaren och inte inom myndigheten Försvarsmakten, något som borde vara en självklarhet då det ordagrant står i avtalet i punkt 1).

Beslut tagna inom myndigheten Överbefälhavarens beslut finns naturligtvis inte diarieförda inom underordnade myndigheter eller underrättelseorgan så vida de ej blivit skickade dit. Överbefälhavaren kan uppdra åt Militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (MUST) eller exempelvis Kontoret för särskild inhämtning (KSI) att genom egen myndighetsutövning agera.

Enligt sändlistan rörande avtalet ”Tullklarering av särskild materiel” har utöver Generaltullstyrelsen inte heller Försvarsmaktens Högkvarter, MUST eller någon annan myndighet informerats om avtalet. Först 2007-09-11 får MUST en kopia av avtalet. Försvarsdepartementet (Fö) tog del av avtalet genom dess rättschef Rolf Holmquist som var tredje namn på sändlistan 1992.

- Det existerar ett avtal om ”Tullklarering av särskild materiel” som undertecknats den 17 februari 1992 mellan myndigheterna Överbefälhavaren och Generaltullstyrelsen.
- Avtalet var känt inom Regeringskansliet 1994.
- Det är bekräftat att transporter på MV Estonia har skett i enlighet med avtalet.
- Dåvarande tullchefen på Arlanda, Ingrid Sandqvist har bekräftat till journalisten Sven Anér, att ”Sändningen den 20 september 1994 var transitdestinerad Arlanda-Egypten.”
- Tullklarering av materielen skall enligt avtalet ske på Arlanda eller Bromma flygplatser med iakttagande av vederbörlig sekretess.
- Myndigheten Försvarsmakten anger i sitt svar till SHK dels att det saknas dokumentation som bekräftar att transporter har skett, dels att Försvarsmakten trots detta var mottagare vid de två transporterna den 14 respektive 20 september 1994, samt att transporterna skedde i civila fordon.
- Ägaren till det fordon som användes den 14 september, en vit Volvo 745 med registreringsnummer KUH 914, var Ericsson Radio Access AB.

SHK borde i stället ställt sina frågor till myndigheten Överbefälhavaren samt Generaltullstyrelsen då det är dessa myndigheter som undertecknat och även uppenbarligen hanterat ärenden enligt den handlägningsrutin som avtalet beskriver.

Vid tecknandet av avtalet mellan ÖB och Generaltullstyrelsen var man medvetna om att det skulle komma en ny lag om krigsmateriel mot slutet av 1992. Den nya lagen skulle ersätta Lag 1988:558 ”om förbud mot utförsel av krigsmateriel m.m.” och Lag 1983:1034 ”om kontroll över tillverkningen av krigsmateriel, m.m.”. Då de tidigare lagarna inte reglerade vad som gällde för statliga myndigheter som inte är affärsverk eller vad som gällde vid införsel av krigsmateriel (tillhandahållande), var det särskilt viktigt att genom ett avtal reglera införsel och tullklarering för att därmed kunna fortsätta en hemlig införsel och- eller trasistering av krigsmateriel.

I den nya svenska lagen 1992:1300, ”om krigsmateriel”, regleras hur tillhandahållande av krigsmateriel får ske.

I fråga om militära transporter på MV Estonia har inte redovisats något som styrker att dessa transporter som medfört tillhandahållande av krigsmateriel skett med vederbörliga tillstånd.

Det förefaller sannolikt att transportererna i enlighet med avtalet har skett på direkt uppdrag av ÖB inom dennes myndighet och att dessa uppdrag inte gått till Försvarmakten utan till någon annan myndighet som lyder under ÖB. Därav finns det inga underlag inom Försvarmakten. Exempelvis diarieförs inte uppdrag till KSI inom Försvarmaktens arkiv och står då inte heller att finna där.

Då den egentliga mottagaren inte har kunnat verifieras saknas möjlighet att kontrollera om mottagaren var en svensk myndighet eller om det handlade om transitering till andra stater.

I det fall tillhandahållandet av krigsmateriel skett till sådan tillverkare som saknat tillstånd att tillverka krigsmateriel av det slag tillhandahållandet gäller, innebär det att svenska staten genom Regeringen varit medveten om att transportererna var olagliga och att det handlade om olovlig införsel eller smuggling av krigsmateriel.

Det är ytterst anmärkningsvärt att uppgifter om vilken typ av krigsmateriel det handlade om och vem som de facto utförde transportererna saknas. Vem var den egentliga mottagaren, när skedde transportererna (förutom den 14 resp. 20 september 1994), i vilken omfattning utfördes transportererna, agerade svenska staten mellanhand genom transitering mellan andra stater och genom överenskommelse med andra aktörer exempelvis privata företag?

En kärnfråga ställd av SHK var ”Det är känt att Försvarmakten transporterade militär materiel på Estonia vid minst två tillfällen i september 1994. Operationerna hanterades av KSI. Finns det någon akt eller övrig dokumentation hos Försvarmakten som rör dessa transporter? SHK önskar ta del av sådan dokumentation.”

### **Försvarmakten lämnar följande vilseledande och i flera delar felaktiga svar till SHK.**

*”Det finns ingen dokumentation hos Försvarmakten avseende dessa transporter. Av Utredningen om transport av försvarsmateriel på MS Estonia (Fö 2004:06) framkommer att Försvarmakten lämnat information om att två transporter av försvarsmateriel genomfördes under den 14 och 20 september 1994. Utredningen konstaterar vidare att det inte finns någon grund att anta att Försvarmakten sökt transportera försvarsmateriel ombord på M/S Estonia då fartyget förliste. Försvarmakten har inte funnit något annat underlag i myndigheten rörande frågeställningen.”*

Enligt svaret menar Försvarmakten dels att det skett åtminstone två transporter vid två tillfällen som tidigare varit kända. I övrigt påstår man att man inte funnit något annat underlag i myndigheten rörande frågeställningarna samtidigt som man bekräftar att man i dialog med SHK känner till ”en handfull transporter” som man dock inte har någon information om.

Det är alltså uppenbart att SHK känner till att ”en handfull transporter” gjorts utöver de den 14 och 20 september. Det är anmärkningsvärt att SHK inte redovisat vilka underlag man har för dessa övriga transporter.

Enligt uppgifter pågick transportererna av hemligt militärt materiel sedan september 1991 under ledning av KSI och dess operativa chef Boris Ljunggren. Då gick fartyget Nord Estonia på ruten mellan Tallinn och Stockholm och hon ersattes av MV Estonia på samma rutt 1993. Totalt skedde 68 transporter på fartygen inräknat transportererna den 14 och 20 september 1994.

Här följer Försvarmaktens (FM) svar på frågor från Haverikommissionen (SHK). För varje fråga följer svar från Försvarmakten och fakta rörande frågorna som SHK ställde. Därefter kommer nya frågeställningar med anledning av Försvarmaktens svar.

**SHK's fråga 1 till FM** – Om Estonia hade sjunkit idag är det möjligt att seismologiska instrument skulle ha registrerat fartygets kontakt med botten. Däremot kunde instrumenten inte göra det 1994. Finns det i Försvarmakten sensordata från 1994 som kan verifiera tidpunkten för fartygets förlisning?

**Försvarmaktens svar:** Försvarmakten har inte några sådana uppgifter eftersom Försvarmaktens undervattens- spaningssystem vid den tiden inte hade en räckvidd som innefattade olycksplatsen.

### **Fakta 1: Marinens övervakningssystem i Östersjön och Finska viken, SOSUS (Sound Surveillance system)**

På Muskö och i Karlskrona fanns marinens sjöövervakningscentral. De utgjorde en del av den svenska hemliga övervakningen av vattnen kring Sverige. I mitten av 1980-talet lade den svenska marinen ut detta undervattens-spaningssystem i Östersjön, SOSUS.

Systemet placerades även ut på internationellt vatten i Östersjön så all ubåtstrafik i Östersjön kunde avlyssnas (i ytläge och djupläge). Mottagningsstationen fanns på Musköbasen samt på marinbasen i Karlskrona. Marinens Undervattenssensoranalyscentral (MUSAC) medverkade i övervakningen. Chef för MUSAC 1985-1995 var Leif Holmström.

De sensorsystem som avses här utgörs av radar samt av undervattenssystem såsom bottenfasta sonarsystem samt signalspaning i befintliga bottenkabelsystem i Östersjön.

SOSUS är ett amerikanskt system och lades ut i Östersjön genom ett nära samarbete mellan det alliansfria Sverige och Nato (läs USA). Den första installationen gjordes enligt uppgift under ledning av kommandörkapten Emil Svensson ombord på fartyget HMS Visborg den 9 september 1986. Assisterande fartyg var HMS Herkules. Emil Svensson var vid tiden chef för marinens analysgrupp. Systemets utbredning har förblivit hemligt och är det än i dag. Den första bottensensorn lades dock ut nära Understens fyrplats varför arbetsnamnet för systemet blev "Ålandsspärren".

SOSUS har vid installationer som gjorts på andra ställen i haven en räckvidd på runt 100 mil. Avståndet mellan den första utlagda bottensensorn och MV Estonias haveriplats var cirka 18 mil.

Emil Svensson är inte obekant rörande MV Estonias förlisning. Bara några timmar efter att fartyget förlit meddelade Svensson, i sin roll som regeringsrådgivare, statsminister Carl Bildt att förlisningen kunde bero på ett stort hål efter en kollision. Det finns dokumenterat i samtalsanteckningar som fördes under Analysgruppens granskning av Estoniakatastrofen i

slutet av 1990-talet. Den officiella linjen blev något helt annat ytterligare några timmar senare då statsministern meddelade att förlisningen kunde bero på att MV Estonia tappat sitt visir.

Svtplay – Reportrarna avsnitt 22 ”Under täcket med NATO”

Svenska militären har förnekat allt kring SOSUS men chefen för Muskö flottbas vid slutet av 1980-talet medger i reportaget att ja det kanske man gjorde (la ut systemet i Östersjön). Estonia förliste 1994 på internationellt vatten i Östersjön. Kanske finns hemliga data kvar från 1994? Kanske finns det inte alls.

**SHK's fråga 2 till FM** – I den internationella utredningskommissionens (JAIC) rapport från 1997 finns en bild (figur 17.1, sid. 206) som anger olika fartygs position i området under natten. Strax öster om haveriplatsen har positionerna för två okända fartyg angetts. Finns det uppgifter i Försvarmakten om vilka dessa okända fartyg var?

**Försvarmaktens svar:** Svensk insamling av data för att sammanställa en sjölägesbild baseras på en mängd källor. Idag är de mest centrala källorna egen radarbild och AIS-information (Automatic Identification System). 1994 hade inte Försvarmakten radartäckning över förlisningsplatsen och AIS-systemet var ännu inte infört som standard i handelsfartygsflottan. Av den anledningen har

Försvarmakten ingen information om de två fartyg som omnämns i JAIC's rapport.

**Fakta 2:** Finska marinen hade en radarstation på finska Utö bara några mil från förlisningsplatsen. Den hade täckning över haveriplatsen och även över Finska viken och Tallinn. Finska vikens Sjöbevakningssektion bekräftade 1994.09.12 rörande utgångsläget att ”från avfärdsögonblicket var Estonia i Finlands sjöövervaknings radarövervakning liksom också den övriga fartygstrafiken. Fartyget försvann från Utö forts radars automatuppföljning kl. 01.48. Vid samma tidpunkt försvann fartyget även från Mariellas och Silja Europas radarskärmar.”

Olika fartygs fartygsrörelser inklusive två okända fartyg som bygger på radarobservationer visas i JAIC-rapporten. Dessa uppgifter måste alltså ha delats vidare till den svenska delen av JAIC. Trots det saknas MV Estonias sista fartygsrörelser. Sverige och Finland hade vid tiden ett nära militärt samarbete och det förefaller därför orimligt att uppgifter om de okända fartygen saknas.

**SHK's fråga 3 till FM** – Har Försvarmakten i övrigt uppgifter om fartygsrörelser under olycksnatten i anslutning Estonias haveriplats?

**Försvarmaktens svar:** Nej, några sådana uppgifter förvaras idag inte hos Försvarmakten.

**Fakta 3:** Se 1 och 2 ovan.

**SHK's fråga 4 till FM** – Finns det uppgifter i Försvarmakten om var de svenska ubåtarna befann sig under olycksnatten?

**Försvarsmaktens svar:** Se Promemoria 2022-04-25 rörande svenska ubåtars position 28-29 september 1994, bilaga 1.

**Fakta 4:** Försvarsmakten bifogar i sitt svar en upprättad promemoria över de svenska ubåtarnas position och verksamhet under Estonias förlisningsnatt från kl. 23.00 den **28 september 1994 till kl. 01.00 den 29** september 1994.

Estonia förliste dock natten mellan 27 september 1994 till 28 september 1994. Frågorna ställdes av SHK i början av mars 2022 och svaren kom i mitten av december 2022. Efter nio månader svarar Försvarsmakten med en felaktig promemoria.

Försvarsmakten påstår vidare att loggböcker för HMS Södermanland under förlisningsnatten saknas. Med reservation till att det är fel natt så konstateras att vissa uppgifter om denna ubåt förvaras i ett kvalificerat hemligt arkiv på Krigsarkivet som därför inte går att ta del av. Enligt Försvarsmakten var HMS Södermanland avrustad för generalöversyn på Muskö flottbas, en uppgift som inte borde vara kvalificerat hemlig.

Den 30 dec 2022 korrigerar Försvarsmakten sitt svar i fråga om ubåtarnas positioner med en helt ny skrivelse (FM2022-26159:6). Värt att notera i sammanhanget är att inte bara datumen korrigeras utan även hela dokumentet och uppgifterna om ubåtarnas positioner samt hur man gått till väga för att få fram dessa nya uppgifter.

Försvarsmakten lägger dessutom in en ny formulering i sitt svar, nämligen att det ”Utifrån vad som framkommer av tillgängliga loggböcker och krigsdagböcker kan Marinstaben konstatera att det inte finns någon möjlighet för svensk ubåt att ha varit i närheten av området för M/S Estonias förlisning under olycksnatten”.

**SHK's fråga 5 till FM** – När Estoniakatastrofen blev känd utlöstes stor aktivitet. Utöver den haveriutredning som drogs igång vidtogs även polisiära utredningsåtgärder. Det är rimligt att anta även MUST vidtog åtgärder. Finns det någon akt eller övrig dokumentation hos Försvarsmakten som rör Estonias förlisning? SHK önskar ta del av sådan information.

**Försvarsmaktens svar:** Det finns ingen akt med samlad information avseende M/S Estonias förlisning hos MUST eller i övriga delar av Försvarsmakten.

**Fakta 5:** Frågan gällde inte huruvida det finns någon ”samlad information avseende M/S Estonias förlisning” utan om det finns någon akt eller övrig dokumentation hos Försvarsmakten som rör Estonias förlisning. Försvarsmakten har inte svarat på frågan.

2018 avslag MUST en anhörigs förfrågan till myndigheten att få ut handlingar om Estonias förlisning om de hade några. MUST svarade ”*Vid MUST förs diarier över in- och utgående underrättelse- och säkerhetshandlingar. För dessa diarier gäller undantag som anges i 3 § offentlighets- och sekretessförordningen (2009:641) och som innebär att särskilda bestämmelser gäller för diarier över inriktningar enligt lagen (2000:130) om försvarsunderrättelseverksamhet och över underrättelser inom försvarets underrättelse- och säkerhetstjänst. Då innehållet i dessa diarier omfattas av sekretess är det med hänvisning till*

*bestämmelserna i 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) inte möjligt för Försvarsmakten att kommentera huruvida efterfrågade handlingar enligt ovan existerar eller inte.” Kammarrätten stödde MUST när de avslag anhöriges överklagan av MUSTs beslut med samma hänvisning som MUST gjorde.*

Vad säger då lagen (2009:400) 15 kap. 2 §?

*”2 § Sekretess gäller för uppgift som rör verksamhet för att försvara landet eller planläggning eller annan förberedelse av sådan verksamhet eller som i övrigt rör totalförsvaret, om det kan antas att det skadar landets försvar eller på annat sätt vållar fara för rikets säkerhet om uppgiften röjs. I mål eller ärende enligt särskild lag om försvarsuppfinningar gäller dock sekretess för uppgift om sådana uppfinningar enligt föreskrifter i den lagen.”*

Av detta följer att det är helt klarlagt att uppgifter inom Försvarsmakten som berör MV Estonia **är sekretessklassade då dessa kan antas skada landets försvar eller på annat sätt vålla skada för rikets säkerhet om uppgifterna röjs.**

Från svenska myndigheter har det konsekvent förnekas att det under MV Estonias sista resa skulle ha fraktats material av Försvarsmakten med koppling till svensk eller annan stats militär, dvs militärt materiel.

Slutsatsen av detta kan bara vara att MV Estonias förlisning INTE kan kopplas till någon försvarsmakts verksamhet och därav inte heller till någon uppgift som skulle kunna sekretessbeläggas med hänvisning till rikets säkerhet. Detta eftersom det enligt Försvarsmakten inte fanns något militärt materiel ombord då MV Estonia förläste och fartyget därför måste anses ha varit ett helt vanligt civilt passagerarfartyg.

Hur uppgifter som endast berör en civil fartygskatastrof kan hamna under sådan sekretess är ännu inte förklarad av Sveriges regering eller berörda myndigheter. Den enda rimliga slutsatsen är att Överbefälhavaren genom överenskommelse med privata aktörer/företag låtit utföra transportererna vilket i så fall även är i överensstämmelse med ensamutredaren Johan Hirschfeldts utredning om transport av försvarsmaterial på M/S Estonia. Hirschfeldts uppdrag från regeringen omfattar nämligen inte att utreda om andra aktörer utförde transportererna.

*”Genom beslut den 3 december 2004 uppdrog regeringen åt hovrätts- presidenten Johan Hirschfeldt att klarlägga huruvida Försvarsmakten eller Försvarets materielverk transporterat försvarsmateriel ombord på M/S Estonia under september månad 1994.”*

Inom USA:s underrättelsetjänst NSA finns hemligstämplade dokument om Estonias förlisning, vars röjande skulle hota USA:s nationella säkerhet. CIA har påpekat för NSA att inte ens lämna ut non-substantial information (oviktig information). Det bekräftar och klargör att även andra underrättelsetjänster har material om MV Estonias förlisning.

SVT Play – Reportrarna avsnitt 22 (”Under täcket med NATO”).

I detta SVT-reportage säger en Leif Leifland från statliga Neutralitetspolitikkommisionen att svenska folket har rätt få veta sanningen, men inte hela sanningen direkt. Endast 10 % av

tidigare hemligt material är släppt och 90 % är inte släppt enligt reportaget. ”Resten måste ligga till sig” menar Leifland.

### Nya frågeställningar 5:

5.1 Utfördes transportererna av andra aktörer?

5.2 Skedde det i så fall genom uppdrag från någon statlig myndighet eller organisation?

5.3 Var finns underlag för dessa överenskommelser, avtal och fakturering av utfört arbete?

**SHK's fråga 6 till FM** – Det är känt att Försvarmakten transporterade militär materiel på Estonia vid minst två tillfällen i september 1994. Operationerna hanterades av KSI. Finns det någon akt eller övrig dokumentation hos Försvarmakten som rör dessa transporter? SHK önskar ta del av sådan dokumentation.

**Försvarmaktens svar:** Det finns ingen dokumentation hos Försvarmakten avseende dessa transporter. Av *Utredningen om transport av försvarsmateriel på MS Estonia* (Fö 2004:06) framkommer att Försvarmakten lämnat information om att två transporter av försvarsmateriel genomfördes under den 14 och 20 september 1994. Utredningen konstaterar vidare att det inte finns någon grund att anta att Försvarmakten sökt transportera försvarsmateriel ombord på M/S Estonia då fartyget förliste. Försvarmakten har inte funnit något annat underlag i myndigheten rörande frågeställningen.

**Fakta 6:** Eric Rossander (MUST-chef 1994) säger i förhör med estniska parlamentet 2006 att ”*militärtransporterna på Estonia 14 och 20 september 1994*” till Sverige handlade om att MUST hjälpte estniska kollegor analysera rysk/sovjetisk militär elektronik. Estniska parlamentet menar att avtalet från 1992 användes då det skedde på begäran av ”*estnisk kollega*” som ville ha hjälp att analysera rysk militärmateriel. Estniska parlamentet fann aldrig denna ”*estniska kollega*”.

DN 2006-12-08. Den internationella haverikommission som utredde Estonias förlisning kände till att färjan hade fraktat militärt material. Det har utredningens förre ordförande Uno Laur avslöjat för parlamentariker i Estland. ”*Vid vårt första möte förnekade Uno Laur kunskap om transportererna. Men för någon månad sedan ändrade han sig och medgav att haverikommission känt till och diskuterat dem*”, säger Evelyn Sepp som är vice ordförande i den parlamentskommission i Estland som i ett och ett halvt år utrett militärfrakten på Estonia.

Att JAIC utfört en sådan analys och kommit fram till den slutsatsen nämndes aldrig i slutrapporten 1997.

### Nya frågeställningar 6:



6.1 Om analyser rörande frakter av militärt materiel utförts av JAIC enligt Uno Laur är det sannolikt att det finns underlag som beskriver analysen och JAIC's slutsatser. Var finns dessa underlag eller arbetshandlingar?

6.2 Det är synnerligen viktigt att få fram underlagen enligt 6.1. för att kunna avgöra om JAIC kände till transportererna av militärt materiel. Kan dessa uppgifter även bekräfta att det under MV Estonias sista resa fanns militärt materiel ombord?

**SHK's fråga 7 till FM** – Estonia sattes i trafik på den aktuella ruten den 1 februari 1993. Hur många gånger transporterade Försvarmakten militär materiel ombord på Estonia?

**Försvarmaktens svar:** Försvarmakten har idag inga andra faktauppgifter om detta än de uppgifter som framgår av svaret ovan. Försvarmakten har i dialog med SHK fått uppgifter om att Försvarmakten har genomfört ytterligare några transporter ombord på Estonia, totalt ska det röra sig om en handfull transporter. Försvarmakten har dock ingen information om detta i myndigheten.

**Fakta 7:** Försvarmakten har inga andra uppgifter än de man givit i svaret ovan (att två transporter av militärmateriel gjordes i september 1994) men ändå har man fått uppgifter från SHK om att det skett ytterligare en handfull transporter.

På fråga till Jonas Bäckstrand på SHK via mail den 5 januari 2023 begär en av de överlevande från Estoniaförlisningen att Bäckstrand ska förklara sig.

*Hej igen!*

*Ta en grundlig genomläsning i svaret från Försvarmakten under punkt 7. Där står faktiskt att SHK givit Försvarmakten uppgifter om att de utfört ytterligare transporter!*

*Vad är detta?*

Den 10 januari 2023 svarar Bäckstrand enligt följande.

*Hej,*

*Ja, det är korrekt. Vi har vid samtal med tidigare anställda i Försvarmakten fått uppgifter om att det förekommit ytterligare några transporter (utöver de två som varit kända sedan tidigare). Försvarmakten har vidgått att dessa uppgifter rimligen är korrekta men säger sig inte själva ha någon information i myndigheten idag.*

### **Nya frågeställningar 7:**

Det uppstår givetvis nya frågor kring dessa minst sagt besynnerliga uppgifter, frågor som måste besvaras.

7.1 Vilka är de tidigare anställda inom Försvarmakten?

7.2 Vilken del/myndighet inom Försvarmakten har SHK talat med? (HKV, MUST, KSI etc.)

7.3 Hur många transporter handlar det om enligt dem?

7.4 Vem eller vilka inom Försvarmakten har vidgått detta, och åter igen, vid vilken myndighet?

**SHK's fråga 8 till FM** – Vad var det för materiel som transporterades?

**Försvarmaktens svar:** Av *Utredningen om transport av försvarsmateriel på MS Estonia* framgår att det var fråga om elektronisk utrusning utan någon anknytning till vapensystem. Försvarmakten har inga andra uppgifter om denna materiel än de uppgifter som framkommer i utredningen.

**Fakta 8:** Frågan var förhållandevis enkel. ”Vad var det för materiel som transporterades?” Försvarmakten svarar inte på frågan utan anpassar sitt svar för att betona att transporterna ”inte hade någon anknytning till vapensystem”. Det ligger helt i linje med uppfattningen inom JAIC att det militära materiel som transporterades inte skulle kunna ha något med förlisningen att göra. Därvidlag är det passligt att påtala att det onekligen finns mängder av militärt materiel som det ur underrättelseperspektiv finns anledning att söka stoppa från att nå till främmande makt.

Tulltjänsteman Lennart Henriksson som själv sett utrustningen i fråga säger i Uppdrag granskning 2004 att militärtransporterna i september 1994 bestod av *militär* elektronik.

2006 sa MUST:s förre chef Håkan Pettersson inför estniska parlamentet att det handlade om rysk *militär* elektronik. Som styrelseledamot i Comex Electronics AB sedan 2007, leverantör av datasäkerhet åt Försvarmakten, borde han vetat vad han talade om.

Underrättelsekällor som vittnade om militärtransporter på Estonia redan 1998, menar det var *militär* elektronik, styrsystem till Rysslands hemliga ICBM-program (interkontinentala ballistiska missil-program) som västliga underrättelsetjänster i samarbete med svenska underrättelsetjänsten ville komma åt.

### **Nya frågeställningar 8:**

8.1 Försvarmakten bör förtydliga sig och förklara vad för ”elektronisk utrustning” det handlade om som INTE skulle ha någon anknytning till vapensystem, detta mot bakgrund av de uppgifter som varit officiella sedan 2004 och indikerar motsatsen.

**SHK's fråga 9 till FM** – Transporterades några militära fordon på Estonia?

**Försvarmaktens svar:** Nej, Försvarmakten har inga andra uppgifter om detta än de uppgifter som framkommer i *Utredningen om transport av försvarsmateriel på MS Estonia*.

**Fakta 9:** Det har varit känt sedan 2004 att ägaren till det civila fordon som användes den 14 september, en vit Volvo 745 med registreringsnummer KUH 914, var Ericsson Radio Access AB.

### **Nya frågeställningar 9:**

9.1 Försvarmakten svarar Nej på frågan om några militära fordon transporterades på MV Estonia. Mot vilken grund svarar Försvarmakten "Nej" då det samtidigt är klarlagt att åtminstone "en handfull" transporter skett och Försvarmakten samtidigt säger sig sakna all information i frågan?

**SHK's fråga 10 till FM) – Hur transporterades materielen?**

**Försvarmaktens svar:** I civila fordon.

**Fakta 10:** Försvarmakten bekräftar kännedom om att de transporter de även bekräftar sig vara mottagare till skedde med civila fordon.

Johan Hirschfeldt fick regeringens uppdrag att klarlägga huruvida Försvarmakten eller Försvarets materielverk transporterat försvarsmateriel ombord på MV Estonia under september månad 1994.

Parallellt med detta uppdrag har Försvarmakten den 3 december 2004 fått i uppdrag av regeringen att senast den 21 januari 2005, i samråd med Försvarets materielverk, inkomma med en redovisning om hur man använder civila färdmedel vid transport av försvarsmateriel. Redovisningen skall särskilt ta upp transporter till och från Sverige. Organisation, ansvarsfördelning samt en redovisning om vilka typer av transportmedel och transportföretag som används skall tas upp liksom praktiska förhållanden och annan relevant information.

### **Nya frågeställningar 10:**

10.1 Var finns Försvarmaktens redovisning enligt regeringens parallella uppdrag?

10.2 Vad står det i Försvarmaktens redovisning, en kopia på redovisningen som måste finnas inom Försvarmaktens arkiv trots att Försvarmakten nekar till att det förekommer ytterligare information?

**SHK's fråga 11 till FM – Vem var mottagare av materielen?**

**Försvarmaktens svar:** Försvarmakten.

**Fakta 11:** Tullförvaltare Stig Sandelin på Arlanda säger i Uppdrag granskning 2004 att hemligt inkommit gods förtullades på Arlanda. Han och ytterligare en ej namngiven person på Arlanda skötte förtullningen av hemligt gods som inkommit.

Ingrid Sandqvist, före detta tullchef på Arlanda arbetade direkt under generaltulldirektören

Ulf Larsson. Ingrid Sandqvist har bekräftat att sändningen den 20 september 1994 gick till Arlanda och var transitdestinerad Arlanda – Egypten. Denna information har gått till Riksåklagaren 2005.05.29. Om Försvarmakten varit mottagare enligt deras svar innebär det samtidigt att Sverige har agerat transitland för smuglat militärt materiel.

**SHK's fråga 12 till FM** – Skedde någon transport av militär materiel på olycksnatten?

**Försvarmaktens svar:** Nej, i enlighet med vad som framgår av *Utredningen om transport av försvarsmateriel på MIS Estonia*.

**Fakta 12:** Denna fråga är inte utredd då den inte omfattades av Hirschfeldt uppdrag. Det löd att utreda huruvida Försvarmakten eller Försvarets materielverk transporterat försvarsmateriel ombord på M/S Estonia under september månad 1994. Om någon annan myndighet eller företag organiserat och genomfört transporterna har Hirschfeldt bekräftat att han inte utredde.

Han menar 2021 att det kan ha funnits information som han inte fått ta del av och att han inte kunde tvinga till sig information. Han hade inte heller någon befogenhet att förhöra folk ”under ed”. Han hade som utredare mycket mindre befogenheter än om en åklagare utrett saken. I hans utredning står också att dokument kan ha gallrats bort (förstörts). Han utesluter inte militärt materiel kan ha funnits ombord på Estonia under förlisningsnatten.

**SHK's fråga 13 till FM** – Har Försvarmakten några uppgifter om andra stater som transporterade militär materiel på Estonia?

**Försvarmaktens svar:** Nej, Försvarmakten har inga sådana uppgifter.

**Fakta 13:** se punkt 12.

**Haverikommissionens (SHK) fråga 14 till Försvarmakten (FM)** – Det fanns ett avtal mellan Försvarmakten och Tullverket om en förenklad klareringsrutin vid införsel av militär materiel. SHK önskar ta del av avtalet.

**Försvarmaktens svar:** I Försvarmaktens arkiv finns överenskommelsen mellan myndigheten Överbefälhavaren och Generaltullstyrelsen registrerad (ÖB dokumentbeteckning USL H 904:7130). Kopia av denna överenskommelse bifogas detta svar, se bilaga 2.

**Fakta 14:** Det hemliga avtalet från 1992 mellan ÖB Bengt Gustafsson och generaltulldirektören Ulf Larsson gäller tullklarering av särskild sekretesskyddad materiel som Försvarmakten har ett visst behov av att importera.

Detta sekretesskyddade materiel löd under *försvarssekretess*. Sekretessen kan också röra uppgifter om vilka länder importen sker ifrån enligt *utrikessekretessen*.

Beslut av anskaffning fattas av myndigheten Överbefälhavaren (ÖB). Tullklarering sker enligt avtalet på Arlanda eller Bromma flygplatser. Handläggningen av ärenden sker hos myndigheten Överbefälhavaren (ÖB). Om ärenden diarieförs sker det alltså på denna myndighet och inte på myndigheten Försvarsmakten.

Ulf Larsson (Generaltulldirektör 1994 som skrev under avtalet med ÖB 1992) tappade minnet i Uppdrag granskning 2004 och kom inte ihåg några specifika detaljer alls kring avtalet.

Han återfick dock minnet om avtalet och säger till estniska parlamentet 2006 att ”*avtalet från 1992 mellan ÖB och honom tillämpats upprepade gånger. Enligt honom var syftet med avtalet att ge försvaret rätt att importera militärmateriel utan att deklarerera dem*”.

**Fokus Estonia begär svar från Statens Haverikommission rörande frågeställningarna ovan.**

**Fokus Estonia begär även bekräftelse under vilket D.nr denna Analys med tillhörande frågeställningar registreras.**

Johan Ridderstolpe  
Fokus Estonia 2023-01-17

Svarsmail till:  
johan@ridderstolpe.it