

Motion till riksdagen 2020/21:429

av **Gudrun Brunegård (KD)**

Sveriges ställningstagande beträffande orsaken till Dag Hammarskjölds död

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utse en arbetsgrupp som källkritiskt granskar tillgängligt material i syfte att klarlägga de svenska regeringarnas hantering och agerande kring Dag Hammarskjölds död och utredningarna av omständigheterna kring denna, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Den 18 september 1961 omkom Förenta nationernas generalsekreterare Dag Hammarskjöld i en flygkrasch i Ndola i dåvarande Nordrhodesia, numera Zambia. Omständigheterna var dunkla. Med närmare sextio års perspektiv är det påtagligt att de utredningar som tillsattes försvårades på grund av de starka motsättningar som fanns i området mellan europeiska kolonialintressen kontra afrikanska frihetsrörelser och med stark påverkan av det pågående kalla kriget.

Särskilt besynnerligt är Sveriges motsägelsefulla agerande. Svenska experter från Luftfartsverket och Rikskriminalen ingick i både den nordrhodesiska haverikommissionen och den nordrhodesiska olyckskommissionen. De framförde allvarlig kritik gentemot hur utredningarna bedrevs och den inriktning som nordrhodesierna redan från början uttryckt, att kraschen berodde på misstag av den svenska piloten. Svenskarna mötte förhållande och mer eller mindre öppen fientlighet. Det var anmärkningsvärt att räddningsinsatserna dröjde till långt fram på följande dag. De svenska representanterna hade också starka invändningar mot hur afrikanska ögonvittnens trovärdighet förringades och vittnesmål negligerades, gällande fler plan i luften och starka ljussken, som kunde tyda på explosioner i luften och från marken. Svenskarnas krav på analyser av vraket, för att undersöka förekomst av eventuellt sprängämnen eller ammunition, avslogs.

Sveriges regering förmedlade denna kritik och tillsatte en särskild arbetsgrupp, kallad den Rudholmska arbetsgruppen, under ledning av justitiekansler Rudholm. Den

skulle, som statsminister Tage Erlander uttryckte i Riksdagen, ”kritiskt granska” allt som kom fram i undersökningarna.

FN gjorde en egen undersökning, med bred internationell representation. Undersökningen arbetade efter fyra hypoteser: i) Materialfel på flygplanet. ii) Misstag hos besättningen. iii) Extern påverkan genom sabotage av flygplanet. iv) Extern påverkan genom beskjutning. Faktaunderlaget grundade sig till stor del på de nordrhodesiska undersökningarna. FN:s undersökningskommission hörde dock flera av de afrikanska ögonvittnen som ignorerats av de rhodesiska utredningarna och bemötte ögonvittnena på ett mer respektfullt sätt. FN-utredningens slutsats var en ”open verdict”; man kunde inte bekräfta någon av hypoteserna, men inte heller utesluta någon.

Det var därför synnerligen förvånande att den Rudholmska arbetsgruppens slutsats blev närmast liktydig med de nordrhodesiska utredningarna: ”den minst troliga av möjliga och rimliga orsaker till kraschen var en attack eller störning från ett annat flygplan, nedskjutning eller ...eld ombord. (...) Därutöver, när det kom till begreppet pilotfel, var den svenska arbetsgruppen mindre försiktig än FN-kommissionen. I stället för att säga som den senare, som inte fann någon indikation på pilotfel, kom den svenska arbetsgruppen till slutsatsen att den ’inte fanns några direkta bevis att kraschen orsakats av pilotfel av det ena eller det andra slaget’ (min kurs.)” (Mossberg sid 16).

Det är också märkligt att de kritiska rapporter som under utredningarnas gång hade framförts av representanterna för Kungliga Luftfartsstyrelsens och Kriminalpolisen i de nordrhodesiska utredningarna hemligstämplades samma dag som den Rudholmska arbetsgruppen överlämnade sin rapport. Varför lade man locket på?

När nya ögonvittnen trätt fram, som styrkte misstanken om externa orsaker till flygkraschen, gav Sveriges regering ambassadör Bengt Rösiö i uppdrag att göra en ny utredning 1992–1993. Trots de nytillkomna vittnesmålen mynnade utredningen ut i vad som snarast var en skärpning av den ursprungliga svenska slutsatsen; den mest sannolika orsaken till haveriet ansågs vara en felbedömning av piloten. Tyvärr kan man idag, med hjälp av nytt källmaterial, notera stora brister i rapporten.

De svenska regeringarnas hantering av den katastrofala händelsen, då åtta svenska medborgare omkom under oklara omständigheter, däribland Dag Hammarskjöld som innehade det högsta ämbete någon svensk i världen någonsin haft, borde därför utredas. En oberoende arbetsgrupp med såväl historiker och juridisk kompetens borde ges i uppdrag att granska på senare år deklassificerade källor och nytillkomna uppgifter. Lång tid har förlupit och många ögonvittnen finns inte längre i livet. En sådan utredning skulle ändå kunna kasta ljus på hur världspolitiska skeenden, svenska kommersiella intressen och diplomatiska avvägningar gentemot andra nationer kan ha påverkat de svenska ställningstagandena.

I realiteten tycks Sverige ha insett att tidigare utredningar inte var tillfyllest, eftersom UD aktivt medverkade till FN:s förnyade utredning, med den oberoende före detta domaren Mohamed Chande Othman som oberoende utredare. På UD:s uppdrag sammanställde därför ambassadör Mathias Mossberg en rapport 2019. Han pekar också på oklarheter i Sveriges agerande:

Dessa två grupper av material från de svenska arkiven kan sägas bidra med viktiga nyanser till den bild som i allt högre grad tonar fram av ett ökande behov av att omvärdera och ompröva de officiella versionerna av händelsen sådana de presenterats i tidigare utredningar, och som till stor del upprätthållits av viktiga aktörer fram till idag.

De kritiska rapporterna från de svenska representanterna i Ndola kan sägas förstärka föreställningen, eller snarare misstanken, som också mer och mer material

från andra källor tycks stärka, att det var andra faktorer i spel i omständigheterna kring haveriet än vad som hittills framkommit.

Tagna tillsammans så pekar dessa två grupper av material i riktningen att orsaken till SE-BDYs haveri med allt högre grad av sannolikhet står att finna i någon form av yttre påverkan, snarare än i det bekväma, men minst sagt oprecisa, och inte med någon rimlig måttstock bevisade, begreppet ”pilotfel” (Mossberg s. 36–37).

I sin rapport till UD skriver Mossberg vidare: ”Ovan har vissa aspekter av svenska myndigheters handhavande av frågan belysts. Därvid har frågor uppkommit om bakgrunden till de svenska ställningstagandena genom åren. Dessa frågor förtjänar att ytterligare diskuteras” (Mossberg sid 37).

Det är således hög tid att tidigare svenska regeringars agerande och ställningstaganden utreds, utvärderas och omprövas, i ljuset av de material som framkommit på senare år och tidigare hemligstämplade dokument som släppts.

Jag hemställer därför hos riksdagen att uppmana regeringen att utse en arbetsgrupp med historisk och juridisk expertis, för att källkritiskt granska tillgängligt material, i syfte att klarlägga de svenska regeringarnas hantering och agerande kring Dag Hammarskjölds död och utredningarna av omständigheterna kring denna.

Gudrun Brunegård (KD)