

INTERPELLATION TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen
2020-08-12
Besvaras senast
2020-09-03

Till utrikesminister Ann Linde (S)

2019/20:444 Sveriges ställningstagande kring orsaken till Dag Hammarskjölds död

Den 18 september 1961 förolyckades FN:s generalsekreterare, svensken Dag Hammarskjöld, i en flygkrasch i Ndola i nuvarande Zambia, den dåvarande brittiska kolonin Nordrhodesia. Sverige var i hög grad berört av händelsen. Inte bara Dag Hammarskjöld var svensk medborgare. Ytterligare sju av de omkomna ombord var svenskar, däribland besättningen. Planet var svenskägt.

Vad som låg bakom haveriet har utretts i omgångar, men utredningarna har försvårats av olika nationers intressen. Det mineralrika Katanga befann sig vid tillfället i inbördeskrig, med starka motsättningar mellan kolonialmakter, som var angelägna om att behålla kontroll och inflytande gentemot afrikanska självständighetssträvanden – själva anledningen till Dag Hammarskjölds besök i området.

FN:s utredning av flygkraschen beaktade ett antal möjliga scenarier: sabotage eller intern störning, attack eller extern störning, materialfel eller misstag av människor. Utredningen konstaterade att ingen orsak kunde fastslås men inte heller uteslutas. Därmed bordlades utredningen.

Med anledning av nytillkomna uppgifter har FN beslutat att öppna utredningen på nytt. Berörda länder har uppmanats utse oberoende seniora ämbetsmän för att genomföra översyner av ländernas underrättelse-, säkerhetstjänst- och försvarsarkiv, inbegripande hemligstämplat material, och rapportera till FN-utredaren. Särskild vikt ska läggas vid information som kan belysa (i) uppgifter om mer än ett flygplan i luften, (ii) om flygplanet SE-BDY brann före nedslaget, och (iii) om det blev beskjutet eller på annat sätt påverkats av annat flygplan. För detta syfte utsåg Sveriges regering den tidigare ambassadören Mathias Mossberg, som 2019 rapporterade sina fynd till FN-utredaren. Som tilläggsuppdrag gjordes en svensk sammanställning, *Tragedin i Ndola – den mänskliga faktorn eller yttre påverkan*, som överlämnades till Utrikesdepartementet, med presskonferens i november 2019.

De svenska representanterna i såväl den koloniala rhodesiska haverikommissionen och den rhodesiska undersökningskommissionen 1961–1962 var starkt kritiska, både mot sättet på vilket utredningarna bedrevs och inriktningen. De rhodesiska myndigheterna avtog exempelvis svenskarnas begäran att smälta ned flygplansrester för att spåra eventuell metall eller rester

av ammunition från beskjutning, med anledning av kulhålsliknande hål i plåtarna. Vidare vill de svenska representanterna utreda vad uppgifter från ögonvittnen kunde tyda på, gällande två plan i luften samtidigt och olika ljussken från olika positioner med visst tidsintervall. Även detta förhindrades. Till saken hör också den oförklarliga fördröjningen innan räddningspatrull sändes ut för att söka efter det saknade planet. Svenskarna fick i det läget stöd av den svenska regeringen.

Från rhodesiskt håll hade man från start en förutfattad uppfattning om att SE-BDY:s krasch var en vanlig flygolycka. Man hävdade att det svenskägda flygplanet skulle vara illa underhållet och besättningen inte van vid afrikanska förhållanden. Detta vederlägger Mossberg, genom vittnesmål från befälhavaren för FN:s styrkor i Kongo, generalen Mac Eoin, som var "utomordentligt nöjd med sin besättning", som hade "genomfört många svåra landningar och starter även på små, primitiva flygfält och med planets strålkastare som enda belysning. De hade också genomfört många flygningar under besvärliga väderleksförhållanden och under risk för beskjutning. Besättningen hade aldrig gjort några misstag." Mac Eoin fann det "helt otroligt att denna besättning, som var så väl medveten om sitt ytterst betydelsefulla uppdrag, skulle ha varit 'försumlig' vid just denna flygning".

Den svenska regeringen tillsatte i november 1961 en särskild arbetsgrupp under ledning av justitiekansler Rudholm, med mandat "att granska och värdera det material som insamlats om kraschen" och "tillhandahålla regeringen de slutsatser rörande omständigheterna vid haveriet och dess möjliga orsak, som den må komma fram till". I riksdagen använde statsminister Erlander orden "kritiskt granska" (Mossberg s. 14, 22).

Mossberg antyder att Sverige av diplomatiska eller andra hänsyn låtit sig påverkas i sina ställningstaganden. När arbetsgruppen i maj 1962 levererade sin rapport "hade den omformulerat och begränsat sitt mandat". Det "var inte längre frågan om att granska och utvärdera, än mindre att 'kritiskt' granska" (Mossberg s. 22). "Trots all den kritik mot de rhodesiska utredningarna som ovan redogjorts för, från både svenska experter och från den svenska regeringen, så kom den svenska arbetsgruppen fram till resultat som låg närmare de rhodesiska utredningarna än FN-utredningen. Arbetsgruppens slutliga skrivningar kom att lita mer åt pilotfel än vad FN-utredningens gjorde" (Mossberg s. 21).

Den svenska arbetsgruppen drog sig alltså inte för att misskreditera den svenska besättningen, när man trots alla osäkra faktorer framhöll ”pilotfel” som den mest sannolika förklaringen. Man vek sig uppenbarligen för kolonialmaktens intressen och förringade eller förvrängde de afrikanska vittnesmål som fanns, om ytterligare ett flygplan i luften samtidigt med SE-BDY, starkt/starka ljussken på olika positioner och brinnande plan.

I en fråga till utrikesministern för en tid sedan önskade jag svar på hur hon tänker arbeta för att bringa klarhet i varför den svenska arbetsgruppen slutade att kritiskt granska inkommande material och valde att ställa sig närmare de rhodesiska slutsatserna än FN-kommissionens och att efter förnyad utredning 1993 låta saken bero.

Ministern undvek att svara på detta och fokuserade sitt svar på den pågående FN-utredningen. Det är gott och väl att Sverige sätter tillit till den oberoende utredare som FN tillsatt. Men med de indicier som hittills framkommit om externa orsaker till kraschen skulle det krävas en helomvändning från svensk sida att nu ansluta sig till FN:s analys, med tanke på att svenska regeringar tidigare ställt sig bakom de rhodesiska slutsatserna om pilotfel. Ett sådant positionsbyte tarvar en förklaring. De svenska utredningarna bör därför få en egen, oberoende granskning.

Såvitt jag känner till har Sveriges regering ännu inte kommenterat Mossbergs utredning, med den problematisering som görs över den svenska slutsatsen i utredningarna 1961–1962 och 1992–1993. Nu, närmare 60 år efter tragedin, är det hög tid att sprida ljus över Sveriges agerande. Vilka diplomatiska och/eller handelsmässiga hänsyn låg bakom den svenska svängningen?

Med hänvisning till ovanstående vill jag fråga utrikesminister Ann Linde:

1. Ser ministern någon anledning att genom en oberoende undersökning bringa klarhet i varför Sverige fram till nu har valt att i sin förklaring av orsak till tragedin i Ndola lägga skulden på den förolyckade svenska piloten?
2. Har ministern för avsikt att med grundval i Mossbergs rapport ompröva den hittillsvarande svenska hållningen och öppna för möjligheten till externa orsaker bakom kraschen?

.....

Gudrun Brunegård (KD)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren