

FRA ARTIKLEN: „OLUFS HISTORIE“ (60% NEDE)

Altså: Hvis man vidste noget, som havde betydning for flyvesikkerheden, så *skulle* man fortælle det til myndighederne.

Tavshed betød straf

At sådan en lovgivning skulle tages alvorligt måtte kaptajn Hugo Larsen, direktør Ole B. Hansen og påstået ejer Henrik Johansen sande, da de i 1993 blev idømt hver seks måneders fængsel for at have overtrådt den tilsvarende lov for søfarten. De havde sendt færgen Scandinavian Star ud på den tur fra Oslo til Frederikshavn, som endte med at koste 158 mennesker livet. Færgen brød i brand i Kattegat, og de tre havde eksempelvis undladt at melde til myndighederne, at der ikke havde været afholdt de nødvendige og lovpligtige brandøvelser ombord. Det kostede dem altså maksimum-straffen på seks måneders fængsel. Og det kostede 158 mennesker livet.

Det var altså alvor. Det var ikke alene et spørgsmål om en eventuel fængselsstraf til mig, hvis jeg undlod at fortælle myndighederne om de farlige problemer med SAS' vinterprocedurer. Det kunne i yderste konsekvens blive et spørgsmål om liv eller død for passagererne.


I 2001 blev Lov om Luftfart i øvrigt ændret. Pligten for ejerne og ledelsen af et luftfartsselskab til at melde omstændigheder, der har betydning for luftdygtigheden til myndighederne, forsvandt. Det samme gjorde kaptajnens meldepligt. Han eller hun har nu blot pligt til at melde sådanne omstændigheder til den nærmeste ledelse i flyselskabet. (**Se ændringerne til Lov om Luftfart her #3 (begge sider)**)

Tilbage til januar 1992: Jeg *havde* kendskab til en sådan omstændighed, der havde betydning for luftdygtigheden, og jeg var ikke et sekund i tvivl om, at jeg var nødt til at anmelde dette til myndighederne. Også set i lyset af, at jeg havde forsøgt at være loyal ved at få ledelsen i SAS i tale først.

Valget *var* ikke svært. Skulle jeg ende i fængsel for ikke at anmelde de usikre procedurer, ville jeg også blive fyret. Jeg tog kontakt til **Luftfartsvæsenets** direktør *Val Eggers*. Det skete i første omgang igennem mine bisiddere fra mødet med ledelsen på Hotel Globetrotter den 4. januar 1991. Derefter fortsatte kontakten telefonisk og via breve (**læs brevet til luftfartsdirektøren her #5, og læs hans brev her #8**)

Forslag til ledelsen

Samtidig fortsatte jeg med at kontakte ledelsen i SAS. Dette var ikke kun et spørgsmål om, hvorvidt jeg levede op til mit ansvar, og om hvorvidt jeg følgelig kunne straffes eller ej. Det var i endnu højere grad et spørgsmål om passagerernes sikkerhed på hundredevis af SAS-flyvninger hver eneste dag og om det hæderkronede luftfartsselskabs ry som et sikkert selskab at flyve med. Og der var friske og meget skræmmende beviser på, at det kunne gå gruelig galt, hvis ikke der blev strammet op. Billederne af Stefan Rasmussens Flight SK751, som lå brækket i tre stykker på en mark uden for Stockholm var meget friske i alles erindring. Det gjaldt både i SAS og hos befolkningen i de tre skandinaviske lande, som ejer SAS.

W H I S T L E B L O  E R S

Oluf Husted

www.whistleblowers.dk

10

Lorupvej 21
DK-4200 Slagelse

Telefon +45 58 54 51 77
Mobil +45 24 82 51 77

E-mail luffe@whistleblowers.dk

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov om luftfart, jf. lovbekendtgørelse nr. 769 af 16. august 2000, foretages følgende ændringer:

§ 23. Besigtigelse af luftfartøjer til konstatering af deres luftdygtighed skal ske ved luftfartsvæsenet, der endvidere fører tilsyn med, at luftfartøjer, så længe de benyttes til luftfart efter denne lov, er luftdygtige.

Stk. 2. Luftfartsvæsenet kan lade besigtigelse og tilsyn foretage ved en af samme udpeget dansk eller udenlandsk sagkyndig eller udenlandsk myndighed.

§ 28. Ejeren eller brugeren af et luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, er ansvarlig for, at fartøjet er luftdygtigt, samt for, at der for dette foreligger gyldigt luftdygtighedsbevis, ligesom han efter regler, fastsat af trafikministeren, ~~anvender~~ skal meddele enhver omstændighed, der har betydning for luftdygtigheden, til luftfartsvæsenet og meddele dette de for udøvelse af tilsynet med luftdygtigheden nødvendige oplysninger.

§ 42. - - -

Stk. 2. Hvad der i § 28 er fastsat om pligt til at anmelde ~~til luftfartsvæsenet~~ omstændigheder, der har betydning for luftdygtigheden, til luftfartsvæsenet og til at meddele dette de for udøvelsen af tilsynet med luftdygtigheden nødvendige oplysninger, får tilsvarende anvendelse på luftfartøjet ~~selv~~.

1. I § 23, stk. 1, indsættes som 2. pkt.:

»Ejeren eller brugeren af et luftfartøj skal efter ~~anmeldning~~ meddele Statens Luftfartsvæsen de oplysninger, som er nødvendige for udøvelsen af tilsynet.«

2. § 28 affattes således:

»§ 28. Ejeren eller brugeren af et luftfartøj, som benyttes til luftfart efter denne lov, er ansvarlig for, at fartøjet er luftdygtigt, og for, at der for dette foreligger gyldigt luftdygtighedsbevis.«

3. § 42, stk. 2, ophæves.