



Statens haverikommission
Box 6014
102 31 Stockholm

Ert tjänsteställe, handläggare
Ställföreträdande generaldirektör
Jonas Bäckstrand

Ert datum
2022-03-07

Er beteckning
S-200/20

Vårt tjänsteställe, handläggare
HKV LEDS INRI Anders Stach,
anders.stach@mil.se

Vårt föregående datum
2022-12-15

Vår föregående beteckning
FM2022-26159:4

Försvarsmaktens svar till Statens haverikommission

(2 bilagor)

Bakgrund

Statens haverikommission (SHK) har med anledning av en pågående utredning ställt ett antal frågor till Försvarsmakten rörande M/S Estonias förlisning samt har även önskat få tillgång till viss dokumentation hos Försvarsmakten.

Försvarsmakten har genom sökningar i myndighetens samtliga arkiv arbetat med att hitta underlag för att besvara SHK:s frågeställningar. M/S Estonias förlisning ligger långt bakåt i tiden och Försvarsmakten förvarar i dagsläget bara ett fåtal handlingar som har samband med denna händelse. Många äldre handlingar i Försvarsmaktens arkiv har överlämnats till Krigsarkivet. De handlingar som förvaras i Försvarsmaktens arkiv rör till stor del begäran om utlämnande av allmänna handlingar med anknytning till M/S Estonias förlisning.

Försvarsmakten har också tagit del av *Utredningen om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia* (Fö 2004:06). I myndighetens arkiv förvaras dock inga handlingar som kan anses utgöra underlag till denna utredning.

Försvarsmakten har därutöver från Krigsarkivet inhämtat ett antal handlingar ur Estoniasamlingen, för att undersöka om innehållet i dessa handlingar skulle kunna bidra med underlag för Försvarsmakten svar. Efter att ha tagit del av dessa handlingar kan Försvarsmakten konstatera att dessa inte rör SHK:s frågeställningar nedan.

Några av frågeställningarna nedan rör transport av militär materiel. Under åren 1993-2003 deltog Försvarsmakten i ett svenskt militärt biståndsprogram i syfte att stödja de baltiska staterna – Projekt baltstöd. Utöver materiel som överfördes till Baltikum ingick även minröjning och ett omfattande utbildningsprogram i projektet. Trots sökningar i

(AST)

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post, Internet
Försvarsmakten	Lidingövägen 24	08-788 75 00	08-788 77 78	exp-hkv@mil.se
107 85 Stockholm				www.forsvarsmakten.se



Försvarmaktens arkiv har det inte varit möjligt att få fram information om vilka fartyg som nyttjades för att genomföra Projekt baltstöd. Svaren på frågeställningarna nedan tar alltså inte sikte på transport av militär materiel inom ramen för detta projekt.

Detta svar ersätter Försvarmaktens svar den 15 december 2022 med anledning av att bilaga 1 har uppdaterats.

SHK:s frågeställningar och Försvarmaktens svar

Rörande svaren på frågeställningarna 5-6 och 8-10 (Försvarmaktens numrering) vill Försvarmakten påpeka att frågor rörande förekomst av uppgifter hos den militära underrättelse- och säkerhetstjänsten (MUST) vid Försvarmakten vanligen besvaras med att myndigheten varken kan bekräfta eller dementera sådan förekomst med hänsyn till att sekretess för sådana uppgifter föreligger enligt 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). I detta fall väljer Försvarmakten dock att öppet redovisa efterfrågade uppgifter för att bidra till att för allmänheten klargöra vilka uppgifter som Försvarmakten har rörande M/S Estonia.

- 1) 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?

Försvarmakten har inte några sådana uppgifter eftersom Försvarmaktens undervattensspaningssystem vid den tiden inte hade en räckvidd som innefattade olycksplatsen.

- 2) 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?

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.

- 3) Har Försvarmakten i övrigt uppgifter om fartygsrörelser under olycksnatten i anslutning Estonias haveriplats?

Nej, några sådana uppgifter förvaras idag inte hos Försvarmakten.

- 4) Finns det uppgifter i Försvarmakten om var de svenska ubåtarna befann sig under olycksnatten?



Se Promemoria *Underlag rörande svenska ubåtars verksamhet under M/S Estonias förlisning bilaga 1.*

- 5) 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.

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

- 6) Det är känt att Försvarsmakten transporterade militär materiel på Estonia vid minst två tillfällen i september 1994. Operationerna hanterades av KSI. Finns det någon akt eller övrig dokumentation hos Försvarsmakten som rör dessa transporter? SHK önskar ta del av sådan dokumentation.

Det finns ingen dokumentation hos Försvarsmakten avseende dessa transporter. Av *Utredningen om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia (Fö 2004:06)* framkommer att Försvarsmakten 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 Försvarsmakten sökt transportera försvarsmateriel ombord på M/S Estonia då fartyget förläste. Försvarsmakten har inte funnit något annat underlag i myndigheten rörande frågeställningen.

- 7) Estonia sattes i trafik på den aktuella ruten den 1 februari 1993. Hur många gånger transporterade Försvarsmakten militär materiel ombord på Estonia?

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

- 8) Vad var det för materiel som transporterades?

Av *Utredningen om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia* framgår att det var fråga om elektronisk utrusning utan någon anknytning till vapensystem. Försvarsmakten har inga andra uppgifter om denna materiel än de uppgifter som framkommer i utredningen.

- 9) Transporterades några militära fordon på Estonia?

Nej, Försvarsmakten har inga andra uppgifter om detta än de uppgifter som framkommer i *Utredningen om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia*.

- 10) Hur transporterades materielen?

I civila fordon.



11) Vem var mottagare av materielen?

Försvarsmakten.

12) Skedde någon transport av militär materiel på olycksnatten?

Nej, i enlighet med vad som framgår av *Utredningen om transport av försvarsmateriel på M/S Estonia*.

13) Har Försvarsmakten några uppgifter om andra stater som transporterade militär materiel på Estonia?

Nej, Försvarsmakten har inga sådana uppgifter.

14) Det fanns ett avtal mellan Försvarsmakten och Tullverket om en förenklad klareringsrutin vid införsel av militär materiel. SHK önskar ta del av avtalet.

I Försvarsmaktens 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](#).

I beredningen av detta svar har överstelöjtnant Mikael Carleson, överstelöjtnant Johan Falkholt, kommandör Fredrik Palmquist och försvarsjurist Anna Saarikoski, deltagit.

Detta svar har beslutats av tjänsteförrättande C LEDES överste Magnus Magnusson. I den slutliga handläggningen har som föredragande deltagit överste Anders Stach.

Magnus Magnusson
Tjf C LEDES

Anders Stach



Sändlista

Statens haverikommission

För kännedom

HKV LEDS STAB ÖB GD

HKV LEDS

HKV LEDS INRI

HKV LEDS CIO

HKV LEDS JUR

HKV LEDS TF

HKV LEDS PERS

HKV LEDS KOMM

MUST

PROD

Marinstaben



Underlag rörande svenska ubåtars verksamhet under M/S Estonias förlisning

Inledning och referenser

I syfte att skapa en bild över de svenska ubåtarnas verksamhet under M/S Estonias förlisning natten mellan den 27 och den 28 september 1994 har Marinstaben genomfört utredning enligt följande.

1. Kommendör Fredrik Palmquists *PM rörande svenska ubåtars position 28-29 september 1994* samt tidigare arkivundersökning,
2. Marinstabens förnyade arkivundersökning i december 2022,¹
3. efterforskningar i Försvarmakten (arkiv och anställda), och
4. samtal med C Op Ubåtsflottiljen, örlogskapten Daniel Petrak (intervjuperson A).

I den tidigare promemorian har ubåtarnas positioner av misstag angetts för den 28 och den 29 september 1994. Eftersom promemorian syftar till att ge en bild över de svenska ubåtarnas position / verksamhet under olycksnatten ska datumangivelsen för de svenska ubåtarnas position rätteligen vara den 27 och den 28 september 1994. I den tidigare promemorian har vidare uppgifterna för HMS Hälsingland och HMS Östergötland förväxlats i tabellen och motsvarar inte de uppgifter som framgår av framställningen i promemorian.

Detta förnyade underlag avseende svenska ubåtars verksamhet den 27 och den 28 september 1994 har kompletterat tidigare sammanställning med bl.a. ytterligare referensmaterial.² Efter undersökning av däckslögbok och krigsdagbok har uppgifterna rörande HMS Hälsinglands verksamhet också korrigerats enligt vad som framgår nedan.

Sammanfattning av undersökningsresultatet

Underlaget redovisar verksamheten för de 12 befintliga svenska ubåtarna under den 27 och den 28 september 1994. Huvudmetoden har varit arkivundersökning vid Krigsarkivet kompletterat med efterforskningar i Försvarmakten. Parallellt med arkivstudierna har intervjuer genomförts med personal som tjänstgjort vid ubåtsförbandet vid tiden för M/S Estonias förlisning, i syfte att dels identifiera verksamhet för de ubåtar där loggböcker har saknats, dels vidimera loggboksanteckningarna för resterande ubåtar.

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.

¹ Genomförd av kommendörkapten Johan Guggenberger, kommendörkapten Daniel Petrak samt örlogskapten Erik Melin.

² Kommendör Fredrik Palmquists *PM rörande svenska ubåtars position 28-29-september 1994* samt tidigare arkivundersökning.

För att klarlägga verksamheten vid de svenska ubåtarna har i första hand däckslögboken undersökts. Av däckslögboken framgår om fartyget är förtöjt eller till sjöss, dock inte positionen för fartyget. En maskinloggbok är ett register över driftsatt maskineri och system för marinens fartyg och kan utvisa om fartyget är igång eller stillaliggande. En krigsdagbok är fartygschefens stridsberättelse över genomförd verksamhet.

I två fall har loggböcker inte gått att återfinna för aktuell period; för HMS Neptun och Södermanland. Avseende HMS Neptun beror det på att HMS Neptun var upplagd på varv i Malmö under februari 1993 till februari 1995, varför fartyget saknar loggböcker under olycksnatten. Vad gäller HMS Södermanland var fartyget avrustat från den 7 mars 1994 till den 6 juni 1995 varför fartyget, i likhet med HMS Neptun, saknar loggböcker under olycksnatten.

Det förekommer att loggböcker saknas hos Riksarkivet då hanteringen av dessa till del saknade en fast rutin. Att loggböcker ska arkiveras är tydligt men det förekommer att de inte skickas till arkivet. Samtliga logg- och dagböcker ska skickas till arkivet från det aktuella förbandet eller från det aktuella marinkommandot.

Redovisning rörande enskilda ubåtar

Ubåtar under översyn samt under provturer

HMS Neptun och HMS Södermanland

Däcks- och maskinloggböcker för aktuell period saknas eftersom HMS Neptun var upplagd på varv i Malmö under februari 1993 till februari 1995³ och HMS Södermanland var avrustad från den 7 mars 1994 till den 6 juni 1995.⁴ Av däckslögbok för HMS Södermanland framgår att fartyget påbörjade rustning efter översyn den 6 juni 1995.⁵

Att båda ubåtarna var avrustade den aktuella natten framkommer även efter samtal med personal från Ubåtsflottiljen. HMS Neptun var avrustad med anledning av en generalöversyn, där hon bland annat fick ett nytt akterskepp med anledning av en brand ombord 1992. HMS Södermanland var under den aktuella natten avrustad för generalöversyn och troligen förtöjd vid Muskö.

HMS Sjölejonet och HMS Sjöhunden

Båda dessa ubåtar genomgick en större modifiering (livstidsförlängning LTF) mellan 1992 och 1994 och genomförde därför provturer. Av däckslögbok för

³ Se Försvarsmaktens arkivförteckning.

⁴ Se däckslögbok för HMS Södermanland (Krigsarkivet dnr 0571/S114:Ö/D1/12).

⁵ Krigsarkivet dnr 0571/S114:Ö/D1/13.



Sjölejonet⁶ framgår att Sjölejonet var förtöjd i Karlskrona örlogshamn under olycksnatten. Av däcksbok för Sjöhunden⁷ framgår att ubåten var uppdockad under olycksnatten och att den förflyttades till kaj under eftermiddagen den 28 september 1994.

Ubåtar i beredskap/depåubåtar

HMS Sjöbjörnen

Av däcksbok⁸ framgår att Sjöbjörnen var förtöjd i Karlskrona örlogshamn under olycksnatten. Efter samtal med personal från Ubåtsflottiljen framkommer att ubåten fungerade som depåubåt.

HMS Sjöhästen

Av däcksbok⁹ framgår att Sjöhästen var förtöjd i Karlskrona örlogshamn under olycksnatten. Efter samtal med personal från Ubåtsflottiljen framkommer att ubåten fungerade som depåubåt med anledning av dåliga batterier.

HMS Östergötland

Av däcksboken för HMS Östergötland (nr. 63 från och med 1994-09-01 till och med 1994-09-30)¹⁰ framgår att ubåten var förtöjd i Berga örlogshamn under olycksnatten. Efter samtal med personal från Ubåtsflottiljen framgår även att med anledning av batteriproblem användes ubåten endast sporadiskt som utbildningsplattform (intervjuperson A). Maskinloggbok saknas vid Riksarkivet.

Ubåtar i full drift med besättning

HMS Sjöormen

Däcksboken från HMS Sjöormen går inte att återfinna hos Krigsarkivet men maskinloggboken¹¹ och krigsdagboken¹² styrker att fartyget varit under gång i Gotska Sjön under olycksnatten. Kompletterande information rörande fartygets förehavanden har insamlats från intervjuperson A som anger följande. HMS Sjöormen var till sjöss i Gotska Sjön under olycksnatten och fick avbryta snorkling med anledning av hög sjögång. Nyheten om olyckan nådde ubåten under morgontimmarna men ubåtsföretaget fortsatte under veckan i Gotska Sjön och förtöjning skedde i Berga örlogshamn ca en vecka efter M/S Estonias förlisning.

⁶ Krigsarkivet dnr 0571/S020:Ö/D1/23.

⁷ Krigsarkivet dnr 0571/S017:Ö/D1/35.

⁸ Krigsarkivet dnr 0571/S015:Ö/D1/27.

⁹ Krigsarkivet dnr 0571/S017:Ö/D1/39.

¹⁰ Förvarad hos Försvarsmakten.

¹¹ Krigsarkivet dnr 0573/S023:8/D2/12.

¹² Krigsarkivet dnr 0573/S:015:H/D2/3.

HMS Hälsingland

Av däckslögbok¹³ och krigsdagbok¹⁴ framgår att fartyget var förtöjt i Karlskrona örlogshamn den 28 september 1994. Mot bakgrund av vad som framgår av däckslögboken och krigsdagboken får de uppgifter som lämnas i tidigare promemoria korrigeras med vad som framgår av dokumentationen ovan.

HMS Näcken

Av däckslögbok¹⁵ framgår att HMS Näcken var förtöjd i Karlskrona örlogshamn under den aktuella perioden. För HMS Näcken finns även maskinlögbok.¹⁶ Eftersom däckslögboken visar att fartyget var förtöjt, har maskinlögboken för den aktuella tiden inte undersökts.

HMS Najad

Av däckslögbok¹⁷ framgår att HMS Najad var förtöjd i Karlskrona örlogshamn under den aktuella perioden och kastade loss den 29 september 1994. För HMS Najad finns även krigsdagbok¹⁸ för perioden. Eftersom däckslögboken visar att fartyget var förtöjt, har krigsdagboken för den aktuella tiden inte undersökts.

HMS Västergötland

Av däckslögbok¹⁹ framgår att HMS Västergötland var förtöjd i Berga örlogshamn under den aktuella perioden. För HMS Västergötland finns även krigsdagbok från den 29 september 1994.²⁰ Eftersom däckslögboken visar att fartyget var förtöjt, och krigsdagboken löper från dagen efter M/S Estonias förlisning har krigsdagboken för den aktuella tiden inte undersökts.

¹³ Krigsarkivet dnr 0571/N071:Ö/D1/12.

¹⁴ Krigsarkivet dnr 0571/N071:H/D1/1.

¹⁵ Krigsarkivet dnr 0573/N016:Ö/D1/32.

¹⁶ Krigsarkivet dnr 0573/N016:Ö/D2/19.

¹⁷ Krigsarkivet dnr 0573/N017:Ö/D1/28.

¹⁸ Krigsarkivet dnr 0573/N017:H/D1/6.

¹⁹ Krigsarkivet dnr 0571/V057:Ö/D1/13.

²⁰ Krigsarkivet dnr 0571/V057:H/D2/3.

Sammanställning i tabell över svenska ubåtars verksamhet perioden 940927—940928

Individ	Position 940927	Position 940928	Verksamhet	Anmärkning (Fet stil är dokument som verifierats)
HMS Sjöormen	Gotska sjön Till sjöss	Gotska Sjön Till sjöss	Till sjöss ⁱ	Maskinloggbook (Krigsarkivet dnr 0573/S023:8/D2/12) och krigsdagbok (Krigsarkivet dnr 0573/S015:H/D2/3) <u>Däcksloggbook finns inte förtecknad vid Krigsarkivet.</u>
HMS Sjölejonet	Förtöjd Karlskrona örlogshamn (ÖHK)	Förtöjd ÖHK	Provturet under året efter LTF Vid MUSKÖ	Däcksloggbook (Krigsarkivet dnr 0571/S020:Ö/D1/23)
HMS Sjöhundén	Uppdockad Karlskronavarvet (KKRV)	Uppdockad Sjösatt den 28 sept 1994 kl. 14:56 (därefter förtöjd ÖHK)	Provturet under året efter LTF vid KRV	Däcksloggbook (Krigsarkivet dnr 0571/S017:Ö/D1/35)
HMS Sjöbjörnen	Förtöjd ÖHK	Förtöjd ÖHK	I depå ÖHK	Däcksloggbook (Krigsarkivet dnr 0571/S015:Ö/D1/27)
HMS Sjöhästen	Förtöjd ÖHK	Förtöjd ÖHK	I depå ÖHK	Däcksloggbook (Krigsarkivet dnr 0571/S017:Ö/D1/39)
HMS Näcken	Förtöjd ÖHK	Förtöjd ÖHK		Däcksloggbook (Krigsarkivet dnr 0573/N016:Ö/D1/32) Maskinloggbook (Krigsarkivet dnr 0573/N016:Ö/D2/19)
HMS Najad	Förtöjd ÖHK	Förtöjd ÖHK	Kastat loss den 29 sept 1994 kl. 08:40	Däcksloggbook (Krigsarkivet dnr 0573/N017:Ö/D1/28)
HMS Neptun	Förtöjd på varv i Malmö	Förtöjd på varv i Malmö	Avrustad	Krigsdagbok (Krigsarkivet dnr 0573/N017:H/D1/6) <u>Loggböcker saknas för aktuell period eftersom HMS Neptun var upplagd på varv i Malmö under feb 1993 till feb 1995ⁱⁱ</u>
HMS Västergötland	Förtöjd Örlogshamn Berga (ÖHB) den 27 sept 1995 kl. 14:20	Förtöjd ÖHB		Däcksloggbook (Krigsarkivet dnr 0571/V057:Ö/D1/13) Krigsdagbok från den 29 sept 1994 (Krigsarkivet dnr 0571/V057:H/D2/3)
HMS Östergötland	Förtöjd ÖHB	Förtöjd ÖHB	I depå	Däcksloggbook (nr. 63 från och med 1994-09-01 till och med 1994-09-30)
HMS Södermanland	Förtöjd MUSKÖ	Förtöjd MUSKÖ	Generalöversyn	<u>Loggböcker saknas för aktuell period eftersom HMS Södermanland var avrustad från den 7 mars 1994 till den 6 juni 1995. Generalöversyn vid Muskövarvet under större delen av 1994.ⁱⁱⁱ</u>
HMS Hälsingland	Förtöjd ÖHK den 27 sept 1994 kl. 08:55	Förtöjd ÖHK	Kastat loss den 29 sept 1994 kl. 11:31	Däcksloggbook (Krigsarkivet dnr 0571/N071:Ö/D1/12) och krigsdagbok (Krigsarkivet dnr 0571/N071:H/D1/1)

ⁱ Position och verksamhet enligt intervjuperson A.

ⁱⁱ Försvarsmaktens arkivförteckning och intervjuperson A.

ⁱⁱⁱ Enligt däcksloggbooker för HMS Södermanland (Krigsarkivet dnr 0571/S114:Ö/D1/12 och Krigsarkivet dnr 0571/S114:Ö/D1/13) och enligt intervjuperson A.

BILAGA 2
Anders Stach

USL H 904:7130

1992-02-17

Sida 1(1)

ÖVERBEFÄLHAVAREN
GENERALTULLSTYRELSEN

FÖRSVARSMAKTEN

Högkvarteret

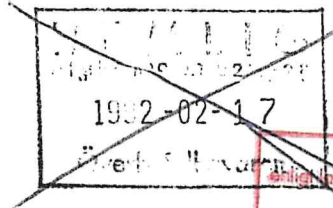
Ink. -2007-09- 1 2

Nr. M 23420: 92702

Ansv. MUST KOPIA 4:4

KOPIA 4:4

Ex 4 (4)



Tullklarering av särskild materiel

Försvarsmakten har ett visst behov att importera särskilt sekretessskyddad materiel. Sekretessen kan vara att hänföra till 2 kap 2 § sekretesslagen (1980:100), d v s försvarssekretessen. Sekretessen kan också röra uppgifter om vilka länder importen sker ifrån enligt 2 kap 1 § sekretesslagen, d v s utrikessekretessen.

I syfte att skapa en handläggningsrutin för dessa ärenden har generaltullstyrelsen och överbefälhavaren överenskommit om följande:

1. Beslut om anskaffning av särskilt sekretessskyddad materiel fattas av överbefälhavaren.
2. Tullklarering av materielen sker på Arlanda eller Bromma flygplatser 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.

Handl. J. F. MUST A. F. O.
PH 95-10-05
S. Larsson
C. Larsson
Handlingen omfattas inte av sekretess enligt beslut 2022-02-21 CFM 2022-6133:1, Hanna Svanhög LEOS JUR

Bengt Gustafsson
Bengt Gustafsson
Överbefälhavare

Ulf Larsson
Ulf Larsson
Generaltulldirektör

Sändlista

- Ex 1 Generaltulldirektör Ulf Larsson, Generaltullstyrelsen
- Ex 2 General Bengt Gustafsson, Överbefälhavaren
- Ex 3 Rättschef Rolf Holmquist, Fö, som orientering
- Ex 4 Arkivex

Kopia 1:4 JUR 050613
Kopia 2:4 Kammarrätten 050613 } syl
Kopia 3:4 Regeringsrätten, 050908 / syl
Kopia 4:4 MUST 070911/R

Kopia 1:4:4 LEOS INRL
2022-02-21 /EW