

Fyll i arbetsbeskrivningen genom att ersätta den ljusgrå texten med din egen text. Spara och bifoga dokumentet i samma mapp som resten av ditt bidrag.

NAMN:

Matilda Eriksson Rehnberg

E-POST:

matilda.eriksson-rehnberg@sverigesradio.se

ARBETSNAMN:

Farliga fel på flygplan

DESSA PERSONER ANMÄLS OCH KAN NOMINERAS

Matilda Eriksson Rehnberg

FÖRUTOM OVANSTÄENDE DELTOG FÖLJANDE PERSONER

Johannes Rosendahl och Anna Gullberg, arbetsledare. Jennie-Lie Kjörnsberg, reporter. Mia Dalmans, webbgrafik.

PUBLICERINGSDATUM

2014-06-03, 2014-06-04, 2014-06-05, 2014-06-06, 2014-06-09, 2014-06-10, 2014-06-12, 2014-06-18.

Länk till den samlade granskningen på webben:

<http://sverigesradio.se/sida/gruppsida.aspx?programid=161&grupp=21164>

VAR PUBLICERADES JOBBET?

Allt publicerades i P4 Dalarna. Allt eller vissa delar publicerades också i P4 Norrbotten, P4 Västerbotten, P4 Jämtland, P4 Värmland, P4 Uppland, P4 Västernorrland, Ekot/nyhetswebben.

BESKRIV RESULTATET AV GRÄVET KORTFATTAT

Farliga flygplan lyfter från Mora flygplats. Vi kunde med hjälp av vittnesmål från anonyma flygtekniker avslöja allvarliga tekniska fel hos flygplan som körs av det estniska flygbolaget Avies. Att det finns en ovilja hos Avies att sköta underhållet på planen. Hur biljettbolaget Direktflyg mörkar att de använder sig av Avies som operatör. Vi avslöjade hur många incidenter Avies varit inblandat i de senaste åren, och att bolaget bryter mot reglerna genom att de inte rapporterar de tekniska felen.

Granskningen ledde till att Konsumentverket kritiserade Direktflyg för falsk marknadsförning och Transportstyrelsen gick ut och sa att Avies flygtillstånd borde dras in.

PÅ VILKET SÄTT ANSER DU ATT GRÄVET UPPFYLLER KRITERIERNA FÖR GULDSPADEN?

Vi lyckades granska ett privat företag där offentlighetsprincipen inte gäller. Vi lyckades efter flera månaders försök vinna förtroendet hos anställda i ett privat bolag så att de vågade berätta för oss om vad de sett. Tack vare detta kunde vi berätta om allvarliga tekniska fel på flygplan hos ett bolag som kör inrikestrafik i halva Sverige. Ett bolag som varit i blåsväder tidigare pga flera incidenter men som bara viftats bort av bolagets VD. Ett bolag, Avies, som svenska staten handlat upp för inrikestrafiken och som alltså finansieras genom miljontals skattekronor.

Vår granskning visar också på den förändring som flygbranschen genomgår just nu. Gemensamma regler inom EU har markant ökat konkurrensen mellan flygbolagen och dess anställda. Även inrikesflygbolag och dess anställda konkurrerar nu med bolag från andra länder.

Samtidigt är det bara myndigheterna i ett flygbolags hemland som har rätt att bedriva tillsyn av bolaget och som kan dra in bolagets flygtillstånd. Något som de svenska fackförbunden menar snedvrider konkurrensen. Vår granskning kunde också visa att de svenska myndigheterna står handfallna även när de får vetskap om brister hos ett flygbolag som verkar inom landets gränser. Och att de svenska och estniska myndigheterna kommer fram till helt olika slutsatser när det gäller flygsäkerheten hos Avies.

Granskningen av Avies ligger därmed i tiden. Den visar på den allt mer globaliserade värld vi lever i när vi på lokalradion i Dalarna får lov att vända oss till myndigheter i Estland för att kunna granska ett företag som verkar här.

HUR UPPSTOD URSRUNGSIDÉN TILL PROJEKTET?

Grejen kom in som ett tips till redaktionen. Vi kände oss väldigt skeptiska till en början eftersom det kändes högst osannolikt att ett flygbolag skulle riskera både sin passagerares säkerhet och sitt rykte. Men då tipsaren var en så pass trovärdig person bestämde vi oss för att ändå börja kolla upp saken.

VILKA ARBETSMETODER TILLÄMPADES?

I det här grävet så var vittnesmål från de flygtekniker som jobbat med underhållet på Avies flygplan helt avgörande. Dels genom vår ursprunglige tipsare, dels med hjälp av flygteknikernas fackförbund kunde vi få fram namn och kontaktuppgifter till dessa personer som fanns på olika platser i landet, men framför allt i Dalarna. Men det tog lång tid och flera olika försök innan dom valde att berätta något.

Men jag vände mig först till Transportstyrelsen, den svenska myndighet som har tillsynsansvaret för flyg, för att begära ut besiktningsprotokoll, men myndigheten hänvisade till sekretessen. Dessutom visade det sig under arbetets gång att det är den estniska luftfartsmyndigheten som har huvudansvaret för besiktningarna, och Transportstyrelsen kan bara göra begränsade besiktningar.

Från SHK, Statens haverikommission, kunde jag få ut tidigare incidenter som utretts och information om ytterligare incidenter som höll på att utredas i Sverige och utlandet. Men de utredningar som fanns tillgängliga till en början sa inte mycket om den tekniska statusen på planen. Utredningarna gav dock en bra bild av att säkerhetskulturen inom bolaget var bristfällig. Under arbetets gång fick vi reda på att ännu en utredning var på gång och vi tajmade därför in vår publicering så att vi skulle kunna göra uppföljningar när den kommit. När den utredningen väl kom tog även haverikommissionen upp den dåliga tekniska statusen på flygplanet i fråga, och att Avies systematiskt har fuskat med att rapportera de tekniska felen. Det här gjorde att vi även kunde publicera uppgifterna om Avies rapporteringsfusk, något vi också fått veta genom flygteknikernas vittnesmål men som vi tills nu inte känt att det helt höll att publicera.

Vi intervjuade även piloternas och flygteknikernas fackförbund som helt bekräftade den bild som vi fått av våra anonyma flygtekniker. Fackförbunden kunde även ge den större bilden av att flygbranschen är en bransch i förändring och att den ökade konkurrensen, på grund av gemensamma EU-regler, lett till att flygbolagen tummar på till exempel underhåll eller utbildning för personalen för att få ned kostnaderna.

För att få reda på och kunna berätta för publiken hur pass allvarliga de tekniska felen som fanns på Avies plan var kontaktade vi flygsäkerhetsanalytikern Hans Kjäll. Jag gick igenom alla de fel som teknikerna berättat om med honom och han förklarade vad ett sådant fel kan leda till och varför det är allvarligt om ett sådant fel finns på ett flygplan.

Vi pratade även med resenärer i Mora som flugit med Avies plan, och fick då också höra om flera mindre incidenter och fel som uppstått på deras resor. Vi intervjuade även en resenär som varit med på det plan som tvingades nödlanda i Sveg för att få en bild av hur det är att sitta i ett plan som helt plötsligt slutar fungera.

Vi genomförde även intervjuer med ansvariga hos Direktflyg, Avies, Trafikverket (som handlat upp Avies för inrikesflygtrafiken i stora delar av Sverige), den estniska tillsynsmyndigheten, och till sist ställde även Transportstyreslen upp på en intervju (dock inte för P4 Dalarna).

VILKA TYPER AV KÄLLOR ANVÄNDES?

Huvudkällorna var de flygtekniker som var anställda inom Direktflyg och som utfört underhåll på Avies flygplan. Det var dom som satt på förstahandsinformationen om hur det egentligen stod till med den tekniska statusen och alltså flygsäkerheten på planen. Vi fick information av dom både muntligen och skriftligen.

Vi använde oss även av utredningar och inrapporterade incidenter som vi fick ut hos statens haverikommission, SHK.

Upphandlingen av inrikestrafiken som Trafikverket hade gjort.

Berättelser från resenärer som rest med Avies.

Flygsäkerhetsanalytikern Hans Kjäll använde vi oss av för att låta en utomstående värdera hur pass allvarliga de tekniska felen på flygplanen var.

Flygteknikernas och piloternas fackförbund kunde dels bekräfta den bild som våra källor gav, plus att dom också hade helhetsbilden om varför det här inträffar nu inom flygbranschen.

Vi intervjuade även ansvariga myndigheter i både Sverige och Estland. Samt ansvariga på företagen Direktflyg och Avies.

VILKA PROBLEM STÖTTE DU PÅ UNDER ARBETET?

Det största problemet, och som ju var helt avgörande för att det skulle kunna gå att berätta om detta, var att få ett förtroende hos flygteknikerna så att dom vågade berätta vad dom visste. Något som tog flera månader och flera olika försök. I början hade jag inte heller namn och kontaktuppgifter till alla som kunde tänkas ha information. Något som jag fick efterhand.

Jag började med att ringa runt till både flygtekniker och piloter med koppling till Avies och Direktflyg. Jag märkte på deras sätt att uttrycka sig att det kanske låg något i det som vår tipsare sa, men ingen vill egentligen säga så mycket utan avslutade samtalet efter några minuter. Det var också svårt att veta när jag kunde ringa till personerna eftersom jag inte vill riskera att ringa dom när dom var på jobbet och att någon chef skulle få nys om saken. Efter rätt många samtal som inte gett något konkret kändes det som om vi fick lov att komma på ett nytt kontaktsätt, det gick liksom inte att nå fram till personen och få ett förtroende snabbt över telefon.

Så efter ett tag bestämde jag mig för att åka ut till flygplatsen i Borlänge där de flesta teknikerna som var anställda av Direktflyg jobbade. Det gick lätt att bara gå in på deras arbetsplats och börja prata med folk men det kändes inte som om det var läge att ställa känsliga frågor, utan mer intressera sig för deras jobb och visa vem jag var. Men jag är ju säker på att alla fattade varför jag var där. Men besöket i sig gav ingen ny användbar information.

Så vi fick lov att komma på något nytt igen. Det var då vi kom på att vi skulle skicka ut ett brev till alla flygtekniker som jobbade för Direktflyg eller som nyligen hade jobbat hos dom. I brevet som var utformat lite som en enkät förklarade vi vad vi visste, varför det var viktigt att vi fick veta om det stämde, och varför vi ville berätta om detta för allmänheten. Vi förtydligade också att man kunde vara anonym och bad teknikerna svara på ett antal frågor. Vi postade breven och väntade på svar.

Tyvärr kom det första svaret i form av ett mail från den högsta chefen på plats i Borlänge. Hon hade på något sätt fått tag i vårt utskick och ville kalla oss till ett möte tillsammans med samtliga tekniker. Hon menade att vi då på bästa sätt kunde få den förstahandsinformation som vi efterfrågade och att det var teknikerna som efterlyst det här mötet.

Det här kändes ju inte alls bra. Det var ju inte speciellt sannolikt att teknikerna skulle våga säga någonting kritiskt när deras högsta chef satt bredvid. Så jag svarade att vi avböjde att komma på något möte, och antog att nu skulle ingen våga höra av sig.

Men efter kanske en vecka fick jag ett svar per brev. Senare hörde fler personer av sig via telefon. Vissa av dessa träffade jag också senare.

Nästa svårighet var att värdera informationen jag fick av dom. Alla var kritiska och berättade om en massa brister, samtidigt så var de flesta av Direktflygs tekniker uppsagda från jobbet eftersom Avies egna tekniker skulle ta över underhållet helt. Kanske var dom bara bittra och ville smutskasta sin arbetsgivare? Men vi bedömde att dom var trovärdiga. Det hade tagit flera månader innan dom vågat berätta någonting, och alla hade väldigt detaljerade redogörelser över brister dom upptäckt.

Avies hade varit inblandat i flera incidenter tidigare och var under utredning hos haverikommissionen som redan kritiserat säkerhetskulturen inom bolaget, något som stärkte teknikernas berättelser.

Dessutom bekräftade både svensk pilotförening och svensk flygteknikerförening bilden genom att dom fått höra om säkerhetsbrister, bland annat tekniska, genom sina medlemmar. I och för sig kan även fackförbunden ha en agenda genom att kritisera ett utländskt företag, men deras företrädare ställde upp öppet med namn och sa detta, till skillnad mot teknikerna som ville vara anonyma.

En annan svårighet var att avgöra hur detaljerat vi kunde berätta om de tekniska bristerna. Gruppen av tekniker som var anställda hos Direktflyg var inte speciellt stor och alla fyller i rapporter om vad dom utfört för underhåll, så det skulle vara lätt för ledningen att kolla upp vem som pratat med media. Vi försökte därför berätta om bristerna vi fått höra om i stort och inte gå in på för mycket detaljer, men i något fall har vi även fått godkänt av teknikern i fråga att berätta så detaljerat att han skulle kunna bli avslöjad. För att teknikerna i övrigt ska förbli helt anonyma så lät vi andra personer läsa in deras svar. Även om en anonym källa sänker trovärdigheten så var det en förutsättning för att dom skulle ställa upp.

När det kommer till ansvarsbiten så var det svårt att få Direktflyg, det bolag med säte i Dalarna som alltså använder sig av Avies som operatör, att ställa upp. Dom försökte hävda att dom inte var intressanta i sammanhanget. Deras VD vägrade vara med på en intervju men skickade till slut några kommentarer i ett sms. Deras accountable manager, den högsta chefen på plats i Borlänge, ställde upp på en intervju. Den föregicks dock av en lång diskussion där hon ifrågasatte hela vår granskning.

Även VD:n för det estniska bolaget, Avies, ville först inte ställa upp på en intervju. Han ifrågasatte vår metod att anonymt intervjua teknikerna, han hade aldrig varit med om det förut. Till slut gick han med på att intervjuas om han fick frågorna i förväg. Vi bestämde oss för att det var bättre att få göra en intervju där han fått frågorna i förväg än att inte få göra någon intervju alls.

Bland de svenska myndigheterna ville inte Transportstyreslen ställa upp på någon intervju i samband med vår granskning. Men senare ställde dom upp på en intervju med P4 Jämtland efter att haverikommissionen kommit med den kritiska rapporten om tillbudet i Sveg. Där sa dom att Avies flygtillstånd bör dras in.

HUR LÅNG TID TOG PROJEKTET?

Jag började arbeta med tipset i januari 2014 och vi kunde publicera i början av juni 2014. I början var det bara håltimmesjournalistik som gällde lite till och från. Innan och under publiceringen jobbade jag heltid i ungefär 2-3 veckor med detta.

VILKA REAKTIONER HAR ARBETET FÅTT FRÅN MYNDIGHETER OCH KOLLEGOR?

Nyheten fick stort genomslag i media. Förutom att den publicerades flertalet P4 kanaler och Ekot/nyhetswebben så hakade i princip alla tidningar i norra Sverige på grejen. Några dagar senare la haverikommissionen fram utredningen om incidenten i Sveg och då rapporterade även riksmidia om den saken, och flera hänvisade då även till P4 Dalarnas granskning.

Efter våran granskning har Konsumentverket gått ut och kritiserat Direktflyg för falsk marknadsföring, och Transportstyreslen har gått ut och sagt att Avies flygtillstånd bör dras in.

Denna arbetsbeskrivning skall bifogas till alla bidrag som lämnas in till Guldspaden. Vid frågor – kontakta FGJs kansli.
Telefon: 08-665 40 10 E-post: kansli@fgj.se

Efter att haverikommissionen presenterade sin rapport om incidenten i Sveg har även Direktflyg gått ut och sagt att dom överväger att avbryta kontraktet med Avies.

I samband med vår granskning gick även en känd företagare, Björn Gillberg, ut och berättade att han stoppar alla sina anställda från att flyga med Avies.

Gensvaret från våra lyssnare var också bra. Vi fick väldigt många mail och samtal från folk som tackade oss för att vi tog upp detta. Vissa som hörde av sig var resenärer, men framför allt var det folk inom flygbranschen som hörde av sig. Många hade även tips på fler saker kring Avies som vi borde kolla upp.

HAR PROJEKTET ANMÄLTTS TILL PO, GRANSKNINGSNÄMNDEN ELLER ANNAN INSTANS?

Nej.

TELEFON/E-POST TILL NOMINERADE JOURNALISTER:

matilda.eriksson-rehnberg@sverigesradio.se

070-108 00 78