

Motion till riksdagen 2023/24:1578

av **Camilla Rinaldo Miller m.fl. (KD)**

Klarläggande av Sveriges agerande kring Dag Hammarskjölds död

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att framföra en offentlig ursäkt till den svenska besättningens efterlevande familjer gällande tidigare regeringars inställning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen med enfias bör fortsätta att bearbeta de länder som ännu inte ställt arkiv och ljudupptagningar från dygnet kring den 17–18 september 1961 till FN-utredningens förfogande och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en sanningskommission, med historisk, juridisk och senior diplomatisk kompetens, i syfte att klarlägga vilka avvägningar Sveriges regering gjorde i samband med utredningarna 1961–1962 och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att allt relevant tillgängligt material inklusive ännu sekretessbelagda dokument bör ställas till sanningskommissionens liksom till forskares och allmänhetens förfogande och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Det har nu gått 62 år sedan det svenska flygplanet SE-BDY Albertina störtade natten den 17–18 september 1961 utanför Ndola i den dåvarande brittiska kolonin Nordrhodesia. Ombord fanns Förenta nationernas generalsekreterare Dag Hammarskjöld, på väg för att förhandla med Moïse Tschombe, ledaren för utbrytarrepubliken Katanga. I planet färdades femton ytterligare personer, besättning och FN-personal, varav åtta svenska medborgare utöver Hammarskjöld. Femton omkom i direkt anslutning till kraschen. En person avled av sina brännskador några dagar senare.

Redan vid de första officiella kontakterna mellan myndigheterna i USA, Nordrhodesia och Sverige den 18–19 september 1961 fanns påståenden om att anledningen till haveriet sannolikt var förarfel. Observatörer från Utrikesdepartementet och experter från Statspolisen, Luftfartsverket och representant för planets ägare Transair var snabbt på plats för att följa det rhodesiska utredningsarbetet i syfte att göra sitt yttersta för att skapa klarhet om alla tänkbara anledningar till katastrofen. Den 23 september antyddes till representanten för Statspolisen, kriminalkommissarie Danielsson, som nyss ankommit till Ndola, möjligheten att SE-BDY Albertina utsatts för störning från katangesiskt jaktflygplan.

Flera utredningar genomfördes i syfte att klarlägga orsaken till flygkraschen, två nordrhodesiska och en FN-utredning. Den senare grundade sig på uppgifter från de nordrhodesiska utredningarna. Den nordrhodesiska haverikommissionen bedömde att bevismaterialet icke möjliggjorde ett fastställande av någon bestämd orsak till haveriet.

Den nordrhodesiska undersökningskommissionens slutsats utmynnade däremot i att flygplanet till följd av förarfel tillåts att under landningsmanövern komma ned på för låg höjd.

De svenska observatörerna rapporterade sina iakttagelser till Sverige. På flera punkter var man starkt kritiska till hur nordrhodesierna bedrev utredningen, med en förutfattad mening om att det var misstag av piloten som orsakat kraschen. Nordrhodesierna vägrade dock smälta ned delar av flygplansvraket för att undersöka förekomst av ammunition eller sprängämne, i händelse av någon form av sabotage. De afrikanska ögonvittnenas vittnesmål om olika sorters ljus- och ljudfenomen och fler än ett flygplan i luften förklarades och bortförklarades.

Kungl. Maj:t, det vill säga Sveriges regering, tillsatte den 16 november 1961 en särskild arbetsgrupp, ledd av dåvarande justitiekanslern Rudholm, med uppgift att ”granska och värdera det material som förelåg och sedermera kunde inkomma”. Arbetsgruppen skulle också ”sovra ut vad som var sannolikt och rimligt”.

I februari 1962 medverkade förste sekreterare Axel Edelstam, UD-tjänsteman och sekreterare i den särskilda arbetsgruppen, i en FN-konferens i Genève. Han framförde då att temat om pilotfel inte hängde ihop. När den särskilda arbetsgruppen lade fram sin slutrapport i maj månad låg trots detta den svenska sammanfattningen mycket nära den nordrhodesiska undersökningskommissionens. Sveriges officiella uppfattning blev därmed att pilotfel var den minst osannolika förklaringen till haveriet.

Vad hände mellan februari och maj 1962? Varför svängde Sveriges regering i sin hållning?

FN-utredningen, där svenska observatörer ingått, gav sin rapport nästan samtidigt, med ett öppet domslut. Ingen av de hypoteser man arbetat efter kunde vare sig bekräftas eller vederläggas – varken tekniskt fel, yttre påverkan, inre påverkan eller den mänskliga faktorn. FN:s generalförsamling beslutade att lägga ned utredningen och återuppta den om det kom fram nya uppgifter som skulle kunna bidra till en förklaring.

Efter att nya vittnesmål framkommit återupptogs FN-utredningen 2015. Redan i rapporten 2019 var uppfattningen att någon form av yttre påverkan fått planet att krascha. Generalförsamlingen beslutade att förlänga utredningen. Alla länder med direkt eller indirekt koppling till ärendet har uppmanats att öppna sina arkiv och överlämna allt relevant material till den särskilde utredaren, den tanzaniske domaren Mohamed Chande Othman. Hans slutrapport överlämnades till generalsekreteraren i juli 2022. Genom Sveriges intensiva arbete i FN antogs under hösten 2022 en resolution som fick stöd av

hela 140 länder och inga emot, med resultatet att utredningen har förlängts ytterligare en gång.

Förenta nationernas utredning fokuserar på själva flygkraschen som föranledde generalsekreterarens, flera FN-anställdas och svenska medborgares död.

Den svenska regeringens slutsatser efter den särskilda arbetsgruppens rapport, och en förklaring till varför uppfattningen om vad som hänt svängde från februari till maj, är däremot en intern svensk angelägenhet. Den svenske utredaren Mathias Mossberg konstaterar att Sveriges svängning borde vara föremål för en egen utredning.

Varför valde Sveriges regering att lägga sig i linje med den nordrhodesiska förklaringsmodellen? Varför valde man att bortse från vittnesmålen från ögonvittnen om olika ljus- och ljudfenomen och mer än ett flygplan i luften samtidigt med SE-BDY Albertina? Varför valde Sveriges regering att ställa sig bakom den skamliga nedvärderingen av de afrikanska ögonvittnenas trovärdighet? Varför valde Sveriges regering att lägga skulden på den svenska flygplansbesättningen, vilket plågat och stigmatiserat deras efterlevande familjer i över sextio år?

I en replik vid en interpellationsdebatt i riksdagen hösten 2020 medgav dåvarande utrikesminister Ann Linde att det inte gick att utesluta att det kunde finnas diplomatiska, kommersiella eller realpolitiska skäl till regeringens agerande våren 1962.

I ett brevsvår sommaren 2023 skriver utrikesminister Tobias Billström att teorin om pilotfel inte längre anses vara den mest sannolika orsaken till haveriet och att det inte går att utesluta att dåtidens politiska landskap samt utrikes- och säkerhetspolitiska överväganden kan ha haft en inverkan på Sveriges dåvarande regerings agerande, inklusive på den svenska rapporten från 1962. Han skriver vidare att det står fritt för allmänheten, inklusive forskare och journalister, att fritt ta del av och analysera material som finns att tillgå i svenska arkiv. Han uppmuntrar också alla intresserade att göra detta för att kasta ljus över händelserna. Vad gäller FN:s pågående utredning om fallet skriver utrikesminister Billström att regeringen fortsätter att stödja utredningen och verkar för att de stater som kan ha ytterligare relevant information identifierar den och överlämnar den till utredare Othman så att han kan dra mer precisa slutsatser om händelseförloppet kring kraschen. Han avslutar brevet med att det inte är uteslutet att information relaterad till svenska politiska överväganden kring rapporten från 1962 kan komma FN:s pågående utredning till del från andra källor, exempelvis från andra länders efterforskningar eller arkiv.

För de berörda familjerna kan det måhända vara en tröst att Sveriges regering uttryckt att man inte längre håller teorin om pilotfel som den mest sannolika förklaringen till att flygplanet kraschade. En offentlig ursäkt vore dock välkommen för att slutligen rentvå de omkomna. Om Sveriges dåvarande regering av något skäl valde att blunda för alla de vittnesmål som direkt motsade påståendet om pilotfel har de efterlevande en moralisk rätt att få veta orsaken till Sveriges agerande. Därför är det fortfarande angeläget att en sanningskommission får utreda frågan på djupet.

Dag Hammarskjölds och de övrigas tragiska död i flygkraschen i Ndola är ett svenskt nationellt trauma, med många bottenar. Efter sextiotvå år är det hög tid att söka sanningen utan att väja för eventuella obekväma fakta. Mossberg skriver i sin svenska rapport: ”Det är inte mycket i svenska arkiv som fortfarande är hemligstämplat i denna fråga. Med tanke på den tid som förflutit sedan händelserna i Ndola 1961 finns inte längre rimliga motiv för att behålla sekretess för material som är relevant för frågan.”

Camilla Rinaldo Miller (KD)

Mathias Bengtsson (KD)

Ingemar Kihlström (KD)