



Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg
Hamburg University of Applied Sciences

DEPARTMENT INFORMATION

Bachelorarbeit

**SAS Skandal Airlines.
Whistleblowing und Meldesysteme in der Luftfahrt.
Eine Analyse am Beispiel des dänischen Piloten Oluf Husted.**

vorgelegt von
Nele Sienknecht

Studiengang Medien und Information

Erster Prüfer: Prof. Dr. Johannes Ludwig
Zweiter Prüfer: Prof. Dr. Hans-Dieter Kübler

Hamburg, Juni 2010

Abstract

Die folgende Arbeit analysiert Whistleblowing und Meldesysteme im Bereich der Luftfahrt und beschreibt ihre geschichtliche Entwicklung sowie ihre Bedeutung. Dabei dient die Geschichte des dänischen Whistleblowers und Piloten Oluf Husted als Beispiel und zeigt Konsequenzen für die Beteiligten auf, wenn kein Meldesystem implementiert ist. Gleichzeitig wurde untersucht, ob und wie diese Instrumente seine Geschichte hätten verändern können und als Ergebnis festgestellt, dass die heutige Form von Meldesystem und Whistleblower-Schutz den Verlauf beeinflusst und Oluf Husted in seiner Funktion als Whistleblower geschützt hätte. Obwohl es zum jetzigen Zeitpunkt bereits vereinzelt Meldesysteme gibt, besteht noch kein Verfahren, welches Whistleblowern einen ganzheitlichen Schutz bietet.

In the following thesis Whistle-blowing and incident reporting systems within the aviation are analysed and their historical development and importance is described. The history of the Danish Whistle-blower and pilot Oluf Husted serves thereby as an example and points out the consequences of the persons involved if there is not a reporting system implemented. Moreover the thesis analyses if and how such instruments could have had changed his history and determines that the present reporting systems and Whistle-blower protection could have had influenced his history and protected Oluf Husted in his capacity as a Whistleblower. Although there are already a few effective reporting systems implemented there is no procedure that protects the Whistle-blower holistically.

Inhalt

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Glossar

1	Einleitung	1
1.1	Motivation und Hintergrund der Arbeit.....	3
1.2	Die Bedeutung von Whistleblowing in der Luftfahrt	3
1.3	Unfallstatistik der verschiedenen Transportmittel	6
2	Was ist Whistleblowing? – Eine Begriffserklärung	8
2.1	Motive und Gründe von Whistleblowing	10
2.2	Konsequenzen für Whistleblower	12
2.3	Konsequenzen für Unternehmen	13
2.4	Die Wirksamkeit von Whistleblowing-Systemen.....	13
3	Rechtlicher Schutz und Grundlagen von Whistleblowing in den USA, Deutschland und Dänemark	16
3.1	Rechtlicher Schutz und Grundlagen in den USA.....	16
3.2	Rechtlicher Schutz und Grundlagen in Deutschland	20
3.3	Rechtlicher Schutz und Grundlagen in Dänemark.....	23
4	Meldesysteme und Whistleblowing in der Luftfahrt	27
4.1	Effiziente Meldesysteme in der Luftfahrt	27
4.2	Verbindliche und freiwillige Meldesysteme in der Luftfahrt	28
5	Geschichtliche Entstehung von Meldesystemen in der Luftfahrt	30
5.1	Geschichtliche Entstehung und Implementierung von Meldesystemen in den USA	30
5.2	Geschichtliche Entstehung und Implementierung von Meldesystemen in Europa.....	41
6	Sicherheitsbestimmungen in der SAS	46
6.1	Die Überprüfung von SAS-Flugsicherheitsangelegenheiten von Seiten des Staates.....	46
6.2	Vergabe und Entzug von Fluglizenzen in Dänemark.....	47
6.3	Aufbau und Struktur des Flugbetriebes der SAS.....	47
6.4	Die Flugzeugtypserie MD-80 der SAS.....	50
6.5	Das Motorenenteisungsverfahren (Engine Anti-Ice System)	50
6.6	Sicherheitsbestimmung der SAS in Bezug auf Eisschutz 1985–1991	51
6.7	Die Meldesysteme der SAS in den 1990er Jahren	54

7	Der Flugzeugabsturz von Gottröra	57
8	Die Geschichte des dänischen Piloten und Whistleblowers Oluf Husted	59
9	Die Medienberichterstattung über die Sicherheitsprobleme der SAS und die Folgen	67
10	Analyse der bestehenden Meldesysteme in Bezug auf Oluf Husted.....	71
11	Fazit	77
	Literatur	80
	Anhang 1: Interview mit Oluf Husted.....	93
	Transkriptionsregeln für das Interview	93
	Interviewtranskript.....	95
	Anhang 2: Alphabetische Aufführung der Akteure	111
	Erklärung.....	116

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Hierarchie und Aufbau der staatlichen Organe zur Kontrolle von Flugsicherheitsangelegenheiten der SAS	46
Abb. 2: Aufbau und Struktur des administrativen Flugdeckpersonals des SAS-Flugbetriebes.	49
Tab. 1: Vergleich der Unfälle im Transportmittelsektor in Europa, *Zahl der Verkehrsunfälle auf Straßen in Europa, **Zahl der Todesopfer bei Autounfällen	6
Tab. 2: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956.	30
Tab. 3: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–1961.	31
Tab. 4: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–1968.	32
Tab. 5: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–1975.	33
Tab. 6: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–1976.	34
Tab. 7: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–2000.	36
Tab. 8: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–2008.	37
Tab. 9: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–2009.	39
Tab. 10: Transkriptionssystem für Interviews.	94
Tab. 11: Auflistung der Personen, die in der Entwicklung und Geschichte von Oluf Husted beteiligt waren.....	115

Abkürzungsverzeichnis

ACFE	Association of Certified Fraud Examiners
AFM	Aeroplane Flight Manual
AOM	Aircraft Operations Manual
ArbSchG	Arbeitsschutzgesetz der Bundesrepublik Deutschland
ASAP	Aviation Safety Action Program
ASRP	Aviation Safety Reporting Program
ATSAP	Air Traffic Safety Action Program
BeamStG	Beamtenstatusgesetz der Bundesrepublik Deutschland
BetrVG	Betriebsverfassungsgesetz der Bundesrepublik Deutschland
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch der Bundesrepublik Deutschland
CAA	Civil Aeronautics Authority
CAB	Civil Aeronautics Board
CHIRP	Confidential Human factors Incident Reporting Programme
EASA	Europäische Agentur für Flugsicherheit
ECCAIRS	European Coordination Center for Aircraft Incident Reporting Systems
EG	Europäische Gemeinschaft
EMSA	European Maritime Safety Agency
EU	Europäische Union
FAA	Federal Aviation Administration
FCA	False Claims Act
FOD	Foreign Object Damaged
FOR	Flight Operational Report
FOQA	Flight Operational Quality Assurance
GG	Grundgesetz der Bundesrepublik Deutschland
ICAO	International Civil Aviation Organization
NATCA	National Air Traffic Controllers Association
NASA	National Aeronautics and Space Administration
NTSB	National Transportation Safety Board

Abkürzungsverzeichnis

PFT	Periodic Flight Training
SAINT	SAS Accident Investigation Team
SAS	Scandinavian Airlines System
SHK	Statens Havarikommission
SIRS	Safety Issues Reporting System
SOX	Sarbanes-Oxley act of 2002
STK	Skandinaviska tillsynkontoret
SLV	Statens Luftfartsvæsen
USSC	United States Sentencing Commission

Glossar

E

Engine Anti-Ice System

Die Motorenenteisungsanlage eines Flugzeuges. Die Anlage dient dazu, die Motoren bzw. die Triebwerke des Flugzeuges eisfrei zu halten, um so die aerodynamische Funktion des Flugzeuges zu gewährleisten. Hierfür wird warme Motorzapfluft verwendet, die durch ein Ventil auf dem Tubinenmaschinebläsergehäuse die Zufuhr von warmer Luft zur Lüfterhaube kontrolliert. Die warme Luft verhindert, dass sich Eis auf dem Motor absetzen kann, was sonst bei hoher Luftfeuchtigkeit und Temperaturen um den Gefrierpunkt geschieht.

Engine Run-Up

Bezeichnet das Hochfahren der Flugzeugtriebwerke bzw. des Motors eines Flugzeuges. Bei dem Einschalten der Motorenenteisungsanlagen wird häufig ein Engine Run-Up mit halber Startkraft durchgeführt, um die Zapfluft der Enteisungsanlage zu erhöhen, um so die Eisbildung zu verhindern. Denn ist die Temperatur der Zapfluft zu kalt, kann sich diese als Eis auf dem Motor absetzen. Darüberhinaus erhöht sich die Gefahr der Eisbildung, wenn sich das Flugzeug während Bodenoperationen im Leerlauf befindet.

M

Meldesysteme

Systeme zur Meldung von Störungen und Vorfällen in der Luftfahrt. Es wird dabei zwischen verbindlichen und freiwilligen Meldesystemen unterschieden. Das verbindliche Meldesystem verpflichtet den Mitarbeiter nur bestimmte Arten von Störungen zu melden, während bei dem freiwilligen Meldesystem alle Arten von Vorfällen und Missstände ohne Einschränkung gemeldet werden können.

W

Whistleblower

Ein Hinweisgeber, der die Öffentlichkeit, Organisationen oder Personen innerhalb seines Betriebes über Machenschaften, Verstöße, Missstände oder Unstimmigkeiten an seinem Arbeitsplatz informiert. Whistleblowing meint dabei die Enthüllung der Missstände.

1 Einleitung

Die folgende Arbeit untersucht die bestehenden Meldesysteme der Luftfahrt und zeigt am Beispiel des dänischen Piloten Oluf Husted auf, warum Whistleblowing und Meldesysteme in dieser Branche von immenser Bedeutung sind.

So gilt das Flugzeug als eines der sichersten Transportmittel der heutigen Zeit, da im Vergleich zu Bus, Bahn oder Schiff weniger Unfälle geschehen. Zusätzlich steigt das Sicherheitsniveau weltweit an; passiert dennoch etwas, sind vergleichsweise viele Menschen davon betroffen. Mit Hilfe von funktionierenden Meldesystemen hätten viele Flugzeugunfälle im Vorfeld verhindert werden können, über welche das Flugpersonal Störungen an eine zuständige Stelle übermittelt hätten. Ein wirkungsvolles Meldesystem rettet dabei nicht nur Menschenleben, sondern bewahrt auch die Fluggesellschaft vor finanziellem Schaden und ist gleichzeitig eine Präventionsmaßnahme.

Aufgrund dessen ist es Ziel der Arbeit, bestehende Meldesysteme der Luftfahrt zu analysieren und aufzuzeigen, inwieweit sie die Flugsicherheit verbessern können. Am Beispiel des dänischen Piloten Oluf Husted werden dabei mögliche Auswirkungen aufgezeigt, die auftreten, wenn kein Melde- oder Whistleblower-System greift und Überlegungen aufgestellt, wie funktionierende Systeme in diesem spezifischen Fall etwas verändern hätten. Schlussendlich soll die Bedeutung von Meldesystemen und Whistleblowing in der Luftfahrt herausgearbeitet und damit gezeigt werden, welchen Einfluss sie auf die Sicherheit im Flugverkehr haben.

Zunächst wird anhand einer Unfallserie des Flugzeugtyps Dash 8 der Scandinavian Airlines System (SAS) aufgezeigt, welcher Schaden durch nicht gemeldete Störungen für die Fluggesellschaft entsteht. Dieses wird durch eine Unfallstatistik der verschiedenen Transportmittel unterlegt, um damit die Wichtigkeit von Meldesystemen zu verdeutlichen.

Es folgt eine Definition von „Whistleblowing“ mit der Darstellung von Gründen, Motiven und möglichen Konsequenzen sowohl für den Whistleblower als auch für die betreffenden Unternehmen. Anschließend wird die Wirksamkeit von Whistleblowing-Systemen kurz dargestellt und der rechtliche Schutz sowie die gesetzlichen Grundlagen von Whistleblowing in den USA, Deutschland und Dänemark aufgezeigt.

Der darauffolgende Abschnitt behandelt die Meldesysteme und deren historische Entwicklung in der US-amerikanischen und europäischen Luftfahrt, der zunächst erläutert, welche Formen von Meldesystemen bestehen und was ein effizientes Meldesystem kennzeichnet.

Anschließend werden die Sicherheitsbestimmungen der SAS insbesondere auf das Enteisungsverfahren näher beleuchtet, um deren Bedeutung am Beispiel des

Flugzeugabsturzes in Stockholm 1991 zu verdeutlichen. Dieser Aspekt ist für das folgende Kapitel über den Whistleblower Oluf Husted besonders wichtig, dessen Agieren aus dem oben angeführten Absturz resultiert. Nach der Darstellung seines Falles, in dem kein Meldesystem wirksam gegriffen hat, wird die Medienberichterstattung hinsichtlich der Sicherheitsprobleme der SAS betrachtet, um deutlich zu machen, welche Auswirkung Whistleblowing in der Öffentlichkeit haben kann.

Die abschließende Analyse zeigt auf, welche Meldesysteme der Luftfahrt aus der Vergangenheit und Gegenwart die Geschichte von Oluf Husted hätten beeinflussen und schützen können, wären sie zum dem damaligen Zeitpunkt bereits implementiert gewesen.

Das Fazit fasst die wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse der Arbeit zusammen und gibt einen Ausblick über zukünftige Meldesysteme und Whistleblowing in der Luftfahrt.

1.1 Motivation und Hintergrund der Arbeit

Das Studienprojekt während des fünften Semesters hat sich mit der Geschichte des Steuerfahnders und Whistleblowers Klaus Förster befasst. Durch die intensive Arbeit an diesem Fall und die damit zusammenhängende Veröffentlichung in dem Dokumentationszentrum „anstageslicht.de“ wurde das Interesse für den Bereich Whistleblowing geweckt. Die nähere Recherche, vor allem zunächst über den deutschen Whistleblower Netzwerk e.V. machte deutlich, dass in vielen Ländern noch unzureichender Whistleblower-Schutz besteht und dieser, vor allem in der Luftfahrt auf Grund der hohen Verantwortung, verbessert werden muss. Der Verein führt auf seiner Internetseite unter anderem eine Liste mit internationalen Whistleblower-Informationen, auf welcher auch der dänische Pilot Oluf Husted mit seiner Whistleblower-Initiative „Whistleblowers.dk“ vertreten ist. Nach eingehender Beschäftigung mit seinem Fall, entstand der erste Kontakt mit Oluf Husted, der sich bereit dazu erklärte alle nötigen Informationen über seinen Fall und Whistleblowing in der Luftfahrt zur Verfügung zu stellen. Die Tatsache, dass in Deutschland sein Fall bisher nicht weiter bekannt ist, alle notwendigen Informationen für eine tiefgehende Bearbeitung und Darstellung verfügbar waren und sein Beispiel deutlich macht, weshalb Whistleblowing in der Luftfahrt von großer Bedeutung ist, bildet die Grundlage und Motivation für Bearbeitung des oben angeführten Themas.

1.2 Die Bedeutung von Whistleblowing in der Luftfahrt

Im September und Oktober 2007 treten bei der SAS vermehrt Sicherheitsprobleme mit der Propellermaschine Dash 8 Q400 auf. So werden am 09.09.2007 73 Passagiere und Besatzungsmitglieder aus einer brennenden Dash 8 in Aalborg, Dänemark, evakuiert, die auf Grund von Fahrwerksproblemen notlanden musste. Nur einen Tag später, am 10.09.2007, dreht ein Flugzeug des gleichen Typs zweimal wegen technischer Probleme auf ihrem Weg von Kopenhagen nach Prag um. Am 12.09.2007 verunglückt eine Dash 8 am Flughafen in Vilnius, Litauen. Einen Monat später am 10.10.2007 muss eine Dash der SAS auf ihrem Weg von Danzig, Polen, nach Kopenhagen umkehren und eine Sicherheitslandung durchführen, da ein Fehler in der Luke des Nasenrades vorlag. Nur einen Tag später dreht eine Maschine in Berlin wegen Motorenfehlermeldungen um. Am 19.10.2007 muss wieder eine Dash 8 Q400 notlanden, da erneut die Tür einer Luke im Nasenrad nicht richtig geschlossen hatte. Eine Woche später folgt wieder eine Notlandung am Kopenhagener Flughafen. Insgesamt müssen acht Flugzeuge der SAS innerhalb von 48 Tagen wegen Sicherheitsmängeln oder technischen Problemen entweder

notlanden oder umkehren, bevor die SAS am 28.10.2007 schließlich beschließt, alle Dash-Flüge einzustellen (vgl. DR 2007b).

Doch die Probleme mit dem Flugzeugtyp sind der SAS nicht erst seit September 2007 bekannt. Bereits mit dem Kauf von neuen Dash 8-Maschinen im Jahr 2000 traten erste Sicherheitsprobleme auf. Schon im ersten Jahr mussten mehrere Flüge umkehren, da die Cockpitinstrumente stark fehlerlastig waren und beispielsweise Rauchentwicklung in Kabinen, offene Lastkabinen oder Fehlermeldungen über die Tragflächen anzeigten. Zwei schwere Landungen hatte die SAS in diesem Jahr angesichts der Sicherheitsprobleme zu verzeichnen. Darüberhinaus waren nur sieben von 11 Dash 8-Flugzeugen in Betrieb, der Rest war mit technischen Fehlern belastet. In einem Unfalluntersuchungsbericht wurde die SAS scharf kritisiert, allerdings nicht wegen der technischen Fehler, sondern weil sie die Piloten mit einem erheblichen Mangel an Flugtraining die neuen Maschinen hatte fliegen lassen (vgl. DR 2007b).

Im Jahr 2001 und 2002 mussten insgesamt vier Flugzeuge des Typs Dash 8 Q400 notlanden; wieder waren technische Fehler der Grund. Später im Jahr 2002 untersuchte die SAS alle ihre Dash 8-Maschinen, da während einer Routineuntersuchung Probleme aufgetreten waren. In der Hauptuntersuchung fand die SAS jedoch keine weiteren Fehler in einem ihrer 21 Flugzeuge (vgl. DR 2007b). In dem Zeitraum 2003–2006 mussten erneut Flugzeuge notlanden, eines kehrte angesichts Motorenüberhitzung um. Die SAS ignorierte die vom Motorenhersteller geforderten zusätzlichen Wartungen der Maschinen und setzte 2005 insgesamt 10 große Flieger mit erhöhtem Sicherheitsrisiko ein, die bis zu sechsmal während des Jahres flogen und außerdem defekte Flugzeugteile besaßen, die ersetzt hätten werden müssen (vgl. DR 2007b). Aus einem Bericht der Rigsrevision (dänisches Bundesüberprüfungsamt) geht hervor, dass die SAS von Juni 2003 bis November 2005 zwischen 6.000 und 10.000 Mal unerlaubt geflogen sei, da Sicherheitsbestimmungen nicht eingehalten wurden. In 2006 beläuft sich die Zahl dieser unerlaubten Flüge alleine auf 2.300 (vgl. DR 2007b).

Im September 2007 legt ein Bericht der skandinavischen Aufsichtsbehörde dar, dass 25 von 27 Flugzeugen des Typs Dash 8 Q400 mit verrosteten Fahrwerken flögen. Nahezu alle dieser Flugzeuge, habe zu Flugzeugabstürzen wie die in Aalborg oder Vilnius geführt, so die dänische Zeitung *Ingeniør* (vgl. DR 2007b). Die Unfallserie kostet die SAS vier schwere Abstürze, bei denen glücklicherweise niemand ernsthaft zu Schaden kommt und eine Viertel Milliarde dänische Kronen (DKK) (67,1 Millionen €). Als Entschädigung bekommt sie von Motorenhersteller Bombardier 1 Milliarde DKK (134,4 Millionen €) in bar und Rabatt beim Kauf von neuen Flugzeugen (vgl. DR 2007b).

Dieses Beispiel macht deutlich, welche Ausmaße Sicherheitsprobleme in der Luftfahrt annehmen können, wenn kein Whistleblower rechtzeitig Alarm schlägt und das Unternehmen sowie die Öffentlichkeit auf die Mängel aufmerksam macht. Obwohl die SAS bereits zu Beginn der Einsätze von Dash 8-Maschinen über

Sicherheitsmängel informiert war, brauchte es sieben Jahre und acht Unfälle, bis die Fluggesellschaft schließlich agierte. Allerdings wurde bis heute niemand für die entstandenen Schäden zur Verantwortung gezogen. Ein funktionierendes Whistleblower-System sowie couragierte Mitarbeiter hätten ausgereicht, um den Imageschaden und nicht zuletzt den Geldverlust, den die SAS davon getragen hat, zu reduzieren oder ganz zu verhindern. Wäre zu Beginn auf die technischen Fehler auf Grund eines Meldesystems hingewiesen worden, hätten die fehlerbehafteten Maschinen aus dem Verkehr gezogen und geprüft, zahlreiche Unfälle und Notlandungen sowie der illegale Einsatz von fehlerlastigen Flugzeugen in tausenden Fällen verhindert und Passagiere und Flugpersonal vor dem Schaden bewahrt werden können. Demnach sind Whistleblowing und funktionierende Meldesysteme in der Luftfahrt besonders wichtig, um die oben genannten Sicherheitslücken aufzudecken. Gesetzliche Regelungen und Systeme, die Whistleblowing aktiv unterstützen, sind daher seit einigen Jahren ein fester Bestandteil in der Luftfahrt und werden weiterhin ausgebaut und kontinuierlich verbessert.

1.3 Unfallstatistik der verschiedenen Transportmittel

Ein europäischer Vergleich zwischen den Transportmitteln Auto, Flugzeug, Schiff und Zug zeigt, dass das Flugzeug weiterhin als eines der sichersten Transportmittel gilt (s. Tab. 1).

	Auto	Flugzeug	Schiff	Zug
Gesamtzahl Unfälle in Europa (2008)	1.232.211*	34	134	k. A.
Tödliche Unfälle (2008)	k. A.	2	2	5
Todesopfer (2008)	18.291**	157	6	32

Tab. 1: Vergleich der Unfälle im Transportmittelsektor in Europa, *Zahl der Verkehrsunfälle auf Straßen in Europa, **Zahl der Todesopfer bei Autounfällen (eigene Darstellung, Quelle: EASA 2009, EMSA 2009, EUROPÄISCHE KOMMISSION 2010, EUROPEAN RAILWAY AGENCY 2010)

Einer Studie der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) des Jahres 2008 zufolge, gab es in Europa (umfasst hier die 27 Mitgliedstaaten der EU sowie Island, Liechtenstein, Norwegen und die Schweiz) 34 Flugzeugunfälle, davon zwei mit tödlichen Ausgang: Die Zahl der Todesopfer beläuft sich dabei auf 157 Personen. Unter diese Unfälle fällt auch der Flugzeugabsturz einer MD-82 Passagiermaschine in Spanien, bei dem 154 Personen verunglückten (vgl. EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT (EASA) 2009). Die häufigste Ursache für nicht-tödliche Unfälle ist abnormaler Landebahnkontakt gefolgt von System- oder Komponentenausfall (Nicht-Triebwerke) und das Abkommen von der Start- bzw. Landebahn. Bei tödlichen Unfällen ist der Kontrollverlust während des Fluges die häufigste Ursache, vor dem System- oder Komponentenausfall (Triebwerke) und der Kollision mit dem Boden im kontrollierten Flug (vgl. EASA 2009).

Im Vergleich zu Flugzeugunfällen beträgt die Zahl der Unfälle laut der European Maritime Safety Agency (EMSA) im Personenschiffverkehr 134, wovon in zwei Unfällen insgesamt sechs Personen verunglückten. In 60% der Fälle ist der Unfall durch eine Kollision oder den Kontakt mit einem anderen Schiff verursacht worden,

in 18% der Fälle das Schiff auf Grund gelaufen und in 8% hat es ein Feuer an Bord gegeben (vgl. EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY 2009).

Die Zahl der Verkehrsunfälle, hierunter auch Motorräder, LKWs, Fahrräder, etc., beläuft sich in Europa im Jahr 2008 auf 1.232.211, wovon alleine 18.291 Personen bei einem Autounfall ums Leben kamen (vgl. EUROPÄISCHE KOMMISSION 2010), während die Zahl der tödlichen Zugunfälle fünf beträgt, bei denen insgesamt 32 Menschen verunglückten (vgl. European Railway Agency 2010).

Vergleicht man die Zahlen der Gesamtunfälle und tödlichen Unfälle untereinander fällt auf, dass das Flugzeug mit zwei Unfällen im Jahr 2008 neben dem Schiff statistisch am sichersten ist. Allerdings zeigt sich ebenfalls, dass im Falle eines Unglücks die Anzahl der Opfer im Vergleich zu Schiff oder Zug deutlich höher ist. Deswegen ist es umso wichtiger, dass die Luftfahrt über funktionierende Whistleblower- und Meldesysteme verfügt, um die Sicherheit im Bereich der Luftfahrt zu erhöhen und mögliche Flugzeugunfälle zu verhindern.

2 Was ist Whistleblowing? – Eine Begriffserklärung

Das englische Nomen „whistle“ bezeichnet eine kleine Metall- oder Plastikpfeife, deren lautes, hohes Geräusch durch das Hineinblasen Aufmerksamkeit erzeugen oder als Signal für jemanden dienen soll (vgl. OXFORD 2000, S. 1476). Im herkömmlichen englischen Sprachgebrauch wird die Konstruktion „to blow a whistle“ (die Pfeife blasen) überwiegend im sportlichen Bereich verwendet und meint dort zum Beispiel den Schiedsrichter, der die Pfeife bläst, um ein Spiel zu beenden oder zu unterbrechen (vgl. OXFORD 2000, S. 1476).

Das Wort „**Whistleblower**“ hingegen beschreibt eine **Person**, die Autoritätspersonen oder die Öffentlichkeit über Fehlverhalten oder illegale Machenschaften des Unternehmens, in dem sie arbeitet, informiert (vgl. OXFORD 2000, S. 1476). Die Bezeichnung kommt ursprünglich aus den USA und wird in Deutschland meist mit „Hinweisgeber“ übersetzt (vgl. SCHULZ 2008, S. 29, VEREINIGUNG DEUTSCHER WISSENSCHAFTLER 2004). Die Vereinigung Deutscher Wissenschaftler definiert den Begriff Whistleblower genauer als „Alarmschlagen“ (VEREINIGUNG DEUTSCHER WISSENSCHAFTLER 2004) und beschreibt einen Whistleblower als jemanden, der bedingt durch sein innerbetriebliches Wissen auf illegale, unethische oder unehrliche Handlungen aufmerksam macht. So versuche der Whistleblower zunächst intern eine Lösung zu erzielen, ist dieser Versuch erfolglos, so mache er seine Kritik unter Umständen über externe Kanäle publik (vgl. VEREINIGUNG DEUTSCHER WISSENSCHAFTLER 2004). Weiter weist die Vereinigung daraufhin, dass gerade das Insiderwissen der Hinweisgeber oft die einzige Chance sei, Rechtswidrigkeiten im öffentlichen Sektor, der Wirtschaft und Forschung überhaupt zu enthüllen. Der Whistleblower verfolge bei seiner Enthüllung zwar uneigennützige Ziele, stehe aber oftmals als Nestbeschmutzer oder Verräter dar und kann durch sein Alarmschlagen seine Karriere und Existenz gefährden, da er in Deutschland nicht ausreichend geschützt sei. Aus diesem Grund seien die Medien besonders wichtig, da sie den Fall und den Whistleblower porträtieren, die Verantwortlichen zur Verantwortung ziehen und ihre Machenschaften kritisch hinterfragen (vgl. VEREINIGUNG DEUTSCHER WISSENSCHAFTLER 2004). Während die Medien den Whistleblower häufig als öffentlichen Wohltäter porträtieren, der seine eigene Sicherheit und sein Wohlergehen gefährdet, um Handlungen seines Unternehmens zu offenbaren, die widersprüchlich zu dem allgemeinen öffentlichen Interesse sind, wird der Whistleblower von seinem Arbeitgeber oftmals als illoyaler Mitarbeiter angesehen, der die legitimen Interessen des Arbeitgebers gefährdet (vgl. LOMBARDI 1988, S. 143).

„**Whistleblowing**“ meint also die **Enthüllung** von illegalen, unmoralischen, gefährlichen, risikobehafteten und missbräuchlichen Machenschaften, deren Vertuschung vom Arbeitgeber kontrolliert und von derzeitigen und/oder ehemaligen Mitarbeitern an Personen oder Organisationen herausgetragen wird, die ein Handeln bzw. die Enthüllung bewirken können¹ (vgl. MICELI, NEAR 1985, S. 4, zit. nach MICELI, NEAR 1992, S. 15). In der Wissenschaft hat man sich auf eine Definition für Whistleblowing geeinigt, die aus Komponenten besteht: 1.) Eine Person handelt mit der Intention Informationen publik zu machen, 2.) diese Informationen werden an Dritte außerhalb der Organisation weitergegeben, welche die Informationen veröffentlichen und Teil der Öffentlichkeit sind, 3.) die Informationen haben mit möglichem oder tatsächlichen nicht trivialen Fehlverhalten zu tun und 4.) die Person, die dieses Fehlverhalten aufdeckt, ist kein Journalist oder normaler Bürger, sondern Mitarbeiter oder ehemaliger Mitarbeiter der Organisation (vgl. JOHNSON 2003, S. 4). Spricht der Beobachter mit Arbeitskollegen, Mitarbeitern, Familienmitgliedern oder Freunden über fragwürdige Tätigkeiten, bezeichnet man dieses jedoch noch nicht als Whistleblowing, wenn diese Personen nicht das Problem lösen können oder nicht die Befugnis besitzen etwas zu ändern (vgl. MICELI, NEAR 1992, S. 16). Whistleblowing muss daher folgende Kriterien erfüllen, um als solches bezeichnet werden zu können: 1.) Bei der Enthüllung der Missstände muss es sich um schwerwiegendes Fehlverhalten handeln, welches die Sicherheit der Gesellschaft stark beeinträchtigt oder beeinträchtigen kann, 2.) der Whistleblower richtet sich zunächst intern an eine zuständige Person oder Institution. Werden die Fehler nicht behoben oder sein Hinweis ignoriert, wendet er sich an externe Organisationen wie Behörden, die Medien oder Verbände, 3.) Whistleblowing geschieht aus uneigennütigen Motiven heraus und dient dem Wohl und Schutz der Allgemeinheit. Der Whistleblower will von seinem Alarmschlagen weder wirtschaftlich noch beruflich profitieren und 4.) der Whistleblower riskiert mit seinem Handeln seine berufliche Karriere und Existenz, geht Risiken ein und nimmt Nachteile in Kauf (vgl. VEREINIGUNG DEUTSCHER WISSENSCHAFTLER 2004).

¹ „[...] whistle-blowing to mean “the disclosure by organization members (former or current) of illegal, immoral, or illegitimate practices under the control of their employers, to persons or organizations that may be able to effect action” (vgl. MICELI, NEAR 1985, S. 4, zit. nach MICELI, NEAR 1992, S. 15).

2.1 Motive und Gründe von Whistleblowing

Whistleblower können sich aus den unterschiedlichsten Beweggründen dazu entscheiden, die Öffentlichkeit über Missstände innerhalb ihres Unternehmens zu informieren. Verschiedene Faktoren tragen dazu bei, ob der Whistleblower letztendlich diesen Schritt geht oder seinen Entschluss noch einmal überdenkt. Geht er an die Öffentlichkeit, können die Folgen für ihn verheerend sein, denn nicht selten reagieren die in die Kritik geratenden Unternehmen mit „Vergeltung“, in dem der Hinweisgeber entlassen, gemobbt und die Konsequenzen für sein Handeln auf andere Weise negativ zu spüren bekommt.

Missstände und Fehlverhalten werden unterschiedlich deutlich von Mitarbeitern wahrgenommen. Während einige Widrigkeiten nahezu offensichtlich geschehen, passieren andere im Hintergrund und bleiben beinahe unentdeckt. So nimmt in einem großen Unternehmen der Bereich Diebstahl etwa 10% der Taten ein. Hier runter fallen das Stehlen von Geldmitteln und Vermögen, das Annehmen von Bestechungsgeldern, das Ausnutzen der Position für den persönlichen Gewinn sowie Wettbewerbsvorteile für Auftraggeber. Verschwendung oder Verlust, darunter die Vergeudung von unqualifizierten Mitarbeitern, die Gewinne erhalten, schlecht durchgeführte Pläne sowie die Verschwendung von Unternehmensressourcen nehmen etwa 44% der Missstände ein (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 20, zit. nach NEAR et al., 2004).

11% der Widrigkeiten entstehen durch Missmanagement, indem das Management beispielsweise schlechte Leistungen vertuscht oder falsche Leistungsprognosen herausgibt. Sicherheitsprobleme, wozu unsichere oder regelwidrige Produkte oder Arbeitsbedingungen sowie sexuelle Belästigung gehören, machen 8% der beobachteten Widrigkeiten aus, während 13% auf widerrechtliche Diskriminierung sowie 7% auf andere Rechtsverletzungen entfallen (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 20, zit. nach NEAR et al., 2004).

Der Verlauf von der Beobachtung bis hin zur Meldung des Fehlverhaltens beinhaltet in der Regel vier Schritte. Im ersten Schritt erkennt der Whistleblower das Fehlverhalten bzw. wird darauf aufmerksam. Auf der zweiten Ebene beurteilt er seine Beobachtungen und schätzt ab, ob das Fehlverhalten sein Eingreifen erfordert. Im dritten Schritt zieht er seine eigene Verantwortlichkeit in Betracht und entschließt sich dann schlussendlich zur Handlung (vgl. MICELI, NEAR 1992, S. 101).

Die Gründe, warum ein Mitarbeiter sich schließlich zum Handeln entscheidet, lassen sich in drei Kategorien gliedern, die je nach Veranlagung unterschiedlich gewichtet bzw. ausschlaggebend sind: a) persönliche Werte und Überzeugungen, b) sozio-

demografische Hintergründe und c) berufliche Hintergründe (vgl. MICELI, NEAR 1992, S. 101).

Im Bereich der persönlichen Werte und eigenen Überzeugung kann beispielsweise enthalten sein, dass die betreffende Person eine höhere moralische Urteilsbildung besitzt, selbstbewusst ist und ein hohes Selbstwertgefühl hat, religiöse Werte vertritt oder nicht zu der Arbeitseinstellung „Leben und Leben lassen“ tendiert (vgl. MICELI, NEAR 1992, S. 101). Ein Mitarbeiter mit diesen Werten wird, sollte er Machenschaften und Unstimmigkeiten innerhalb seines Unternehmens bemerkt haben, diesen Zustand nicht einfach hinnehmen, sondern aus moralischer Überzeugung dagegen etwas unternehmen und versuchen, den Zustand zu verbessern. Er ist sich der negativen Konsequenzen bewusst und nimmt diese dennoch in Kauf, nicht zuletzt durch sein hohes Maß an Selbstbewusstsein.

Zu den demografischen Hintergründen zählen unter anderem Geschlecht, Alter, Arbeitsjahre innerhalb des Unternehmens, Bildungsniveau, und -hintergrund sowie der Familienstand (vgl. MICELI, NEAR 1992, S. 101). Ein junger Mann, unverheiratet und ohne Kinder, mit einem hohen Bildungsniveau (z.B. zwei Hochschulabschlüsse) und erst wenige Jahre in dem entsprechenden Unternehmen, wird sich wahrscheinlich eher dazu entscheiden an die Öffentlichkeit zu gehen, als ein älterer Mitarbeiter, der verheiratet ist und Kinder hat und zwei Jahre vor der Pensionierung steht oder einer Frau, der vermutlich eher das Selbstbewusstsein fehlen wird, sich gegen die Vorgesetzten „aufzulehnen.“. Denn im Vergleich hat ein junger Mitarbeiter nach eventuellem Jobverlust bei hohem Bildungsniveau tendenziell bessere Aussichten auf einen Arbeitsplatz. Wichtige Faktoren wie beispielsweise die Rente oder die finanzielle Absicherung für die Familie werden für ihn eine geringere Rolle spielen und für die Entscheidung nicht maßgeblich ausschlaggebend sein, nicht zuletzt, da sich ihm durch seinen Bildungsgang vermutlich neue Möglichkeiten ergeben werden.

Berufliche Hintergründe, die eine Entscheidung beeinflussen können, beinhalten beispielsweise Aspekte wie die Höhe des Gehaltes, Arbeitsleistung, Kenntnisse und Wissen von Standards innerhalb des Betriebes oder Zufriedenheit im Job (vgl. MICELI, NEAR 1992, S. 101). Jemand, der mit den Standards und Regeln seines Betriebes genauestens vertraut ist, wird eher auf Unstimmigkeiten aufmerksam werden und diese melden, als jemand dessen Kenntnisstand nur einen Teilbereich abdeckt. Ein vergleichsweise niedriger Lohn kann möglicherweise positiv zu einer Entscheidung beisteuern, während ein hohes Einkommen den Entschluss voraussichtlich negativ beeinflusst.

Aus einer amerikanischen Studie² geht hervor, dass mit 25% die Firmen selbst als Whistleblower fungieren und Betrugsfälle aufdecken. Im Vergleich sind es in 11,9% der Fälle die Mitarbeiter, die als Whistleblower agieren, gefolgt von Analysten mit 10,7%. Die Medien, insbesondere die Zeitungen, decken 10,3% der Fälle auf. Wirtschaftsprüfer (9,9%), Wirtschaftsbehörden (7,4%) sowie der Vorstand und eine neue Geschäftsführung (6,6%) spielen ebenfalls eine wichtige Rolle bei der Aufdeckung von Korruptionsverdächtigungen (vgl. DYCK, MORSE, ZINGALES 2006, S. 25).

2.2 Konsequenzen für Whistleblower

Während Whistleblowing vor dem Hintergrund geschieht, die Gesellschaft vor Korruptionen und Machenschaften sowie in ihren Rechten, Privilegien und ihrer Sicherheit zu schützen sowie Eskalation und wirtschaftliche Rückschläge innerhalb des Unternehmens zu verhindern, werden Whistleblower in der Gesellschaft, besonders aber in der Berufswelt, häufig als Verräter angesehen, die ihr Unternehmen denunziert haben. Den positiven Folgen wie die Reduzierung von Missmanagement und Verschwendung, die Unterstützung von ethischen Grundsätzen wie auch dem Wohlbefinden der Mitarbeiter kommt meist wenig Beachtung zu (vgl. MICELI, NEAR 1992, S. 5).

Stattdessen muss der Whistleblower mit negativen Folgen für sein Agieren rechnen, z.B. der Kündigung durch den Arbeitgeber, die Zuteilung in ein anderes Aufgabengebiet mit deutlich weniger Verantwortung, Mobbing und Meidung seitens der Arbeitskollegen oder das Verlassen des Unternehmens vom Whistleblower selbst. Oftmals zieht der erste Schritt weitere Konsequenzen mit sich, welche sich auch auf das weitere Berufsleben oder Privatleben auswirken. So finden Whistleblower häufig keinen neuen Arbeitsplatz, geraten in finanzielle Not, müssen Geldstrafen zahlen, werden bedroht bzw. eingeschüchtert, oder zu einer Gefängnisstrafe verurteilt (vgl. DYCK, MORSE, ZINGALES 2007, S. 67).

In den wenigsten Fällen erlangen Whistleblower für ihr Handeln Anerkennung, weder von der Öffentlichkeit noch von Beteiligten aus ihrem Arbeitsumfeld.

² Die Autoren Dyck, Morse und Zingales haben in ihrer Studie die Effektivität von externen Kontrollmechanismen für die Aufdeckung von Betrugsfällen in Unternehmen untersucht. Dabei haben sie alle gemeldeten Betrugsfälle in US-amerikanischen Unternehmen mit mehr als US\$ 750 Millionen Umsatz zwischen 1994–2004 geprüft und herausgefunden, dass die Aufdeckung von Betrugsfällen nicht von einem alleinigen Mechanismus abhängt, sondern auf viele verschiedene Mechanismen angewiesen ist (vgl. DYCK, MORSE, ZINGALES 2006, S. 1).

2.3 Konsequenzen für Unternehmen

Die Organisation Association of Certified Examiners (ACFE) legt in ihrer Studie von 2008, die Auswirkungen in den Fällen dar, wenn Betrugsfälle und Missbrauch NICHT durch Whistleblowing aufgedeckt werden.

Aus der Studie, in der insgesamt 959 Fälle in den USA zwischen Januar 2006 und Februar 2008 untersucht wurden, geht hervor, dass die Unternehmen ca. 7% ihres Jahreseinkommen durch Betrug verloren haben, was insgesamt etwa US\$ 994 Billionen entspricht (ca. 758,6 Mrd. €). Im Durchschnitt haben die Unternehmen ca. US\$ 175.000 (140.630 €) durch Betrug verloren, mehr als ein Viertel sogar US\$ 1 Millionen (ca. 800.000 €). In 27% der Fälle war Korruption der Betrugsgrund, in 24% betrügerische Abrechnung (vgl. ACFE 2008, S. 4).

Am stärksten von Betrugereien betroffen sind Banken und Finanzdienstleister (in 15% der Fälle), die Regierung (12%) sowie das Gesundheitswesen (8%). 29% aller Betrugereien in den untersuchten Fällen fanden durch Personen aus der Buchhaltung statt, während 18% der Machenschaften von Führungskräften oder Personen aus dem höheren Management vollzogen wurden. Der Betrug durch Führungskräfte hat die Unternehmen im Durchschnitt alleine US\$ 853.000 (687.859 €) gekostet. 78% der betroffenen Unternehmen haben nach der Aufdeckung des Betrugsfalles ihre Anti-Betrugs-Kontrollen modifiziert (vgl. ACFE 2008, S. 5). So wurden in 55,7% der Fälle Managementprüfungen von internen Kontrollen eingeführt oder modifiziert, überraschende Prüfungen wurden zu 22,4% implementiert, während die Einführung oder Veränderung der Anti-Betrugs-Politik zu 12,8% stattfand. Ein Verhaltenscodex (Code of Conduct) wurde in 10,4% als Konsequenz von Betrugereien eingesetzt, die Installation einer Hotline in 6,2% der Fälle und eine Belohnung für Whistleblower in 1,9% aller Vorkommnisse (vgl. ACFE 2008, S. 45).

Demnach ist Whistleblowing nicht nur wichtig, um die Sicherheit der Mitarbeiter, des Unternehmens oder der Öffentlichkeit aufrecht zu erhalten, sondern gewinnt auch dahingehend an Bedeutung, da ohne Whistleblowing für das Unternehmen ein wirtschaftlicher Millionenschaden entstehen kann, ungeachtet dessen Imageschadens.

2.4 Die Wirksamkeit von Whistleblowing-Systemen

Welcher Schaden durch Betrug und Machenschaften auf unterschiedlichen Ebenen entsteht, wenn kein Whistleblowing stattfindet, zeigt die oben angeführte Studie der ACFE deutlich. Sie hebt aber auch hervor, wie wirksam Whistleblowing bzw. Anti-

Betrugs-Kontrollen sein können. So zeigt ein Vergleich zwischen den betroffenen Unternehmen, die bereits Kontrollen zur Betrugsbekämpfung implementiert hatten und denen, die noch keine Korruptionskontrollen besaßen, dass eine installierte Hotline den finanziellen Schaden um 60% reduziert, während eine Betrugsbekämpfungspolitik die Kosten um 49,2% senkt. Ein Verhaltenskodex verringert den Verlust um 45,7%, wohingegen eine Belohnung für Whistleblower die Unkosten um 28,7% mindert (vgl. ACFE 2008, S. 37).

Eine Studie des britischen Whistleblower-Vereins *Public at Work* hebt hervor, wie effektiv funktionierende Whistleblower-Systeme sein können und wie sie von der Gesellschaft genutzt werden. Der Verein verfügt über eine Hilfshotline, bei der besorgte Mitarbeiter beliebiger Unternehmen oder Institutionen anrufen können, um in ihrem spezifischen Fall und ihrem weiteren Vorgehen beraten zu werden. *Public at Work* zieht bei ihrer Beratung vor allem die möglichen Risiken und Langzeitfolgen sowie die gesetzlichen Bestimmungen mit in Betracht (vgl. PUBLIC AT WORK 2007a, S. 17).

In dem Zeitraum von Januar 2005 bis Oktober 2007 sind bei der Hotline 2.500 Anrufe eingegangen, bei denen Menschen nach einem vertrauenswürdigen Rat in Whistleblowing-Fällen oder öffentlicher Besorgnis gebeten haben. In 33% der Fälle war fehlende oder ungenügende Sicherheit der Grund für den Anruf, gefolgt von finanziellem Fehlverhalten mit 28% und dem Pflegemissbrauch mit 12%. In 27% haben die Anrufer andere Gründe für ihr Besorgnis angegeben (vgl. PUBLIC AT WORK 2007a, S. 17). 53% der eingegangenen Hinweise kommen dabei aus dem privaten Sektor, während 35% aus dem öffentlichen Sektor eingehen und 12% den ehrenamtlichen Bereich betreffen (vgl. PUBLIC AT WORK 2007b). Am häufigsten wurden die Whistleblower durch das Internet auf den Verein *Public at Work* aufmerksam (34%) sowie durch Informationen, die in ihrem Unternehmen auslagen (33%). 13% sind durch Beratungsstellen oder Behörden (8%) auf die Institution hingewiesen worden, dem Rest mit 12% lagen andere Quellen zu Grunde (vgl. PUBLIC AT WORK 2007a, S. 17). Noch vor 10 Jahren waren die Medien mit 29% sowie Beratungsstellen mit 51% die Hauptquellen, über die Whistleblower auf den Verein aufmerksam wurden (vgl. PUBLIC AT WORK 2007b).

Der Vergleich zwischen den Informationsquellen für Whistleblower zeigt, dass die Unternehmen vor allem in den letzten fünf Jahren aktiv an einer Verbesserung von wirksamen Systemen mitgearbeitet haben, wodurch die Mitarbeiter vermehrt dazu bereit sind, Hinweise zu geben und Betrügereien aufzudecken. Während in den 1990er Jahren noch die Medien und Beratungsstellen den Hinweis auf *Public at Work* gaben, ist es zwischen 2005–2007 das Internet, gefolgt von den Unternehmen selbst. Der Bekanntheitsgrad von Whistleblowing sowie die Wichtigkeit sind angestiegen, was auch der Anstieg der Whistleblower-Anrufe zeigt: Während 2003 und 2004 noch 1.500 Anrufe eingehen, sind es 2005–2007 bereits 2.500 (vgl. PUBLIC AT WORK 2007b).

Durch den Anstieg des Bekanntheitsgrades von Whistleblowing in der Öffentlichkeit sowie in Unternehmen können vermehrt Machenschaften und Vorfälle aufgedeckt werden. Ein erfolgreiches System, welches von der Unternehmensseite unterstützt wird, führt nicht zuletzt dazu, dass vermehrt über entsprechende Ereignisse berichtet, mehr Mitarbeiter auf Unstimmigkeiten aufmerksam machen und die Öffentlichkeit dadurch besser geschützt wird. So hat beispielsweise die Einführung eines Whistleblower-Systems bei dem dänischen Unternehmen Danfoss zu insgesamt 60 Entlassungen weltweit seit 2008 geführt. Grund für die Kündigungen war zum größten Teil unethisches Verhalten des Betroffenen, das Dank eines Whistleblower-Systems durch andere Mitarbeiter frühzeitig aufgedeckt werden konnte (vgl. INGENIØREN 2009).

Es zeigt sich also, dass Unternehmen, die Whistleblowing aktiv unterstützen, nicht nur die Mitarbeiter zur Korruptionsbekämpfung animieren, sondern auch wirtschaftlichen Schaden des eigenen Unternehmens vorbeugen, ohne dass der Whistleblower selbst Schaden davonträgt.

3 Rechtlicher Schutz und Grundlagen von Whistleblowing in den USA, Deutschland und Dänemark

3.1 Rechtlicher Schutz und Grundlagen in den USA

Die USA hat eine lange Whistleblowergesetz-Kultur, die mit dem National Labor Relations Act sogar bis ins Jahr 1935 zurückgeht und vor allem in den 1980er und 1990er Jahren dramatisch gewachsen ist. Seitdem haben sich viele gesetzliche Regelungen aus den früheren Gesetzen entwickelt, die sich jedoch von Bundesstaat zu Bundesstaat unterscheiden und auch nicht von allen Staaten der USA anerkannt wurden. Generell lassen sich die US-amerikanischen Gesetze jedoch in zwei Kategorien einteilen: Zum einen sind es Gesetze, die den Whistleblower vor Repressalien schützen, zum anderen solche Regelungen, die ihn zu Whistleblowing ermutigen sollen (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S.154 u. 156). Aus diesem Grund wird hier nur näher auf die vier wichtigsten gesetzlichen Regelungen in den USA eingegangen, nämlich dem **Whistleblower Protection Act**, den **Corporate Sentencing Guidelines**, dem **Sarbanes-Oxley Act** sowie dem **False Claims Act**.

Der **Whistleblower Protection Act** ist 1989 in Kraft getreten und soll Bundesbedienstete in den USA in ihren Rechten stärken und beschützen, Repressalien verhindern und Verbrechen in der Regierung verringern (vgl. Whistleblower Protection Act (WPA) (US) (v.1989) Sec. 2 (b)), denn die Veröffentlichung von Rechtswidrigkeiten, Korruption oder Verschwendung der Regierung sei ein wichtiger Schritt zu einem effektiven Staatsdienst (vgl. WPA (US) (v.1989) Sec. 2. (a) (2)) und diene dem öffentlichen Interesse Betrug, Verschwendung, Missbrauch und unnötigen Aufwand der Regierung zu verringern (vgl. WPA (US) (v.1989) Sec. 2. (a) (1)). So sieht dieses Gesetz im Allgemeinen vor, dass gegen jeden Mitarbeiter, der entweder verbotene Personalmaßnahmen begangen (vgl. WPA (US) (v.1989) Sec. 1215. (a) (1) (A)) oder die Regelungen von jeglichen Gesetzen, Regeln oder Regularien verletzt habe, Disziplinarmaßnahmen ergriffen werden (vgl. WPA (US) (v.1989) Sec. 1215. (a) (1) (B)). Jeder Mitarbeiter, ehemaliger Mitarbeiter oder Bewerber für die Arbeitsstelle, gegen den solche Personalmaßnahmen angewendet worden oder geplant seien, erhalte Korrekturmaßnahmen seitens des WPA (vgl. WPA (US) (v.1989) Sec. 1221. (a)). Diese Maßnahmen können beispielsweise die Beschaffung eines Arbeitsplatzes in einer ähnlichen Position wie zuvor oder Kostenerstattungen sein (vgl. WPA (US) (v.2009) Sec. 2303a (c) (1)). Es zeigt sich demnach, dass die USA bereits Ende der 1980er Jahre konkrete Maßnahmen ergriffen, um den Whistleblower vor Nachteilen

zu schützen und im Gegenzug diejenigen zur Verantwortung zu ziehen, die illegale Machenschaften betreiben oder unerlaubte Personalmaßnahmen, wie zum Beispiel Kündigungen nach Whistleblowing vornehmen.

Während der Whistleblower Protection Act den Whistleblower schützt, richten sich die **Corporate Sentencing Guidelines**, die am 01.11.1991 in Kraft getreten sind, an Organisationen wie beispielsweise Unternehmen, Personengesellschaften, Stiftungen, Non-Profit-Organisationen oder Gewerkschaften (vgl. United States Sentencing Commission (USSC) 2010). Die Richtlinien dienen vor allem der gerechten Bestrafung und der Verhinderung von strafbarem Verhalten in Organisationen. Denn, während Personen zu Gefängnisstrafen verurteilt werden können, werden Unternehmen bei strafbarem Verhalten unter anderem hohe Geldbußen oder Rückzahlungen auferlegt oder tragen wirtschaftlichen Schaden davon (vgl. USSC 2010). Während das Modell der gerechten Bestrafung eine Strafe des Täters nach dem Grad der Schuldhaftigkeit vorsieht, beinhaltet das Verhinderungs-Modell Anreize für Organisationen, wie Verbrechen aufgedeckt und verhindert werden können (vgl. USSC 2010). Die Richtlinien sollen die Unternehmen im Allgemeinen dazu animieren, ethische Grundsätze zu schaffen und ein Whistleblowing-Verfahren einzuführen, das publik ist, überwacht wird und keine Repressalien für den Whistleblower nach sich zieht. Vergehen oder die Nichteinhaltung der Regeln werden mit hohen Sanktionen, wie beispielsweise Geldstrafen, verhängt (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 165).

So soll ein Unternehmen, um Kriminalität zu verhindern, Standards und Prozeduren einführen, die zur Aufdeckung oder Vorbeugung dienen (vgl. Federal Sentencing Guidelines (US) (v. 01.11.2007) § 8B2.1.(b) (1)). Dabei müssen Führungskräfte dafür sorgen, dass diese Maßnahmen eingehalten werden und die ethischen Regeln überwachen (vgl. Federal Sentencing Guidelines (US) (v. 01.11.2007) § 8B2.1.(b) (2) (B)). Das Unternehmen habe weiter dafür zu sorgen, dass ein System eingeführt werde, über welches die Mitarbeiter anonym und vertraulich mögliche Verbrechen oder strafbares Verhalten melden können, ohne dass sie Angst haben müssen oder ihnen Nachteile drohen (vgl. Federal Sentencing Guidelines (US) (v. 01.11.2007) § 8B2.1.(b) (5) (c)). Nach der Aufdeckung von kriminellen Verhalten sollte die Organisation angemessene Schritte unternehmen, um entsprechend auf den Vorfall zu reagieren und zu verhindern, dass ähnliches Verhalten wiederauftritt. Darüberhinaus sollten entsprechende Änderungen an Sicherheitsverfahren oder den ethischen Richtlinien vorgenommen werden (vgl. Federal Sentencing Guidelines (US) (v. 01.11.2007) § 8B2.1.(b) (7)).

Eine gerechte Sanktion von strafbarem Verhalten richtet sich in den Corporate Sentencing Guidelines nach der Schwere des Vergehens, die in verschiedene Stufen eingeteilt ist. Während ein Vergehen der Stufe sechs oder niedriger beispielsweise mit einer Geldstrafe in Höhe von US\$ 5.000 (ca. 4.000 €) zu bestrafen ist, wird für ein Vergehen der Stufe 38 oder höher eine Geldstrafe in Höhe

von US\$ 72.500.000 (ca. 59 Millionen €) verhängt (vgl. Federal Sentencing Guidelines (US) (v. 01.11.2007) § 8C2.4.(d)).

In diesen Richtlinien zeigt sich, dass nicht nur versucht wurde, den Whistleblower als Individuum zu schützen, sondern viel mehr auch den Organisationen zu helfen, indem ein Leitfadens Maßnahmen und ihre Durchsetzung vorgibt.

Neben den oben angeführten gesetzlichen Regelungen wurde in den USA im Jahr 2002 der **Sarbanes-Oxley Act of 2002** (SOX) eingeführt, der die Wichtigkeit von Whistleblowing im Hinblick auf die Kontrolle, Erkennung und Abschreckung von Verbrechen noch einmal konkretisiert. Hintergrund der Regelung waren die Bilanzskandale großer Unternehmen wie *Enron* und *WorldCom* im Jahr 2002, die ihre Bilanzen manipuliert, Schulden vertuscht und ihre Gewinne um mehrere Milliarden US-Dollar nach oben korrigiert hatten. Nach der Aufdeckung der Manipulation brachen in beiden Fällen, die Aktien der Unternehmen an der Börse drastisch ein (vgl. SPIEGEL 2002). Die Regeln gelten besonders für Aktiengesellschaften bzw. kapitalmarktorientierten Unternehmen und folgen dem Beispiel der Corporate Sentencing Guidelines. Sie sollen vor allem dazu aufrufen, Verhaltenskodex und Whistleblower-Verfahren einzuführen (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 156f). So legt der SOX fest, dass wer wissentlich und mit der Absicht der Vergeltung, einer Person Schaden zufüge, die Informationen über Verstöße gemeldet habe, mit einer Geldstrafe oder Haftstrafe von bis zu 10 Jahren oder beidem bestraft werde (vgl. SOX of 2002 (US) (v.2002) Sec. 1107 (e)). Wer wissentlich Dokumente verändert, zerstört, verschandelt, verbirgt, vertuscht oder verfälscht, oder einen falschen Eintrag in den Aufzeichnungen und Dokumente tätigt mit der Absicht die Ermittlungen oder die ordnungsgemäße Verwaltung aller Angelegenheiten innerhalb der Gerichtsbarkeit einer Abteilung oder Agentur der Vereinigten Staaten zu verhindern, behindern oder beeinflussen, werde mit einer Geldstrafe oder Gefängnisstrafe von bis zu 20 Jahren oder beidem bestraft (vgl. SOX of 2002 (US) (v.2002) Sec. 1519). Darüberhinaus dürfe kein Arbeitnehmer, Auftraggeber, Subunternehmer oder Vertreter des Unternehmens entlassen, degradiert, suspendiert, bedroht, belästigt oder in sonstiger Weise diskriminiert werden, da der Arbeitnehmer rechtmäßig gehandelt habe (vgl. SOX of 2002 (US) (v.2002) Sec. 1514 (a)).

Durch diesen Zusatz unterscheidet sich der SOX in einem wichtigen Detail vom Whistleblower Protection Act. Während letzterer noch vorsieht, dass lediglich Mitarbeitern, Ehemalige oder Bewerbern auf die Stelle keine Nachteile wiederfahren dürfen, umfasst der SOX sowohl Arbeitnehmer als auch andere Personen, die mit dem Unternehmen zusammenhängen, wie beispielsweise Subunternehmer, Auftraggeber oder Vertreter des Unternehmens (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 159).

Des Weiteren sind in diesem Gesetz, im Gegensatz zu anderen Whistleblower-Vorschriften, verschiedene Empfänger bei internem und externem Whistleblowing vorgesehen. Der interne Bericht müsse dabei an eine Person gehen, die

weisungsbefugt über den Whistleblower sei oder an jemanden, der für den Arbeitgeber arbeite und befugt sei, den Vorfall zu untersuchen oder abschließen könne (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 158). Es müsse jedoch dafür gesorgt sein, dass ein Verfahren bestehe, bei dem der Mitarbeiter anonym bleibt und vertraulich Beschwerden einreichen kann (vgl. SOX of 2002 (US) (v.2002) Sec. 301B (4) (A)). Will ein Mitarbeiter einer externen Stelle Bericht erstatten, so müsse er die Informationen an eine Bundesaufsichtsbehörde, ein Exekutivorgan oder ein Mitglied oder eine Kommission des United States Congress geben (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 159). Wie auch die bisherigen Modelle, schützt dieses Gesetz mit konkreten Maßnahmen vor Repressalien von Mitarbeitern oder Unternehmen und bietet dem Whistleblower Schutz, sich anonym an eine zuständige Stelle zu wenden. Was SOX jedoch nicht beinhaltet, ist der Schutz von Whistleblowern, die sich an die Medien wenden (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 159). Sie werden in den aufgezeigten Beispielen lediglich innerhalb ihres Unternehmens geschützt.

Der **False Claims Act (FCA)** ist ein Bundesgesetz in den USA, das bereits 1863 in Kraft getreten ist und Betrug von Vertragspartnern an der Regierung verhindern soll, indem Whistleblower durch ihr Agieren eine finanzielle Rückvergütung bekommen (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 163). In dieser Regelung wird festgehalten, dass jeder, der wissentlich falsche oder betrügerische Forderungen gegenüber den USA einreicht oder die Einreichung von Forderungen bewirke, mit der dreifachen Schadenersatzhöhe dafür haften und eine Strafe von US\$ 5.000 bis US\$ 11.000 bezahlen müsse (vgl. UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE 2009, S. 1). Das Gesetz enthält die „qui tam“-Bestimmung, welche besagt, dass jede Privatperson im Namen der USA dazu berechtigt sei, Anklage zu erheben, wenn sie die Informationen besitze, dass der Angeklagte wissentlich versucht habe, betrügerische Forderungen zu stellen. Der Whistleblower müsse nicht persönlich von dem Betrug betroffen sein, um die Anklage zu stellen (vgl. UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE 2009, S. 1). Mit seiner Beschwerde muss der Whistleblower ein Auskunftsschreiben an das Amtsgericht reichen, in dem alle wesentlichen Beweise aufgeführt sind, die seine Beschwerde bzw. Behauptung begründen, woraufhin der Anwalt des Justizministeriums einschreitet (vgl. UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE 2009, S.1). Wenn sich die Informationen als neu darstellen und der Betrug bewiesen ist, bekommt der Whistleblower bis zu 30% des verhängten Strafgeldes, wenn das Justizministerium nicht an der Verfolgung der Klage beteiligt ist und bis zu 25%, wenn es beteiligt ist (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 163). Diese Regelung erweist sich als sehr effektiv in den USA. Während vor 1986 noch weniger als sechs Beschwerden eingingen, sind es mittlerweile hunderte, wovon nahezu jeder Whistleblower US\$ 1 Millionen (810.000 €) erhält. Im Jahr 2002 hat das Justizministerium US\$ 1,1 Billionen (890 Millionen €) durch Whistleblower-Hinweise einbezogen, wovon wiederum US\$ 160 Millionen (130 Millionen €) an Whistleblower gegangen sind (vgl. MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008, S. 164).

Anhand der Beispiele von gesetzlichen Regelungen in den USA lässt sich zeigen, dass frühzeitig die Wichtigkeit, der Schutz und die Unterstützung von Whistleblowing wahrgenommen worden ist. Die USA versucht auf verschiedene Weise und durch unterschiedliche Gesetze, Schutz zu bieten und zum Whistleblowing zu ermutigen: Mitarbeiter können anonym ihre Information entweder an eine Stelle geben, Vergeltungsmaßnahmen seitens anderer Mitarbeiter werden mit schweren Sanktionen bestraft oder Whistleblower erfahren finanzielle Entschädigung. Trotz der effektiven Maßnahmen, die Whistleblowing auch nachweislich gesteigert haben, zeigt sich dennoch, dass es bisher keine Maßnahme gibt, die Hinweisgeber vor einem schlechten Ruf schützen, noch dass es spezielle Regelungen gibt, die den Whistleblower, der sich an die Medien wendet, nachweislich vor negativen Konsequenzen bewahrt.

3.2 Rechtlicher Schutz und Grundlagen in Deutschland

In Deutschland gibt es bisher keine allgemeinen gesetzlichen Regelungen, die den Whistleblower vor Sanktionen, Nachteilen oder der Kündigung schützen. Nur sehr vereinzelt finden sich im deutschen Recht Gesetzesregelungen, die den Whistleblower vor Risiken bewahren (könnten) und seine Enthüllung rechtfertigen (vgl. BUNDESTAG 2009, S. 1f.). So sieht der Artikel 5 des Grundgesetzes zwar vor, dass jeder das Recht auf freie Meinungsäußerung in „Wort, Schrift und Bild“ (GG Art. 5, Abs. 1) habe, jedoch berechtigte es den Mitarbeiter nicht, Missstände innerhalb seines Unternehmens in der Öffentlichkeit publik zu machen (vgl. BUNDESTAG 2009, S. 1f.). Ebenso verhält es sich mit dem Paragraphen § 612a des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB), der dem Arbeitgeber verbietet, Arbeitnehmer zu benachteiligen, sollte dieser in „zulässiger Weise seine Rechte“ (BGB § 612a) bezüglich Maßnahmen oder Vereinbarungen ausgeübt haben. Zur Enthüllung berechtigt es den Whistleblower gesetzlich nicht (vgl. BUNDESTAG 2009, S. 1f.).

Das Betriebsverfassungsgesetz (BetrVG) rechtfertigt in den Paragraphen § 84 und § 85 zwar die Enthüllung von Störungen vor innerbetrieblichen Stellen: Jeder Arbeitnehmer habe das Recht, sich bei verantwortlichen Stellen über Benachteiligung und Ungerechtigkeiten zu beschweren, dabei dürfe ihm durch die Beschwerde keine Nachteile entstehen (vgl. BetrVG § 84, Abs. 1 und 3). Außerdem habe der Betriebsrat die Beschwerde anzunehmen habe und könne von dem Arbeitgeber verlangen, dass die Ursache der Beschwerde behoben werden solle (vgl. BetrVG § 85, Abs. 1); dennoch sieht diese Regelung keinen Informantenschutz des Whistleblowers oder den Gang an die Öffentlichkeit vor (vgl. BUNDESTAG 2009, S. 1f.).

Auch der Paragraph § 17 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG) beinhaltet zwar, dass Arbeitnehmer ihrem Arbeitgeber Vorschläge hinsichtlich der Sicherheit oder

des Gesundheitsschutzes machen dürfen (vgl. ArbSchG § 17, Abs. 1) und sie sich im Zweifelsfall, bei „konkreten Anhaltspunkten“ (ArbSchG § 17, Abs. 2) an zuständige Behörden wenden können, sollten die Sicherheitsmaßnahmen unzureichend oder die Mängel infolge der Beschwerde nicht behoben worden sein (ArbSchG § 17, Abs. 2); auch dieses Gesetz rechtfertigt nur allein die Beschwerde, bietet dem Hinweisgeber aber keine Anonymität oder Schutz vor Konsequenzen (vgl. BUNDESTAG 2009, S. 1f.). Dennoch werden auch in Deutschland erste Schritte zum Whistleblower-Schutz eingeleitet, die es besonders Beamten, die in Deutschland unter einem besonderen Recht stehen, erleichtern, auf Vorfälle aufmerksam zu machen. Beamte in Deutschland stehen unter der Verschwiegenheitspflicht, die auch nach Beendigung des Beamtenverhältnisses weiter vorliegt (vgl. BeamStG §37, Abs. 1). Mit dem neuen Beamtenstatusgesetz von Juli 2008, wird jedoch zum ersten Mal eine Ausnahmeregelung verfasst, die Beamte von dieser Verschwiegenheitspflicht befreit, wenn „ein durch Tatsachen begründeter Verdacht einer Korruptionsstraftat“ (BeamStG § 37, Abs. 2, Nr. 3) bei oberen Behörden angezeigt wird (vgl. BUNDESTAG 2009, S.1f.). Liegt keine Anzeige vor, dürfen sie auf Grund ihrer Verschwiegenheitspflicht ohne Genehmigung des Dienstherrn, „weder vor Gericht noch außergerichtlich aussagen oder Erklärungen abgeben“ (BeamStG § 37, Abs. 3). Trotz der Ausnahmeregelung ist es für Mitarbeiter im Beamtenverhältnis dennoch schwer genug auf Widrigkeiten aufmerksam zu machen, da sie ihrem Vorgesetzten gegenüber verpflichtet sind, seine Anordnungen durchzuführen und die geltenden Richtlinien zu befolgen, folglich weisungsgebunden sind (vgl. BeamStG § 35). Haben sie dennoch „Bedenken gegen die Rechtmäßigkeit dienstlicher Anordnungen“ (BeamStG § 36, Abs. 2), müssen sie diese auf dem Dienstweg, also dem nächsthöheren Beamten, unverzüglich melden (vgl. BeamStG § 36, Abs. 2). Ein direktes Agieren ist den Beamten laut Gesetz nicht möglich, da stets der Dienstweg einzuhalten ist, sie sich nicht den Anordnungen widersetzen dürfen (und oft nicht können) und der Verschwiegenheitspflicht unterliegen. Da es im Beamtenstatusgesetz keine weiteren gesetzlichen Regelungen gibt, die einen verbeamteten Whistleblower schützen könnten, stehen diese bereits im gesetzlichen Konflikt, wenn sie z.B. den Dienstweg auf Grund von Dringlichkeit der Missstände nicht einhalten oder an die Öffentlichkeit gehen. Zwar dienen Beamte dem Volk (vgl. BeamStG §33) und sollen ihre Vorgesetzten beratend zur Seite stehen (vgl. BeamStG § 35), dennoch besteht für sie keine Möglichkeit als Hinweisgeber zu agieren und die Öffentlichkeit zu schützen, sofern kein begründeter Korruptionsfall zur Anzeige gebracht worden ist.

Über die Ausnahmeregelung im Beamtenstatusgesetz hinaus, hat das Bundesverfassungsgericht im Jahr 2001 bereits eine erste Form von Whistleblowerschutz aus dem Art. 2 Abs. 1 i.V.m. Art. 20 Abs. 3 GG abgeleitet (vgl. BUNDESTAG 2008, S. 5f.). So sieht diese Ableitung vor, dass die Erfüllung und Wahrnehmung von Pflichten und Rechten, beispielsweise der Zeugenpflicht, des Staatsbürgers in Strafverfahren keinen fristlosen Kündigungsgrund darstelle (vgl. BUNDESTAG 2008, S. 5f.). Whistleblower, die innerhalb eines Strafverfahrens

aussagen oder Hinweise geben, stehen demzufolge unter dem fristlosen Kündigungsschutz: Dies gilt jedoch *nur* in Strafverfahren und nicht mehr, wenn sie beispielsweise außerhalb von solchen Prozessen die Öffentlichkeit über Machenschaften informieren. Auch besteht der Schutz nur in Bezug auf die fristlose Kündigung und nicht für z.B. Mobbing, Zwangsversetzung oder Zurückstufung (vgl. BUNDESTAG 2008, S. 5f.). Da diese Ableitung zwar den Whistleblower-Schutz verbessert, jedoch keine gesetzliche Regelung ersetzt, wird dem Bundestag am 04.Juni 2008 ein Entwurf zur gesetzlichen Neuregelung vorgelegt. Dieser betrifft im Besonderen den Paragraphen § 612a des BGB (vgl. BUNDESTAG 2008, S. 17f.). Dieser Entwurf sieht folgende Änderung des Paragraphen § 612a vor: Wenn ein Arbeitnehmer die Verletzung von gesetzlichen Pflichten in seinem Unternehmen registriert, kann er sich an den Arbeitgeber oder eine zuständige innerbetriebliche Stelle wenden und Aufklärung verlangen. Werden die Beschwerdepunkte nicht innerhalb einer angemessenen Zeit oder nach Einschätzung des Mitarbeiters ungenügend behoben, so kann sich der Arbeitnehmer an eine außerbetriebliche Institution wenden. Das vorherige Wenden an den Arbeitgeber entfällt dann, wenn „Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen oder für die Umwelt“ (BUNDESTAG 2008, S. 18) besteht, das Begehen einer Straftat innerhalb des Betriebes vorliegt oder sich der Mitarbeiter durch Nichtanzeige selbst strafbar macht (vgl. BUNDESTAG 2008, S. 17f.).

Der bisher bestehende Paragraph § 612a werde laut Entwurf zu Paragraph § 612b und folgende Ergänzung enthalten: Übe der Arbeitnehmer in „zulässiger Weise seine Rechte“ aus, so dürfen für ihn „keine rechtlichen Nachteile entstehen“ (BUNDESTAG 2008, S. 18). Ferner müsse der Arbeitgeber nachweisen, dass er nicht gegen diesen Absatz verstoßen habe, wenn der Arbeitnehmer durch glaubhafte Tatsachen belege, dass eine Benachteiligung vorläge (vgl. BUNDESTAG 2008, S. 18). Dieser Vorschlag hat im Deutschen Bundestag nicht nur Zuspruch gefunden, sondern auch viele Gegenstimme, wurde somit nicht weiter verfolgt und ist bis heute nicht in das BGB übernommen (vgl. BUNDESTAG 2010, S. 99).

Trotz der wenigen gesetzlichen Ansatzpunkte, die Whistleblowern in Deutschland Schutz bieten oder ihr Handeln gesetzlich rechtfertigen, führen immer mehr Firmen Whistleblower-Systeme, wie beispielweise Whistleblower-Hotlines, ein. Eine solche Hotline ermöglicht es Whistleblowern, anonym an eine interne oder externe Stelle Korruptionsverdachte zu melden und so dem Unternehmen mitzuteilen (vgl. TRANSPARENCY INTERNATIONAL DEUTSCHLAND E.V. 2004). Dennoch bietet auch dieses System keinen gesetzlichen Schutz vor Repressalien in Deutschland, auch wenn es ein erster wichtiger Schritt ist. Beispielfälle von deutschen Whistleblowern im DokZentrum *anstageslicht.de* zeigen aber immer wieder, dass Courage fast immer mit Zwangsversetzung, Zwangspensionierung oder Kündigung bestraft wird (vgl. ANSTAGESLICHT.DE 2010).

3.3 Rechtlicher Schutz und Grundlagen in Dänemark

In Dänemark gibt es, ähnlich wie in Deutschland, zurzeit noch keinen rechtlichen Schutz, der Whistleblower vor Kündigungen oder ähnlichen Nachteilen wirksam schützt. Auch hier können nur wenige gesetzliche Regelungen als „Schutz“ für den Whistleblower oder als „Rechtfertigung“ für seine Handlung herangezogen werden.

So hält der Paragraph § 77 des dänischen Grundgesetzes fest, dass jeder dazu berechtigt sei, seine Meinung in Wort und Schrift öffentlich zu äußern (vgl. Grundlov § 77). Dieser Paragraph wird durch Artikel 10 der Europäischen Menschenrechtskonvention gestützt, der beinhaltet, dass jeder das Recht auf freie Meinungsäußerung habe und dieses Recht auch das Empfangen und die „Mitteilung von Nachrichten oder Ideen“ (Europäische Menschenrechtskonvention Art. 10) miteinbeziehe, ohne dass Behörde eingreifen dürften (vgl. Europäische Menschenrechtskonvention Art. 10, vgl. JUSTITSMINISTERIET 2006, S.14). Weiter wird im dänischen Gesetz festgehalten, dass Redaktionen und redaktionelle Mitarbeiter nicht verpflichtet seien, Zeugenaussagen anzugeben, wenn der Betroffene die Zusage für Anonymität erhalten habe. Zwar könne das Gericht den Zeugenschutz aufheben, wenn beispielweise vertrauliche Informationen von Beamten weitergegeben worden seien, jedoch gelte dies nicht, wenn der Betroffene Tatsachen aufdecken habe wolle, deren Veröffentlichung von Bedeutung für die Gesellschaft sei (vgl. Retsplejeloven §§ 172, §172 2, Stk. 6, vgl. JUSTITSMINISTERIET 2006, S. 225). Diese Regelungen rechtfertigen zwar die Äußerung eines Whistleblowers, schützen ihn jedoch nicht explizit vor Repressalien oder sprechen ihm besondere Rechte zu.

Im dänischen Arbeitsschutzgesetz wird in § 27 festgehalten, dass die Mitarbeiter sich an der Zusammenarbeit für Sicherheit und Gesundheit beteiligen müssen (vgl. Lov om arbejdsmiljø § 27). Weiter sieht dieses Gesetz vor, dass die Mitarbeiter daran mitwirken müssen, dass die Arbeitsbedingungen hinsichtlich der Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz vertretbar seien und an dessen Umsetzung mitarbeiten (vgl. Lov om arbejdsmiljø § 28). Bemerke ein Mitarbeiter Fehler und oder Mängel, welche die Sicherheit oder Gesundheit beeinträchtigen und könne er die nicht selbst beheben, so habe er dieses einem Mitglied der Sicherheitsgruppe, dem Vorgesetzten oder dem Arbeitgeber zu melden (vgl. Lov om arbejdsmiljø § 28, Stk. 2). Mit dem Gesetz ist außerdem geregelt, dass der Arbeitnehmer berechtigt sei, den Arbeitsplatz oder einen gefährlichen Bereich im Falle einer schwerwiegenden oder unmittelbaren Gefahr zu verlassen (vgl. Lov om arbejdsmiljø § 17a) und ihm durch dieses Verhalten keine Nachteile entstehen dürfen (vgl. Lov om arbejdsmiljø § 17a, Stk. 2). Sollte das doch der Fall sein, habe der Arbeitnehmer das Recht auf Entschädigung (vgl. Lov om arbejdsmiljø § 17a, Stk. 3). Darüberhinaus muss der Arbeitgeber sicherzustellen, dass der Arbeitnehmer unter Berücksichtigung seiner Kenntnisse und dem Zugang zu technischen Hilfsmitteln die Möglichkeit habe, geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Folgen einer schweren und unmittelbaren Gefahr für die eigene Sicherheit oder anderer zu

verhindern, wenn es ihm nicht möglich ist, den Arbeitgeber, das Unternehmen oder den Vorgesetzten zu kontaktieren (vgl. Lov om arbejdsmiljø § 17b). Auch hier gelte, dass ihm durch diese getroffene Maßnahme keine Nachteile entstehen dürfen und ihm sonst eine Entschädigung zustehe (vgl. Lov om arbejdsmiljø § 17 Stk. 2, Stk. 3).

Diese Paragraphen können als Rechtfertigung und als gesetzliche Grundlage für das Agieren eines Whistleblowers herangezogen werden und sein Handeln damit begründet werden, dass er gesetzlich dazu verpflichtet ist, sich an der Sicherheit zu beteiligen und die getroffenen Maßnahmen hinsichtlich dieser und der Gesundheit zu fördern. Whistleblowing könnte demzufolge als Förderung der Sicherheit ausgelegt bzw. interpretiert werden. Besteht unmittelbare Gefahr oder ist das Wohlergehen des Mitarbeiters oder anderer gefährdet, so hat der Arbeitgeber sogar die Pflicht, sicherzustellen, dass der Arbeitnehmer Maßnahmen ergreifen kann, um dieses wiederherzustellen, sofern es ihm nicht möglich ist, den Arbeitgeber, das Unternehmen oder den Vorgesetzten zu kontaktieren. Dieses Handeln darf nicht zu seinem Nachteil ausgelegt werden. Darüberhinaus ist der Arbeitnehmer auch dazu angehalten Sicherheitsmängel zu melden, kann er sie nicht eigenständig beheben. Diese Bestimmungen verpflichten den Arbeitnehmer sich um die Sicherheit zu kümmern und sie aufrechtzuerhalten, jedoch bietet es ihm keinen Schutz der Anonymität noch berechtigt es ihn an die Öffentlichkeit zu gehen und sie über Missstände zu informieren. Zwar muss der Arbeitgeber dafür sorgen, dass dem Mitarbeiter technische Hilfsmittel zur Verfügung stehen, um die Sicherheit zu gewährleisten und Gefahr zu beheben, eine Whistleblower-Hotline sieht dieser Paragraph jedoch nicht vor, obwohl man eine solche Installation mit der Begründung rechtfertigen könnte, dass dieses technische Hilfsmittel, die Sicherheit aufrecht erhält und der Gefahrenbehebung dient. Dennoch bieten die jetzigen dänischen Gesetzesregelungen keinen effektiven Whistleblower-Schutz und können nur im Zweifelsfall lediglich der Rechtfertigung dienen, rechtlich verpflichtet ist der Mitarbeiter zu Whistleblowing nicht.

Für Beamte gibt es, wie in Deutschland, besondere Regelungen, die sie u.a. zur Verschwiegenheit verpflichten und Whistleblower-Schutz im öffentlichen Sektor nahezu unmöglich machen. So heißt es im dänischen Strafgesetzbuch § 152, dass jeder, der im öffentlichen Dienst gearbeitet oder dort eine Aufgabe erfüllt habe und unberechtigt vertrauliche Informationen weitergebe oder benütze, die er in diesem Zusammenhang erhalten habe, mit einer Geldstrafe oder einer Gefängnisstrafe von bis sechs Monaten zu bestrafen sei (vgl. Straffelov § 152). Die Freiheitsstrafe könne auf bis zu zwei Jahren angehoben werden, wenn die Weitergabe von Informationen anderen erheblichen Schaden zufüge oder ein großes Risiko mit sich ziehe (vgl. Straffelov § 152 Stk. 1). Von der Schweigepflicht sei dann abzusehen, wenn die Beamten verpflichtet seien Informationen weiterzugeben (z.B. Zeugenpflicht) oder wenn sie in berechtigter Notwehr im offensichtlichen Interesse der Allgemeinheit oder zum eigenen Wohl und dem Wohl anderer handelten (vgl. Straffelov § 152e).

Das Verwaltungsgesetz legt mit § 27 fest, dass auch derjenige, der in der öffentlichen Verwaltung arbeite, zur Geheimhaltung verpflichtet sei (vgl. Forvaltningslov § 27, vgl. JUSTITSMINISTERIET 2006, S. 15).

Doch auch in Dänemark hat man dieses Problem erkannt und versucht die gesetzlichen Regelungen im öffentlichen Sektor bezüglich der freien Meinungsäußerung von Beamten zu ändern. So hat sich eine Kommission damit beschäftigt, ob das Gesetz hinsichtlich Beamten im öffentlichen Dienst gegebenenfalls überarbeitet werden müsse, da gefordert wurde, dass auch Beamte das Recht auf Anonymität sowie rechtlichen Schutz vor negativen Konsequenzen und Entschädigung haben sollten (vgl. JUSTITSMINISTERIET 2006, S. 9 u. 101). So bestätigt die Kommission in ihrem Bericht, dass es zwar kein geltendes Recht gebe, welches Beamte oder Personen im öffentlichen Sektor Informantenschutz gewährleiste. Allerdings bedeute dies nicht, dass es keine Regelungen gebe, die es Beamten dennoch ermögliche mit wichtigen Meldungen an die Presse zu gehen (vgl. JUSTITSMINISTERIET 2006, S. 223). Man könne dem geltenden Recht entnehmen, dass Beamte durchaus das Recht haben, nicht-vertrauliche Informationen an die Presse oder andere weiterzugeben; in Fällen, wo es um illegales Verhalten oder anderen Missbrauch in der öffentlichen Verwaltung, hierunter offener Missbrauch von öffentlichen Mitteln, gehe. Wenn es um vertrauliche Informationen handle, könne sich der Mitarbeiter auf § 152e beziehen, da im Interesse des Allgemeinwohls und in seinem eigenen oder im Interesse anderer gehandelt worden sei (vgl. JUSTITSMINISTERIET 2006, S. 223). Ferner seien die Medien nicht verpflichtet, Auskunft über ihre Zeugen zu geben. Gehe der Mitarbeiter mit den Informationen nun also rechtmäßig an die Presse oder Öffentlichkeit, so sei er auch nach dänischer Rechtsgrundlage ausreichend davor geschützt, dass ihm keine rechtlichen Nachteile entstünden und wenn dies doch der Fall sei, so stehe ihm eine Entschädigung rechtmäßig zu. Die Kommission kommt schließlich zu der Entscheidung, dass es keiner gesetzlichen Änderung hinsichtlich Informanten- oder Whistleblowerschutz bedürfe (vgl. JUSTITSMINISTERIET 2006, S. 226). Aus diesem Grund gibt es bis heute in Dänemark sowohl für Mitarbeiter im privaten Sektor als auch Mitarbeiter im öffentlichen Sektor kein geltendes Whistleblowerschutz-Gesetz, da die bisher geltenden Regelungen, laut Kommission, ausreichend Schutz und Möglichkeiten böten.

Dennoch führen auch in Dänemark immer mehr private Unternehmen Whistleblower-Systeme ein, um ihren Mitarbeitern die Möglichkeit einer anonymen Berichterstattung oder Meldung zu bieten. Aber auch hierbei werden ihnen von der Regierung immer wieder neue Hürden auferlegt. So haben laut *Business.dk* mehr als 50 Unternehmen im Jahr 2009 ein Whistleblower-System bei der Datenschutzbehörde angemeldet, um frühzeitig Korruption, Kriminalität und Machenschaften aufzudecken. Diese Systeme müssen im Vorfeld von der Datenschutzbehörde genehmigt werden, die allerdings erst eine Verordnung festlegen musste, wie ein solches System eingerichtet und funktionieren solle. Diese

Regelung schränkt ein Whistleblower-System dahingehend enorm ein, dass lediglich Mitarbeiter und Vorgesetzte, im Rahmen dieses Handbuches, die Möglichkeit haben, Bericht zu erstatten. Andere Personen, die ebenfalls mit dem Unternehmen zusammenarbeiten, wie beispielsweise Kunden, Aktionäre oder Lieferanten, haben innerhalb dieser Ordnung keine Möglichkeit Alarm zu schlagen. Darüberhinaus sieht ein Whistleblowing-System in Dänemark nur das Sammeln von Informationen über schwere Verstöße wie Korruption oder Betrug, Umweltverschmutzung oder Verstöße gegen den Arbeitsschutz vor. Nicht vorgesehen sind hingegen Meldung von Mobbing, Inkompetenz, das Fehlen oder die Verletzung von Richtlinien wie z.B. Rauchen, Kleidung sowie die Nutzung von Internet oder E-Mails (vgl. BUSINESS DK 2009). Obwohl die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Whistleblower-System-Verordnung noch Lücken enthält und ausbaufähig ist, haben bis heute 20 Unternehmen in Dänemark ein solches System eingeführt, während weitere 70 auf die Genehmigung der Datenschutzbehörde warten (vgl. POLITIKEN 2010).

4 Meldesysteme und Whistleblowing in der Luftfahrt

4.1 Effiziente Meldesysteme in der Luftfahrt

Meldesysteme und Whistleblowing in der Luftfahrt sind besonders wichtig, da nur so Unfälle, Vorkommnisse und Mängel aufgedeckt und behoben werden können. Ein funktionierendes Meldesystem gibt Mitarbeitern die Möglichkeit Fehler zu melden, die daraufhin analysiert und behoben werden und somit die Sicherheit aller gewährleistet und verbessert wird.

Obwohl viele Störungen und Vorkommnisse in der Luftfahrt auftreten, werden sie nicht immer den zuständigen Stellen für Sicherheit gemeldet. Dies lässt sich mit der Tatsache begründen, dass viele bestehende Meldesysteme mangelhaft oder die Mitarbeiter nicht ausreichend motiviert sind, um Störungen zu melden. Die Erfahrung zeigt, dass erfolgreiche Meldesysteme aus diesem Grund sechs wesentliche Eigenschaften mitbringen müssen (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 75f.).

Zuerst muss der Mitarbeiter **Vertrauen** in das Meldesystem oder den Rezipienten des Systems haben und sichern sein, dass ihm durch seine Informationsweitergabe keine Nachteile entstehen oder die Hinweise gegen ihn verwendet werden. Ohne diese Sicherheit melden die Mitarbeiter nur widerwillig ihre Fehler oder andere Risiken, die sie bemerkt haben. Allerdings erwarten die meisten nicht, dass ein Meldesystem bewusste Verstöße oder kriminelle Handlungen vor Strafverfolgung oder Disziplinarmaßnahmen befreit (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 76).

Neben Vertrauen spielt die **Unabhängigkeit** des Systems für den Hinweisgeber eine große Rolle: Ein funktionierendes Meldesystem sollte von einer unabhängigen Organisation betrieben werden. Einige Staaten wie die USA setzen für das Management ihrer freiwilligen Meldesysteme ein drittes Unternehmen ein, das die gemeldeten Störungen empfängt, bearbeitet und auswertet. Anschließend werden die Ergebnisse an die Bundesbehörde und die Luftfahrtgesellschaften zurück gegeben. Es ist hierbei natürlich wünschenswert, dass die Bundesbehörde die erhaltenen Informationen ausschließlich für die Verhinderung von Unfällen einsetzt. Dasselbe gilt für Fluggesellschaften oder andere Flugzeughersteller, die ein Meldesystem verwenden (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 76).

Darüberhinaus ist auch die **Benutzerfreundlichkeit** des Systems für den Whistleblower von Bedeutung. Dabei sollte der Vorgang, Störungen zu melden, für den Hinweisgeber so leicht wie möglich gestaltet sein. Meldeformulare sollten immer verfügbar sein, sodass jeder, der einen Vorfall melden möchte, dies umgehend

ausführen kann. Diese Berichte sollten für den Mitarbeiter leicht zu erstellen sein und genügend Platz, für die Beschreibung des Vorfalls und mögliche Vorschläge, wie die Störung in Zukunft verhindert werden könnte, bieten. Die Berichte sollten idealerweise schon adressiert und frankiert sein. Da das Erstellen Zeit und Aufwand für den Hinweisgeber bedeutet, sollte dieses auch angemessen anerkannt werden (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 76).

Alle Informationen, die aus dem Meldesystem und den dort eingegangenen Berichte entstammen, sollten schnellst möglich für die Luftfahrtgemeinschaft zugänglich gemacht werden. Eine schnelle Umsetzung der Hinweise unterstützt die **Motivation** der Mitarbeiter weitere Hinweise über Störungen zu geben. Die **Förderung** der Motivation kann beispielsweise in Form eines monatlich erscheinenden Newsletters oder einer periodischen Zusammenfassung geschehen (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 76).

Ein funktionierendes System sieht des Weiteren die **Weiterleitung** von Informationen über Vorfälle an die Aufsichtsbehörde oder das Management vor, da diese die oberste Verantwortung für die Sicherheit in der Luftfahrt tragen und außerdem dafür verantwortlich sind Störungen zu verringern (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 76).

4.2 Verbindliche und freiwillige Meldesysteme in der Luftfahrt

In der Praxis werden in der Regel zwei Arten von Meldesystemen zur Berichterstattung von Vorfällen und Störungen eingesetzt: Das ist zum einen das verbindliche und zum anderen das freiwillige Meldesystem (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 76). Ein verbindliches Meldesystem verpflichtet hierbei die Mitarbeiter nur bestimmte Arten von Vorfällen zu melden, wodurch stark eingegrenzt wird, WER und WAS berichtet werden darf. Ohne diese Eingrenzung könnte ein verbindliches Meldesystem nicht funktionieren, da die Mitarbeiter nicht wüssten, wann über was und von wem berichtet werden sollte (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 77). Um eine solche Eingrenzung zu ermöglichen, müssen die Gegenstände, die eine Meldung erfordern von Alltagsproblemen und Defekten getrennt werden, für die es bereits adäquate Kontrollsysteme und Verfahren gibt. Aus diesem Grund wird für ein verbindliches Meldesystem ein Ausgangsniveau geschaffen, unter welchem eine Fehlermeldung nicht erforderlich ist (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 77).

Allerdings ist die Zahl von möglichen Variablen in Luftfahrtoperationen so hoch, dass es nahezu unmöglich erscheint, eine konkrete Liste zu erstellen. Ein Hydrauliksystemausfall bei einer Maschine mit nur einem solchen System ist z.B. kritischer als bei einer Maschine mit drei oder vier dieser Systeme, bei der es

eventuell keiner Meldung bedarf. Jedoch sollte ein verbindliches Meldesystem unbedingt die Regel einhalten, dass ein Mitarbeiter im Zweifelsfall, ob eine Störung vorliegt oder nicht, in jedem Fall über den Vorfall berichten solle (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S.77).

Da verbindliche Meldesysteme aus den oben angeführten Gründen nur die Berichterstattung von speziellen und konkreten Vorfällen vorsehen, belaufen sich die gemeldeten Störungen meist auf technische Fehler und beziehen den menschlichen Aspekt nicht mit ein. Daher gehen viele Luftfahrtunternehmen dazu über, neben einem gut entwickelten verbindlichen Meldesystem, auch ein freiwilliges Meldesystem einzurichten, das besonders Informationen über menschliche Fehler mit einbezieht (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S.77). Bei einem freiwilligen Meldesystem sind die Mitarbeiter, wie beispielsweise Piloten, Prüfer und andere, in der Luftfahrt involvierte, dazu angehalten Vorfälle, Diskrepanzen oder Mängel, in denen sie selbst beteiligt waren oder die sie beobachtet haben, zu melden (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 77). Diese Art von Meldesystem erfordert allerdings die Einschaltung eines Dritten, der dieses System betreibt, da die Mitarbeiter nur zurückhaltend ihre Fehler bei dem Arbeitgeber oder bei der Behörde, die ihre Lizenz aushändigt, melden (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 77). Aus diesem Grund spielt Diskretion in freiwilligen Meldesystemen eine entscheidende Rolle. Diese wird meist durch Anonymität, Entfremdung oder Nichtaufzeichnung von personenbezogenen Daten gewährleistet. Durch die hergestellte Diskretion ist ein freiwilliges Meldesystem viel effektiver bezüglich der Berichterstattung von menschlichen Fehlern als ein verbindliches System (vgl. WELLS, RODRIGUES 2004, S. 77).

5 Geschichtliche Entstehung von Meldesystemen in der Luftfahrt

5.1 Geschichtliche Entstehung und Implementierung von Meldesystemen in den USA

Die USA gelten als Vorreiter für Meldesysteme in der Luftfahrt. Ihrer Entwicklung geht dabei bis ins Jahr 1956 zurück. Da sich die Systeme stetig entwickelt haben und in unterschiedlicher Ausführung innerhalb der einzelnen Fluggesellschaften bestehen, wird im Folgenden besonders auf die Entstehung der Meldesysteme von Seiten des Staates eingegangen. Hierbei werden die Schritte aufgezeigt, welche die Zivilluftfahrtbehörde und ihre zugehörigen Behörden und Ämter, unternommen haben, um ein effektives und wirksames Meldesystem einzuführen.

1938 wird in den USA die Civil Aeronautics Authority (Zivilluftfahrtbehörde) gegründet, die für das Sammeln von Informationen und das Aussprechen von Empfehlungen im Zusammenhang mit der zivilen internationalen Luftfahrt zuständig ist. Seit 1940 besteht die Civil Aeronautics Authority als Civil Aeronautics Administration (CAA), zu der ebenfalls das Civil Aeronautics Board (CAB) gehört, welches für die Unfalluntersuchung zuständig ist (vgl. FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA) 2010a, S. 20 u, 30).

Als das CAB im Jahr 1956 registriert, dass die Zahl der Beinahe-Unfälle ansteigt, wird die Special Civil Air Regulation No. SR-416 eingeführt, welche die Piloten oder andere Personen, die Beinahe-Unfälle melden, vor Disziplinarmaßnahmen schützt (s. Tab. 2). Die Identität des Hinweisgebers werde dabei von dem CAB vertraulich behandelt. In den Fällen, in denen die Informationen bereits anderweitig erworben wurden, schützt ein freiwilliges Melden allerdings nicht vor Sanktionen oder anderen Maßnahmen. Die CAB führt dieses erste Meldesystem vor dem Hintergrund ein, Daten über die Zahl und Ursache von diesen Unfällen zusammenstellen. Bereits im Vorfeld hatten einige Fluggesellschaften versucht, anonyme Meldesysteme einzuführen. Die Bemühungen scheiterten jedoch, da die Piloten Sanktionen von Seiten der Behörden fürchteten (FAA 2010a, S. 63).

Datum	Verantwortlichkeit	Was wird gemeldet	Freiwillig	Verbindlich	Anonym	Schutz vor Sanktionen
23.02.1956	CAB	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja

Tab. 2: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956 (eigene Darstellung, Quelle: FAA 2002, FAA 2010a, FAA 2010b).

Im Jahr 1958 wird schließlich die Federal Aviation Administration (FAA) (US-Bundesbehörde für Luftfahrt) gegründet und übernimmt nahezu die vollständige Verantwortung für Sicherheitsregelungen und deren Durchführung vom CAB (vgl. FAA 2010a, S. 70). Diese kündigt im folgenden Jahr 1959 an, das Meldesystem der CAB aufzulösen, da es ausgedient habe. Künftige Berichte von Beinahe-Unfällen würden nun von der FAA entsprechend den herkömmlichen Ermittlungsverfahren, die für andere Sicherheitsverletzungsberichte gelten, behandelt (vgl. FAA 2010a, S. 74).

1961 unterzeichnet die FAA allerdings einen Einjahresvertrag mit der Flight Safety Foundation über eine Erhebung von Beinahe-Unfällen in der Luftfahrt einschließlich der Zusammenstellung von statistischen Daten, Analysen und Empfehlungen. Um einen freien Informationsfluss über diesen Zeitraum zu garantieren, gewährleistet die Stiftung den Identitätsschutz der Hinweisgeber (s. Tab. 3). Aus dem Abschlussbericht der Untersuchung geht hervor, dass innerhalb dieses Jahres mehr als 2.500 Störungen aufgetreten sind. Die Flight Safety Foundation empfiehlt der FAA auf Grund dessen ein Trainingsprogramm für Piloten einzuführen, Ausrüstung und Verfahren zu verbessern und das Sammeln von anonymen Berichten weiter fortzuführen, um einen breiten Informationshintergrund über die Gefahr der Beinahe-Unfälle zu erstellen (vgl. FAA 2010a, S. 85).

Datum	Verantwortlichkeit	Was wird gemeldet	Freiwillig	Verbindlich	Anonym	Schutz vor Sanktionen
23.02.1956	CAB	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
07.06.1961	Flight Safety Foundation	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Ja	Ja

Tab. 3: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–1961 (eigene Darstellung, Quelle: FAA 2002, FAA 2010a, FAA 2010b).

Als 1966 das Verkehrsministerium (Department of Transportation) gegründet wird, das alle Verkehrsorgane unter einer Behörde vereint, entsteht auch eine neue Sicherheitsbehörde, das National Transportation Safety Board (NTSB). Ihre Aufgabe ist es, die Ursachen von Transportunfällen zu ermitteln, die Fakten, Bedingungen und Umstände des Unfalls zu berichten sowie Rechtsverfahren zu überprüfen, in denen es um die Suspension, Änderung, Aufhebung oder Aberkennung eines Zertifikates oder einer Lizenz geht. Mit der Gründung des Verkehrsministeriums werden das Vorgehen des FAA bezüglich der Sicherheit und die Entscheidungen des NTSB als administrativ endgültig erklärt (vgl. FAA 2010a, S. 119).

Zwei Jahre später, 1968, beginnt die FAA mit einer einjährigen Studie über die Gründe von Beinahe-Unfällen in der Luft, in der Hoffnung Daten zu sammeln, um daraus effektive Gegenmaßnahmen entwickeln zu können. Da die Studie abhängig

von dem Vertrauen der involvierten Personen ist, garantiert die FAA Immunität gegen jegliche Form von Disziplinarmaßnahmen für alle Personen, die in einen Vorfall verwickelt sind, der freiwillig bei der FAA gemeldet worden ist, für die Dauer der Studie (s. *Tab. 4*). Die Studie und damit das Meldesystem werden Ende des Jahres für ein weiteres Jahr verlängert. Gleichzeitig legt das NTSB fest, dass Untersuchungsberichte zu Flugunfällen auf Anfrage für die Öffentlichkeit einsehbar sind (vgl. FAA 2010a, S. 126 u, 131). Mit Ablauf der ursprünglichen Studienfrist wird diese sowie das Meldesystem Mitte 1969 um zwei weitere Jahre verlängert (vgl. FAA 2010a, S. 139).

Datum	Verantwortlichkeit	Was wird gemeldet	Freiwillig	Verbindlich	Anonym	Schutz vor Sanktionen
23.02.1956	CAB	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
07.06.1961	Flight Safety Foundation	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Ja	Ja
01.01.1968	FAA	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja

Tab. 4: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–1968 (eigene Darstellung, Quelle: FAA 2002, FAA 2010a, FAA 2010b).

Ende 1971 beendet die FAA ihr vier Jahre altes Meldesystem, da sich die Ergebnisse früherer Jahre bezüglich der Ursachen für Beinahe- bestätigt haben und die FAA aus diesem Grund keine Notwendigkeit für das Bestehen eines schützenden Meldesystem sieht (vgl. FAA 2010a, S. 163). Doch schon vier Jahre später (1975) kündigt die FAA die Einführung des Aviation Safety Reporting Program (ASRP) an, welches entwickelt worden ist, um die FAA über potenziell unsichere Bedingungen im National Airspace System (nationales Luftraum-System) zu informieren. Die FAA war im Jahr zuvor auf Grund von schweren Unglücken dahingehend in die Kritik geraten, dass ihre Sicherheitsaspekte nicht ausreichend seien. Mit dem ASRP wird das erste Meldesystem eingeführt, welches sich nicht ausschließlich auf Beinahe-Unfälle bezieht, sondern ebenfalls die Meldung von jeglicher Form des Missbrauchs oder der Zuwiderhandlung vorsieht: Das Meldesystem schützt Piloten und Fluglotsen vor Sanktionen, die rechtzeitig Bericht erstattet haben. Allerdings sieht dieses System keinen Schutz, in Fällen von rücksichtlosen Operationen, Straftaten, grober Fahrlässigkeit, Vorsatz und Unfällen vor (s. *Tab. 5*). Der FAA bleibt es dabei überlassen, Korrekturmaßnahmen oder Hilfsmaßnahmen, die für die Flugsicherheit wichtig sind, vorzunehmen. Die Air Line Pilots Association (Verband der Piloten von Fluggesellschaften) steht dem neuen Meldesystem kritisch gegenüber und bevorzugt ein System, bei dem Dritte Berichte erhalten und somit die Anonymität der Informanten gewahrt bleibt (vgl. FAA 2010a, S. 181f.).

Datum	Verantwortlichkeit	Was wird gemeldet	Freiwillig	Verbindlich	Anonym	Schutz vor Sanktionen
23.02.1956	CAB	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
07.06.1961	Flight Safety Foundation	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Ja	Ja
01.01.1968	FAA	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
08.04.1975	FAA	alle Formen von Verstößen	Ja	Nein	Nein	nicht bei Straftaten, grober Fahrlässigkeit, Unfällen, Vorsatz

Tab. 5: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–1975 (eigene Darstellung, Quelle: FAA 2002, FAA 2010a, FAA 2010b).

Auf Grund dieser Kritik unterzeichnet die FAA Ende des Jahres 1975 eine Vereinbarung mit der National Aeronautics and Space Administration (NASA). Dieses Abkommen sieht vor, dass die NASA ein Drittanbieter-Meldesystem für die Meldung von Gefahr und sicherheitsrelevanten Vorfällen betreibt, welches die Anonymität des Hinweisgebers garantiert. Sie erklärt sich außerdem einverstanden, Meldungen anzunehmen und zu bearbeiten, Informationen, die Hinweise auf die Identität des Informanten geben könnten, zu löschen, die Daten zu analysieren und interpretieren sowie die Ergebnisse an die FAA sowie die Luftfahrtgesellschaften weiterzugeben. Informationen über Straftaten dagegen würden direkt an die FAA sowie das Justizministerium weitergeleitet werden (vgl. FAA 2010a, S. 184). Gleichzeitig modifiziert die FAA ihr Aviation Safety Reporting Programm: Während das ASRP vorher keinen Schutz bei rücksichtslosem Verhalten, Straftaten, grober Fahrlässigkeit, Vorsatz und Unfällen vorsah, heißt es nun, dass die FAA auf Disziplinarmaßnahmen gegenüber allen, die an einem Vorfall beteiligt waren, verzichtet, sofern rechtzeitig ein Bericht bei der NASA eingegangen und weitere Bedingungen erfüllt sind. Die FAA wird diese Berichte nicht für Disziplinarmaßnahmen verwenden, auch wenn sie leichtfertiges Verhalten, grobe Fahrlässigkeit oder vorsätzliches Fehlverhalten einschließen. Disziplinarmaßnahmen können jedoch auf Basis von unabhängig erhaltenen Informationen ergriffen werden. Ebenso werde keine Sicherheit gewährleistet, wenn es sich um Unfälle oder Straftaten handle (s. Tab. 6) (vgl. FAA 2010a, S. 188).

Datum	Verantwortlichkeit	Was wird gemeldet	Freiwillig	Verbindlich	Anonym	Schutz vor Sanktionen
23.02.1956	CAB	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
07.06.1961	Flight Safety Foundation	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Ja	Ja
01.01.1968	FAA	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
08.04.1975	FAA	alle Formen von Vorfällen	Ja	Nein	Nein	Ja, aber nicht bei Straftaten, grober Fahrlässigkeit, Unfällen, Vorsatz
15.04.1976	NASA	alle Formen von Vorfällen	Ja	Nein	Ja	Ja, aber nicht bei Unfällen und Straftaten

Tab. 6: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–1976 (eigene Darstellung, Quelle: FAA 2002, FAA 2010a, FAA 2010b).

Im Jahr 1979 beschließt die FAA allerdings, den „Pauschalschutz“ des ASRP auflösen, die Anonymität derjenigen, die eine Gefahr oder sicherheitsrelevante Störungen melden, jedoch weiter zu gewähren. Die FAA möchte mit dieser Maßnahme verhindern, dass Täter einer Strafe entgehen können. Dieser Entschluss wird jedoch in der Luftfahrtbranche scharf kritisiert, worauf die FAA ihre Änderung modifiziert. Damit können keine Berichte über Vorfälle und Störungen unter dem ASRP dazu benutzt werden, um Disziplinarmaßnahmen zu verhängen, es sei denn, dabei handelt es sich um Unfälle oder um Straftaten. Ist die FAA durch eine andere Quelle über die Verletzung von Sicherheitsregularien informiert, wird sie entsprechende Maßnahmen ergreifen. Reicht der Verursacher jedoch umgehend einen Bericht an die NASA, verhängt die FAA keine Strafe, sofern der Verstoß unbeabsichtigt bzw. nicht vorsätzlich geschehen sei, keinen Unfall oder Straftat miteinbeziehe, keine Kompetenzmängel offenbare und die Person keine Verstöße seit der Einführung des ASRP begangen habe (vgl. FAA 2010a, S. 206).

Das ASRP wird 1985 erneut verändert: Während der Verursacher eines Vorfalles 1979 noch vor Disziplinarmaßnahmen geschützt war, wenn er seit der Einführung des ASRP keine Verstöße begangen hat, gilt dieser Schutz jetzt nur noch, wenn er fünf Jahre vor einem gemeldeten Vorfall keine Verstöße begangen hat. Von diesem Schutz sind Fluglotsen, die in einem gemeldeten Bericht an die NASA involviert waren, ausgeschlossen, da für sie interne FAA-Regularien gelten. Die Sicherheit vor Maßnahmen und Sanktionen wird durch diese Änderung erstmals nur dem

Hinweisgeber allein gewährt und gilt nicht generell für alle beteiligte Personen (vgl. FAA 2010a, S. 206).

Im März 1990 werden die Fluggesellschaften dazu aufgefordert, eine selbstständige Sicherheitsüberprüfung einzurichten, die FAA werde dabei die Fluggesellschaften nicht für versehentliche Verstöße, die durch die Überprüfungen aufgedeckt werden, bestrafen, vorausgesetzt, das Problem werde umgehend behoben und der FAA berichtet (vgl. FAA 2010a, S. 267). Zwei Jahre später kündigt die FAA auch für die Luftfahrt-Hersteller ein selbstständiges Sicherheitsüberprüfungsprogramm an. Mit diesem Verfahren sollen die Hersteller ihre eigene Verstöße in den Sicherheitsregularien identifizieren, während die FAA keine Disziplinarmaßnahmen anwendet, wenn die Verstöße freiwillig berichtet und korrigiert wurden (vgl. FAA 2010a, S. 278).

1995 veröffentlicht die FAA einen Aviation Safety Plan, der die Einführung von 173 Sicherheitsinitiativen vorsieht. Viele Fluggesellschaften haben freiwillig ein Sicherheits-Meldesystem eingeführt, das eine Meldung über einen Vorfall an den Vorgesetzten vorsieht. Die FAA habe aber die Intention, für Fluggesellschaften mit Maschinen, die mehr als neun Passagiersitze aufweisen, ein unabhängiges Sicherheitsbüro zu fordern. Darüberhinaus habe die FAA eine Vereinbarung mit der Air Line Pilots Association und der Air Transport Association (Lufttransportverband) über ein Flight Operations Quality Assurance (FOQA) Programm (Qualitätssicherung des Flugbetriebs) getroffen. Diese Abmachung erlaubt die Verwendung von Informationen des Flugdatenschreibers, um Sicherheitstrends zu analysieren anstelle lediglich Unfälle und Vorfälle zu untersuchen. Die FAA hat Zugang zu den Daten haben, allerdings wird die Identität des Piloten gelöscht. Das Programm startet am 22. Januar 1996 (vgl. FAA 2010a, S. 292 u, 296).

In Zusammenarbeit mit der Luftfahrtindustrie erstellt die FAA im Januar 1997 schließlich mehrere Prototypen eines Aviation Safety Action Program (ASAP), um den Informationsfluss über Sicherheitsinformationen sowohl zu den Fluggesellschaften als auch zu der FAA zu erhöhen. Die Prototypen bestehen u.a. aus dem USAir Altitude Awareness Programm, dem American Airlines Safety Action Partnership und dem Alaska Airlines Altitude Awareness Programm. Alle Programme sollen die Mitarbeiter der Fluggesellschaften ermutigen, Informationen über mögliche Vorfälle ohne Angst vor Sanktionen oder Strafmaßnahmen zu melden. Geschehnisse, die im Rahmen eines Programmes gemeldet worden seien, würden unter die „Freiwillige Aufdeckungspolitik“ fallen. Diese sieht vor, dass alle, die freiwillig einen Vorfall gemeldet haben, ein Schreiben mit Korrekturmaßnahmen an Stelle von Sanktionsmaßnahmen erhalten (vgl. FAA 2002, S. 2 u, 4).

Im Januar 2000 gibt das Weiße Haus die Einführung des ASAP bekannt, dass Mitarbeiter, die freiwillig sicherheitsbezogene Störungen und Probleme zur Unfallvermeidung melden, vor Strafen und Maßnahmen schützt (s. Tab. 7) (vgl. FAA 2010b, S. 37). Auf Grund der positiven Ergebnisse des ASAP werden im März 2000

branchenweite Richtlinien für die Teilnahme an dem Programm festgelegt (vgl. FAA 2002, S. 2).

Datum	Verantwortlichkeit	Was wird gemeldet	Freiwillig	Verbindlich	Anonym	Schutz vor Sanktionen
23.02.1956	CAB	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
07.06.1961	Flight Safety Foundation	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Ja	Ja
01.01.1968	FAA	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
08.04.1975	FAA	alle Formen von Vorfällen	Ja	Nein	Nein	Ja, aber nicht bei Straftaten, grober Fahrlässigkeit, Unfällen, Vorsatz
15.04.1976	NASA	alle Formen von Vorfällen	Ja	Nein	Ja	Ja, aber nicht bei Unfällen und Straftaten
Januar 2000	FAA und US-amerikanische Fluggesellschaften	mögliche Vorfälle	Ja	Nein	Nein	Ja

Tab. 7: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–2000 (eigene Darstellung, Quelle: FAA 2002, FAA 2010a, FAA 2010b).

Die FAA und die National Air Traffic Controllers Association (NATCA) (nationaler Verband der Fluglotsen) unterzeichnen im März 2008 eine Vereinbarung, ein Air Traffic Safety Action Program (ATSAP) zu entwickeln. Das Programm soll das freiwillige, kooperative, straffreie Umfeld einer offenen Berichterstattung über Flugsicherheitsbedenken der FAA-Mitarbeiter fördern. Unter dem ATSAP sollen alle Parteien Zugang zu Sicherheitsinformationen bekommen, die andersweitig nicht zu beziehen wären. Diese Informationen sollen analysiert und dafür genutzt werden, die Qualität zu verbessern und Korrekturen am System vorzunehmen, um Sicherheitsfragen zu lösen. Die Vereinbarung gelte für 18 Monate und beginne an verschiedenen gezielten Anlagen. Befinden beide Parteien, nach einer umfassenden Prüfung und Bewertung, für das Programm für erfolgreich, solle es als ständiges Programm übernommen werden (vgl. FAA 2010b, S. 113).

Im April 2008 gibt die FAA bekannt, dass ein Safety Issues Reporting System (SIRS), wirksam am 30. April 2008, entwickelt werden solle, dass den Mitarbeitern ein zusätzliches Instrument bietet, Sicherheitsbedenken zu äußern, wenn sie den Eindruck haben, dass Vorgesetzte und das Management-Personal ihnen nicht die erforderliche Rückmeldung gäben. Darüberhinaus sollen die ethische Grundregeln

für Inspektoren gestrafft werden, um Interessenskonflikte zu vermeiden (s. Tab. 8) (vgl. FAA 2010b, S. 114).

Datum	Verantwortlichkeit	Was wird gemeldet	Freiwillig	Verbindlich	Anonym	Schutz vor Sanktionen
23.02.1956	CAB	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
07.06.1961	Flight Safety Foundation	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Ja	Ja
01.01.1968	FAA	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
08.04.1975	FAA	alle Formen von Vorfällen	Ja	Nein	Nein	Ja, aber nicht bei Straftaten, grober Fahrlässigkeit, Unfällen, Vorsatz
15.04.1976	NASA	alle Formen von Vorfällen	Ja	Nein	Ja	Ja, aber nicht bei Unfällen und Straftaten
Januar 2000	FAA und US-amerikanische Fluggesellschaften	mögliche Vorfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
April 2008	FAA	Bedenken gegen ergriffene Maßnahmen von Vorgesetzten	Ja	Nein	Nein	k. A.

Tab. 8: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–2008 (eigene Darstellung, Quelle: FAA 2002, FAA 2010a, FAA 2010b).

Als Teil ihrer Strategie die Risiken der Luftfahrt zu verringern, gründet die FAA im September 2009 einen neuen Accident Investigation and Prevention Service (Unfalluntersuchungs- und Vorbeugungsservice). Diese neue Organisation soll die Ressourcen der FAA zusammenfassen, sodass die FAA derzeitige und aufkommende Risiken innerhalb der Luftfahrt durch den Gebrauch von Daten aus Unfall- und Störungsuntersuchungen, historischen Unfällen und Störungen und freiwillig gemeldeten Informationen der Meldesysteme besser nachvollziehen kann. Gleichzeitig entsteht ein neues Amt für Prüfungen und Auswertungen (Office of Audit and Evaluation): Dieses Büro fasst verschiedene Meldesysteme in einer Organisation zusammen. Es enthält eine Administratoren-Hotline, die es FAA-Mitarbeitern ermöglicht die Aufmerksamkeit des höheren Managements zu

erreichen, wenn es um Angelegenheiten geht, die durch bestehende Verfahren nicht gelöst werden konnten. Darüberhinaus besteht eine Aviation Safety Hotline, die jedem ermöglicht, Bedenken über unsichere Luftfahrtsituationen ohne Angst vor Repressalien zu äußern. Die Public Inquiry Hotline beantwortet Fragen der Öffentlichkeit hinsichtlich Luftfahrtangelegenheiten, während die Whistleblower Protection Hotline in Zusammenarbeit mit dem Arbeitsministerium, Sicherheitsenthüllungen von Luftfahrtmitarbeitern aus dem privaten Sektor sowie Vertragspartnern der Regierung koordiniert. Das SIRS erlaubt es den Mitarbeitern über Sicherheitsfragen zu berichten, von denen sie glauben, dass sie nicht von FAA behandelt worden sind (s. *Tab. 9*) (vgl. FAA 2010b, S. 131).

Datum	Verantwortlichkeit	Was wird gemeldet	Freiwillig	Verbindlich	Anonym	Schutz vor Sanktionen
23.02.1956	CAB	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
07.06.1961	Flight Safety Foundation	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Ja	Ja
01.01.1968	FAA	Beinahe-Unfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
08.04.1975	FAA	alle Formen von Vorfällen	Ja	Nein	Nein	Ja, aber nicht bei Straftaten, grober Fahrlässigkeit, Unfällen, Vorsatz
15.04.1976	NASA	alle Formen von Vorfällen	Ja	Nein	Ja	Ja, aber nicht bei Unfällen und Straftaten
Januar 2000	FAA und US-amerikanische Fluggesellschaften	mögliche Vorfälle	Ja	Nein	Nein	Ja
April 2008	FAA	Bedenken gegen ergriffene Maßnahmen von Vorgesetzten	Ja	Nein	Nein	k. A.
September 2009	Office of Audit and Evaluation (FAA)	nicht gelöste Angelegenheiten, unsichere Luftfahrtsituationen, Machenschaften, Bedenken gegen ergriffene Maßnahmen von Vorgesetzten	Ja	Nein	Ja	Ja

Tab. 9: Darstellung der Meldesysteme in den USA 1956–2009 (eigene Darstellung, Quelle: FAA 2002, FAA 2010a, FAA 2010b).

Mit der Entstehung der Zivillufffahrtbehörde in den USA haben sich die Meldesysteme enorm weiterentwickelt. Während sie zu Beginn lediglich auf die Berichterstattung von Beinahe-Unfällen ausgelegt und meist zur Erhebung von Studien eingeführt wurden, ist mit der Einführung des ersten Meldesystems erkannt, dass die Daten nur erhoben werden können bzw. die Mitarbeiter nur dann bereit sind Unfälle und Vorfälle weiterzugeben, wenn sie vor Disziplinarmaßnahmen geschützt werden. Im Verlauf der Entstehung von wirksamen Meldesystemen ändern sich die Vorlagen des Disziplinarschutzes stetig: Zum Teil sind die Schutzbedingungen an bestimmte Vorlage geknüpft, wie eine rechtzeitige Berichterstattung, zum Teil gelten sie nur für den Hinweisgeber oder nur für bestimmte Luftfahrtpersonengruppen wie Piloten oder Lotsen. Erst spät geht man dazu über, ein System (das ASRP) zu etablieren, dass alle Formen von Störungsmeldungen zulässt und alle beteiligten Personen, sowohl den Hinweisgeber als auch die beteiligten Personen, schützt. Doch erst mit der NASA, die als Drittanbieter fungiert, wird dem Hinweisgeber absolute Anonymität gewährt. Neben dem anonymen Meldesystem werden weiter freiwillige Meldesysteme, wie dem ASAP und dem SIRS, eingerichtet, die bei freiwilliger Berichterstattung Schutz vor Sanktionen gewähren. Mit dem SIRS bietet sich dem Hinweisgeber zum ersten Mal die Möglichkeit über Vorfälle zu berichten, bei denen er/sie glaubt, dass sie nicht von der FAA ausreichend behandelt worden sind, während das ATSP allen Parteien freien Zugang zu Sicherheitsinformationen gewährt. Heute ist man in den USA dazu übergegangen, neben Meldesysteme auch Hotlines einzuführen, über die Whistleblower sowohl aus dem öffentlichen als auch aus dem privaten Sektor Störungen jeglicher Art melden können mit negativen Konsequenzen rechnen zu müssen.

Für die Einrichtung und Verbreitung von effektiven Meldesystemen setzt sich in den USA vor allem das NTSB (National Transport Safety Board) ein. Es ist für die Untersuchung von Luftfahrtunfällen zuständig, ermittelt die Ursachen und Fakten und gibt die Analyse und Ergebnisse an die FAA weiter. Das NTSB ist der Meinung, dass proaktive Sicherheitsmaßnahmen, die Mitarbeiter dazu ermutigen, freiwillig über Vorfälle zu berichten, unabdingbar seien, um Flugsicherheit zu gewähren und Probleme im Vorfeld zu identifizieren. Eine Auflösung solcher Systeme könne die Flugsicherheit ernsthaft gefährden. Daher fordert das NTSB immer wieder nachdrücklich auf, Meldesysteme einzuführen und diese funktionstüchtig zu halten (vgl. NTSB 2008).

5.2 Geschichtliche Entstehung und Implementierung von Meldesystemen in Europa

Da es in ganz Europa im Vergleich zu den USA (noch) keine einheitliche Zivilluftfahrtbehörde gibt, versucht die Europäische Kommission durch Initiativen wie den Luftverkehrsbinnenmarkt zumindest für die Mitgliedstaaten der EU einheitliche Regelungen aufzustellen. Dies kann jedoch oft nur in Zusammenarbeit mit Organisationen wie der ICAO (International Civil Aviation Organization) stattfinden. Im Folgenden wird daher die geschichtliche Entwicklung und Implementierung von Meldesystemen in der EU bzw. die Bemühungen der EU, wirksame Meldesysteme zu installieren, aufgezeigt.

So hat bereits die Europäische Gemeinschaft (EG) seit 1977 begonnen eine Luftfahrtpolitik für die Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zu entwickeln. Mit diesem Schritt arbeitet zum ersten Mal ein Verbund von Ländern daran, eine umfassende, verbindliche Luftfahrtpolitik zu schaffen. Diese Politik unterscheidet sich insofern von Organisationen wie der ICAO, da es keine freiwillige Institution ist, sondern die Regeln der Europäischen Kommission und damit der EU verbindlich für alle Mitgliedstaaten sind (vgl. EUROPEAN COMMISSION 2007, S. 1). Dennoch können die Mitgliedstaaten anderen Organisationen beitreten, um die Sicherheit der Luftfahrt zusätzlich zu erhöhen. Hinsichtlich der Sicherheitspolitik sind die gesetzlichen Regelungen der EU auf der Kollaboration zwischen der Europäischen Kommission, der European Aviation Safety Agency (EASA), Eurocontrol, den nationalen Zivilluftfahrtbehörden der Mitgliedstaaten sowie den Flugzeugherstellern, Fluggesellschaften und anderen Teilnehmer des Single Aviation Markts gegründet (vgl. EUROPEAN COMMISSION MOBILITY & TRANSPORT 2010). Das Rückgrat der Politik bildet eine Reihe von Sicherheitsvorschriften, die direkt und einheitlich für die EU gelten. Die Vorschriften gelten dabei sowohl für die Luftfahrtindustrie als auch für die Zivilluftfahrtbehörden. Die EU versucht dabei stetig, die Sicherheit zu verbessern, indem sie u.a. Meldesysteme einführt, um Vorfälle und Störungen rechtzeitig zu erkennen bzw. diesen vorzubeugen. Deshalb arbeitet die EU eng mit internationalen Organisationen wie der ICAO zusammen, um ein internationales Sicherheitsnetzwerk und globale Regelungen zu etablieren (vgl. EUROPEAN COMMISSION MOBILITY & TRANSPORT 2010). Bis zur Einführung des Luftverkehrsbinnenmarktes im Jahr 1992 gab es in der EU keine einheitlichen Regelungen für Meldesysteme in der Luftfahrt (vgl. EUROPEAN COMMISSION MOBILITY & TRANSPORT 2010). Dennoch existierten bereits vorher in den einzelnen Ländern unterschiedliche Meldesysteme (vgl. EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2010a), wie z.B. das CHIRP in Großbritannien. Das Confidential Human Factors Incident Reporting Programme (CHIRP) besteht in Großbritannien bereits seit 1982: Es ist ein Drittanbieter-Meldesystem, ähnlich des

ASRS in den USA, das sicherheitstechnische Berichte der Flugcrew, Fluglotsen, Flugingenieuren und anderen Mitarbeitern der Luftfahrt entgegennimmt. Die Daten des Hinweisgebers werden dabei vertraulich behandelt und desidentifiziert, sodass keine Rückschlüsse geschlossen werden können, wenn die Informationen anderen Personen der Luftfahrt zugänglich gemacht werden, um entsprechende Sicherheitsmaßnahmen treffen zu können (vgl. CHIRP 2007).

- 1982 – Großbritannien führt das CHIRP in Anlehnung an das ASRS Dritt-Anbieter-Meldesystem der USA ein

Im Jahr 1989 lässt die EU (damals noch EG) eine Studie über die Untersuchung von Unfall- und Störungsmeldesystemen in Auftrag geben. Eine Schlussfolgerung der Studie ist es, das Wissen über bereits bestehende Meldesysteme innerhalb der Mitgliedstaaten der EG zu vereinen. Da die bereits existierenden Systeme, wie das CHIRP, nicht kompatibel seien, schlägt die Studie vor, ein European co-ordination centre for mandatory incident reporting systems (europäisches Kooperationscenter für verpflichtende Störungsmeldesysteme) einzurichten (vgl. EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2010a).

Mit dem Entschluss einen einheitlichen Luftverkehrsmarkt bis Ende 1992 zu gründen, werden 1991 daraufhin, die ersten allgemein gültigen Luftverkehrsvorschriften für die Mitgliedstaaten festgelegt, um die unterschiedlichen Gesetze der Länder zu harmonisieren. So heißt es in diesen Regularien, dass das Sicherheitsniveau des Zivilluftverkehrs erhalten bleiben und die existierenden Vorschriften der Mitgliedsländer auf das bisher bestehende „höchste Niveau“ (EUR-Lex 1991) angehoben werden sollten. Weiter besagt Artikel 9, dass die Mitgliedsländer entsprechende Maßnahmen treffen müssten, „um ihre Forschungsprogramme zur Verbesserung der Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen und deren Betrieb zu koordinieren und die Kommission hiervon zu unterrichten“ (EUR-Lex 1991).

Im Jahr 1992 wird das Joint Research Centre schließlich von der Europäischen Kommission mit dem ECCAIRS-Projekt (European Co-ordination centre for Accident and Incident Reporting Systems) beauftragt. Ziel des Projektes ist es, durch eine Pilotimplementierung eines automatischen Meldesystems die Durchführbarkeit einer dauerhaften Koordinierung der Aktivitäten auf europäischem Niveau im Bereich der verpflichtenden Meldesysteme zu evaluieren (vgl. EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2010b). Das System soll zum einen Informationen von den verschiedenen bestehenden, aber inkompatiblen Systemen sammeln und zum anderen den Mitgliedern, die kein automatisches Meldesystem zu dem Zeitpunkt haben, eine Lösung bieten (vgl. EUROPEAN COMMISSION JOINT

RESEARCH CENTRE 2010a). Dabei sammelt und analysiert ECCAIRS Sicherheitsinformationen und bietet allen Mitgliedsstaaten Zugriff auf die gesammelten Informationen, um die Flugsicherheit zu erhöhen (vgl. EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2010b). Ziel der Studie ist es, herauszufinden, ob eine Koordination möglich sei und ob das ECCAIRS tatsächlich als Meldesystem genutzt werden könne. Das Program wird im Jahr 1994 schließlich als Pilotsystem implementiert und im Zeitraum von Juli bis Oktober 1995 evaluiert. Die Machbarkeit des Systems kann durch insgesamt 40.000 gesammelten Vorfällen aus Skandinavien, Großbritannien und Deutschland nachgewiesen werden und die erste Vollversion des Programms wird 1995 eingerichtet (vgl. EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2010a).

Im Jahr der Implementierung legt die EU die ersten Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen und Vorfällen fest, um diese in Zukunft zu verhindern. So wird in Artikel 4 festgelegt, dass jeder Unfall oder schwere Störung untersucht werden müsse, deren Ziel es aber auf keinen Fall sein dürfe, Schuld- oder Haftungszuweisungen zu klären. Jeder Mitgliedstaat habe dafür zu sorgen, dass die technischen Untersuchungen von einer unabhängigen Zivilluftfahrtstelle durchgeführt oder überwacht werden. Die Aktivitäten dieser Stelle können auch auf das Sammeln von Luftfahrtsicherheitsrelevanten Daten, insbesondere für Präventionszwecke, erweitert werden. Über jede Untersuchung sei abschließend ein Bericht anzufertigen, der die Anonymität der beteiligten Personen gewährt (vgl. EUR-Lex 1994).

- 1994 – ECCAIRS wird als erstes Pilotprogramm für das Sammeln, Koordinieren und Weitergeben von Sicherheitsinformationen der verschiedenen, bestehenden Meldesysteme implementiert.
- Die EU legt fest, dass die Untersuchung eines Unfalls oder einer Störung nicht der Schuld- und Haftungszuweisung dienen darf.

2002 wird die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) gegründet und die bestehenden Regularien der EU an die geltenden Bestimmungen der ICAO angepasst (vgl. EUROPEAN COMMISSION MOBILITY & TRANSPORT 2010). So ist die EASA u.a. dafür zuständig, die EU in ihren Rechtsvorschriften zu beraten, Sicherheitsvorschriften zu überwachen sowie Daten zu erheben und zu analysieren, um die Flugsicherheit zu verbessern (vgl. EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT 2010). Die EASA soll des Weiteren den Schutz „vertraulicher Sicherheitsdaten“ leisten sowie „die Öffentlichkeit angemessen über den Stand der zivilen Flugsicherheit“ unterrichten (EUR-LEX 2002, S.2).

Erst 2003 werden in der EU Richtlinien verfasst, die Hinweisgeber dazu ermutigen sollen, in einem geschützten Umfeld, Vorfälle, Störungen oder andere Vorkommnisse zu melden, die zu einem Unfall führen könnten. Durch die Grundsätze soll sichergestellt werden, dass alle eingegangenen Informationen analysiert, ausgetauscht und verbreitet werden können. Die Richtlinien versichern den vertraulichen Umgang der Daten, besonders im Hinblick auf den Informanten und unterschützen die Einführung von freiwilligen Meldesystemen (vgl. EUROPEAN COMMISSION MOBILITY & TRANSPORT 2009). So heißt es weiter, dass jedes Mitglied ein verbindliches System einrichten solle, bei dem meldepflichtige Ereignisse eingehen können und alle Personen der Luftfahrt, diese ebenfalls berichten sollten. Für Erfassung vertraulicher Informationen sollten darüberhinaus entsprechenden Maßnahmen eingeführt werden (vgl. EUR-LEX 2003, S. 1). Die einzelnen Zivilluftfahrtbehörden seien dafür zuständig, eine geeignete Behörde zur Erfassung der Informationen und Implementierung eines Meldesystems zu ernennen, die Daten der Einzelnen dürften dabei nicht in der Datenbank des System gespeichert werden (vgl. EUR-LEX 2003, S. 2f.). Entschließe sich ein Mitgliedsland zusätzlich ein freiwilliges Meldesystem einzuführen, so müsse dieses die Anonymität des Hinweisgebers gewähren (vgl. EUR-LEX 2003, S. 3).

- 2003 – Die EU legt erstmals fest, dass jedes Mitglied ein verbindliches Meldesystem implementieren muss, das von einer unabhängigen Institution betrieben wird.
- Bei der Einführung eines zusätzlichen, freiwilligen Meldesystems muss die Anonymität des Hinweisgebers gewährt werden.

2007 wird diese Regelung hinsichtlich der Weitergabe von Informationen an Personengruppen innerhalb des Luftfahrtwesens ergänzt. So wird in der Verordnung festgehalten, dass alle Personen, die beitragen, die Sicherheit der Luftfahrt zu verbessern, einen Informationsantrag stellen können, um Informationen über die gemeldeten Störungen zu erhalten (vgl. EUR-Lex 2007a, S. 2). Diese Personen können unter anderem Hersteller, Piloten, Organisationen oder Gewerkschaften sein (vgl. EUR-Lex 2007a, S.4), die den Informationszugang dazu nutzen, die Sicherheit zu erhöhen (vgl. EUR-Lex 2007a, S. 1). Im November 2007 wird außerdem die Verordnung über einen Zentralspeicher, der die gesammelten Informationen über Vorfälle bündelt, erlassen. Der Speicher soll den Informationsaustausch der Mitgliedstaaten fördern und erleichtern: Die Daten werden dabei den nationalen Datenbanken entnommen und in den Zentralspeicher eingepflegt (vgl. EUR-Lex 2007b).

Die Entwicklung und Implementierung von Meldesystemen in der EU zeigt, dass es bis heute kein einheitliches System gibt: Weder verbindlich noch freiwillig, weder innerhalb der EU noch in Gesamteuropa, dass Störungsmeldungen aufnimmt und gleichzeitig den Hinweisgeber vor Sanktionen schützt. Dennoch gibt es erste Schritte der EU, um einen einheitlichen Luftverkehrsraum und damit verbundene Regelungen zu schaffen. So legt sie 1994 fest, dass die Untersuchung aller Unfälle und Störungen von einer unabhängigen Institution durchgeführt werden müssen, wobei die Anonymität der Beteiligten geschützt werden muss und Ergebnisse nicht für Schuldzuweisung herangezogen werden dürfen. Mit der Einführung des ECCAIRS werden erstmals die Informationen über Störungen und Vorfälle an einer Stelle gesammelt und der EU bereitgestellt. Im gleichen Schritt haben Mitglieder, die noch nicht über ein Meldesystem verfügen, die Möglichkeit, ihre Vorfälle zu berichten. Im Jahr 2003 unternimmt die EU den entscheidenden Schritt zur Implementierung von Meldesystemen, indem sie verordnet, dass jedes Mitgliedsland ein verbindliches Meldesystem einführen müsse, das von einer unabhängigen Behörde betrieben werde. Die Informationen sind der EU unter Schutz der persönlichen Daten mitzuteilen. Gleichzeitig wird festgelegt, dass bei freiwilligen Meldesystemen, die Anonymität des Hinweisgebers geschützt werden müsse. Dennoch arbeitet die EU trotz des fehlenden einheitlichen Systems eng mit Luftfahrtorganisationen wie z.B. Eurocontrol zusammen, wodurch annähernd eine Einheitlichkeit nicht nur innerhalb der EU sondern auch in Gesamteuropa geschaffen werden könnte. So versuchen die Mitgliedsländer bei Eurocontrol, Richtlinien für die Einführung der Just Culture zu erstellen, die besagt, dass Personen der Luftfahrt nicht für ihre Handlungen, Unterlassungen oder Entscheidungen entsprechend ihrer Erfahrung und Ausbildung bestraft werden, um aus „ehrlichen Fehlern“ lernen zu können, grobe Fahrlässigkeit, mutwillige Verletzungen und destruktive Handlungen dennoch nicht toleriert werden (vgl. EUROPEAN AIR TRAFFIC MANAGEMENT 2008, S. 11). Um jedoch aus Fehlern lernen zu können, müssen diese frei und ohne Angst vor Sanktionen berichtet werden können und an andere weitergegeben werden, so die Definition für eine Just Culture (vgl. EUROPEAN AIR TRAFFIC MANAGEMENT 2008, S. 3).

Die EU versucht mit ihren Regelungen aus den Jahren 2003 und 2007 eine Just Culture einzuführen. Bis heute wurden nur erste Schritte unternommen, denn die Verordnungen der EU schützen den Hinweisgeber (noch) nicht effektiv vor Sanktionen oder Repressalien, da noch kein einheitliches Meldesystem entsteht. Zur Zeit sind die Mitgliedstaaten lediglich dazu angehalten, ein verbindliches Meldesystem einzuführen: Diese Verordnung beinhaltet nicht, dass der Hinweisgeber anonym behandelt wird und geschützt ist; es besagt lediglich, dass die Daten der betreffenden Personen vertraulich behandelt und nicht weitergegeben werden sollen und der Vorfall somit nicht als Grundlage für Sanktionen dienen darf. Allerdings hat der Whistleblower innerhalb dieser Verordnung keine Möglichkeit seine Identität zu schützen.

6 Sicherheitsbestimmungen in der SAS

6.1 Die Überprüfung von SAS-Flugsicherheitsangelegenheiten von Seiten des Staates

Das Verkehrsministerium in Dänemark, Norwegen und Schweden ist die oberste Instanz, die spezielle Regularien für die Zivilluftfahrt festlegt bzw. anordnen kann. Dieses Befugnis hat das Verkehrsministerium jedoch an die Zivilluftfahrtbehörden der einzelnen Länder übertragen. Die Zivilluftfahrtbehörden sind demnach befähigt, die gesetzlichen Grundlagen, wie Sicherheitsvorschriften und Verordnungen, für die Luftfahrt festzulegen und die Einhaltung der Gesetze durch die STK (Skandinavisk Tilsynkontor) überwachen zu lassen (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2010). Die skandinavische Fluggesellschaft SAS wird also in ihren Flugsicherheitsangelegenheiten von der skandinavischen Aufsichtsbehörde STK, einem Kontrollorgan der dänischen, norwegischen und schwedischen Zivilluftfahrtbehörde kontrolliert und überwacht. Die STK ist dabei die oberste, direkte Instanz der SAS und koordiniert unter anderem die Aufsicht über nationalen Vorschriften, die den Flugbetrieb, technische Angelegenheiten, Ausbildung oder Zertifikate betreffen. Alle Berichte des STKs gehen wiederum an die Zivilluftfahrtbehörden, genauer an die OPS-utvalget, einem Zusammenschluss aus den drei Direktoren der drei skandinavischen Zivilluftfahrtbehörden (s. Abb. 1) (vgl. SWEDISH TRANSPORT AGENCY 2009).

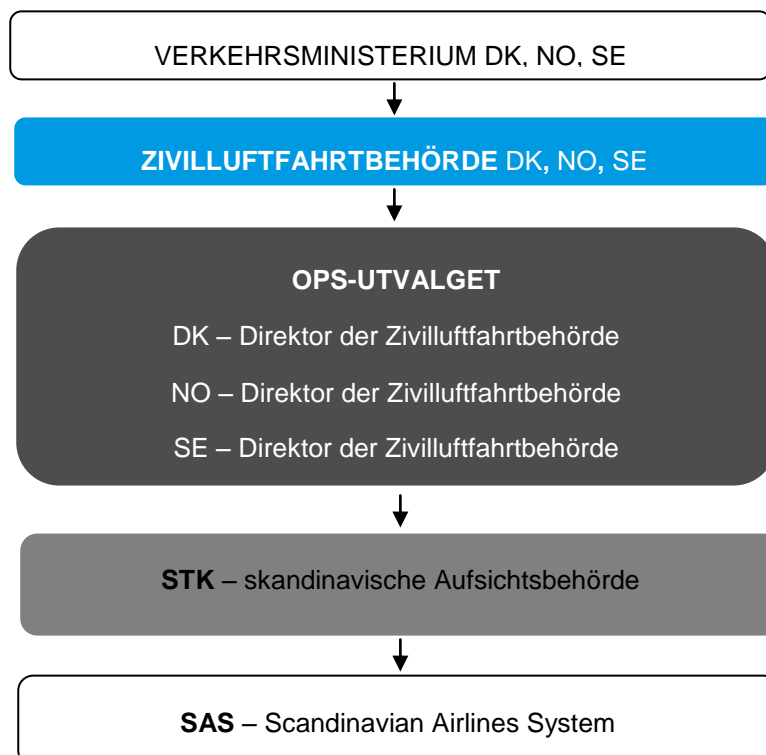


Abb. 1: Hierarchie und Aufbau der staatlichen Organe zur Kontrolle von Flugsicherheitsangelegenheiten der SAS (eigene Darstellung)

6.2 Vergabe und Entzug von Fluglizenzen in Dänemark

Bei der Vergabe von Fluglizenzen legt das dänische Verkehrsministerium die Bedingungen fest, z.B. Alter, Ausbildung, psychische und physische Eignung, die beim Führen eines Flugzeuges einzuhalten sind. Die Fluglizenz wird jedoch von der Zivilluftfahrtbehörde ausgestellt (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2007, S. 6). Wird die Fluglizenz durch die Fluggesellschaft (z.B. der SAS) entzogen, weil der Pilot die Regularien missachtet oder nicht eingehalten hat, so hat er diese Lizenz an die Zivilluftfahrtbehörde abzugeben (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2007, S. 35). Die dänische Zivilluftfahrtbehörde kann eine dänische Fluglizenz für einen bestimmten Zeitraum oder bis auf weiteres für den Rest der Gültigkeitsdauer einbeziehen, wenn der Inhaber den gesetzlichen Bedingungen nicht entspricht oder sie nicht eingehalten hat. Wenn die Zivilluftfahrtbehörde der Überzeugung ist, dass der Entzug der Fluglizenz wieder aufgehoben werden kann, so wird die Lizenz solange einbehalten, bis die Aufhebung endgültig festgelegt worden ist (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2007, S. 7). Der Lizenzinhaber hat die Zivilluftfahrtbehörde umgehend über jegliche Umstände zu informieren, die eventuell seine Flugtauglichkeit in Frage stellen könnten. Der Inhaber ist dann verpflichtet sich den Untersuchungen und Tests zu unterziehen, welche die Zivilluftfahrtbehörde für erforderlich hält (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2007, S. 7).

6.3 Aufbau und Struktur des Flugbetriebes der SAS

Im Jahr 1946 wird die Fluggesellschaft SAS aus drei skandinavischen Fluggesellschaften, der dänischen *Det Danske Luftfartsselskab A/S (DDL)*, der norwegischen *Det Norske Luftfartsselskab A/S (DNL)* und der schwedischen *Svensk Interkontinental Lufttrafik AB (SILA)*, gegründet (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEMS 2010). Bis heute werden die höheren Positionen, wie z.B. Managerposten und Chefpiloten, mit jeweils einem Vertreter aus einem der skandinavischen Länder besetzt (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992d). So wird die Position des Flugbetriebsleiters beispielsweise jeweils mit einem Manager aus Dänemark, Norwegen und Schweden besetzt (s. *Abb. 2*). Ein großer Teil innerhalb der Struktur der SAS wird durch den Flugbetrieb, eine eigene Abteilung innerhalb des Aufbaus der SAS, abgedeckt, der insbesondere alle administrativen Angelegenheiten des Flugpersonals und flugbetrieblichen Prozesse, sowie Ausbildung und Technik der einzelnen Flotten behandelt. Der Flugbetrieb ist auch dafür zuständig, dass flugbetriebliche Handbücher geschrieben, unter Umständen verbessert oder korrigiert und an die Piloten gegeben werden (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992d). An oberster Stelle der Abteilung des

Flugbetriebes steht der Vice President mit der größten Weisungsbefugnis. Ihm unterstellt sind der Leiter der Crewressourcenplanung, der Leiter der Qualitätssicherung und die Flugbetriebsleiter, von denen jeweils einer aus Dänemark, Norwegen und Schweden gestellt wird (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992d). Die Flugbetriebsleiter der jeweiligen Länder haben die höchste direkte Weisungsbefugnis und entscheiden u.a. darüber, ob Fluglizenzen in ihrem Land gegebenenfalls entzogen werden (vgl. HUSTED 2005, Luftkaptajn uden certifikat). Dem Bereich des Flugbetriebes ist der Flugstandard untergeordnet, der beispielsweise die Chefpiloten der einzelnen Flugzeugtypen sowie ihre Ausbilder und technischen Piloten stellt und für die Umsetzung und Einführung von flugoperativen Standards verantwortlich ist (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992d).

Dem Leiter und dem Abteilungsleiter des Flugstandards sind die einzelnen Flugzeugflottenabteilungen wie die MD-80, DC-10 oder DC-9 untergeordnet. Jede Flugzeugflotte besteht aus einem Flottenchefpiloten, der die Standards und Regularien für die Flugzeugbetriebshandbücher festlegt und korrigiert, einem technischen Piloten der Flotte sowie dem Chefausbilder des jeweiligen Flugzeugtyps. Jeder Flottenabteilung sind wiederum drei Chefpiloten der drei skandinavischen Länder unterstellt, denen drei stellvertretende Chefpiloten zugeteilt sind (s. *Abb. 2*) (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992d).

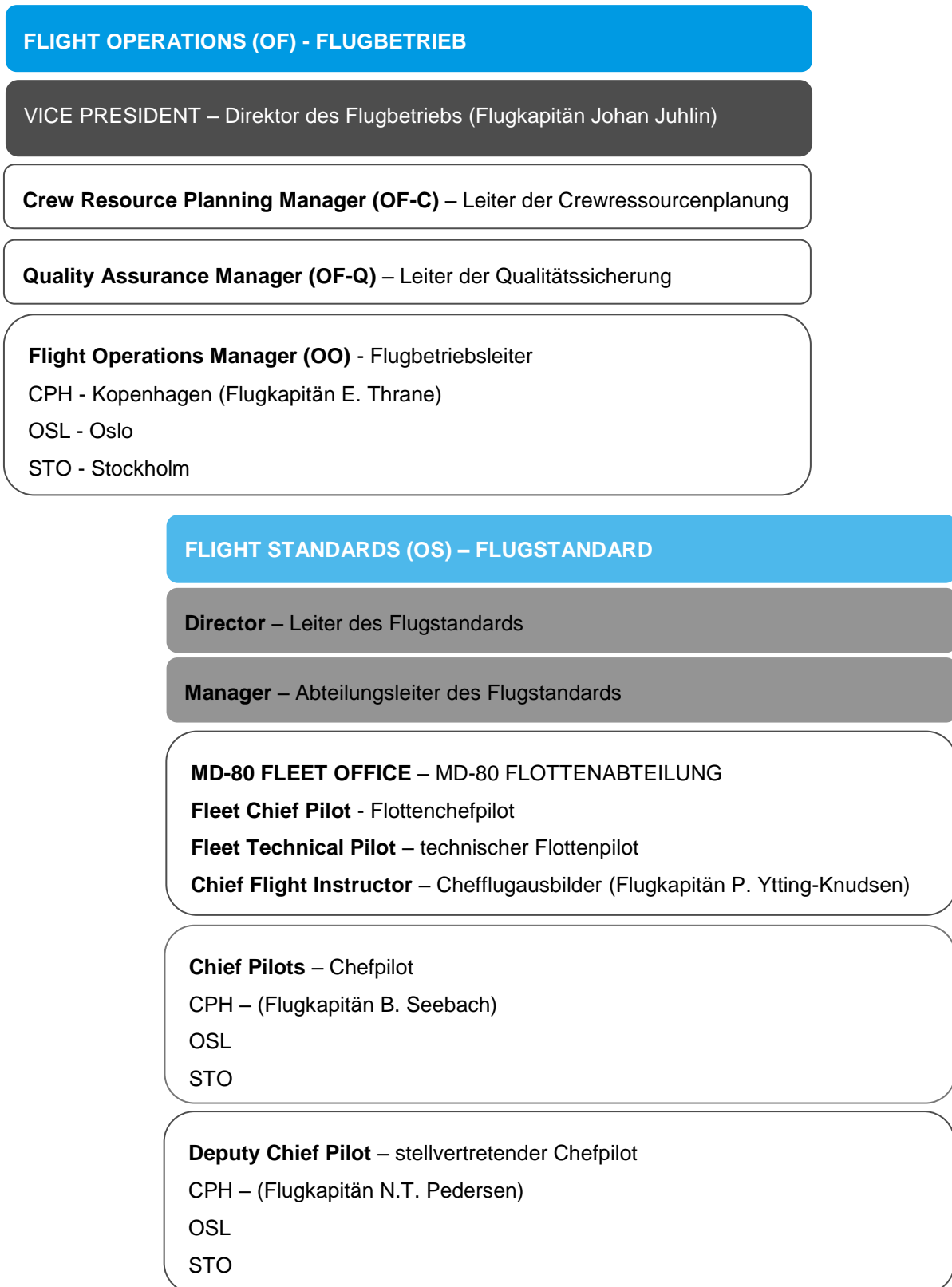


Abb. 2: Aufbau und Struktur des administrativen Flugdeckpersonals des SAS-Flugbetriebes (eigene Darstellung, Quelle: SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992d).

6.4 Die Flugzeugtypserie MD-80 der SAS

Für ihre Flüge setzt die SAS u.a. Flugzeuge der Serie MD-80 ein, eine Weiterentwicklung des Typ DC-9. Das Basisflugzeug der MD-80 Serie ist die MD-81 mit der offiziellen Bezeichnung DC-9-81. Das Flugzeug wird von dem US-amerikanischen Fabrikanten McDonnell Douglas hergestellt, während die Motoren von dem Hersteller Pratt & Whitney kommen (vgl. STATENS HAVARIKOMMISSION (SHK) 1993, S. 20f.).

6.5 Das Motorenenteisungsverfahren (Engine Anti-Ice System)

Die Motoren und die Flügel- bzw. Flügelvorderkanten eines Flugzeuges in der kalten Jahreszeit eisfrei zu halten, ist eine der größten und flugkritischsten Aufgabe mit der die Fluggesellschaften und Hersteller konfrontiert sind, denn die Flugzeugteile müssen jederzeit vor Eis oder dessen Ansammlung geschützt werden: 1.) Eisansammlungen auf den Tragflächen können die aerodynamische Funktion des Flugzeuges beeinträchtigen, was zu einem Anstieg der Überziehgeschwindigkeit führt mit der Gefahr, die Kontrolle über das Flugzeug zu verlieren, 2.) Eis, das sich in den Motoren oder Triebwerken absetzt und sich dann löst, wird von den Motoren eingesogen und kann diese erheblich beschädigen. Als Folge kann der Kontrollverlust über die Maschine auftreten (vgl. MOIR, SEABRIDGE 2008, S. 248).

Um sowohl die Tragflächen als auch die Motoren eisfrei zu halten werden zwei verschiedene Enteisungsverfahren angewendet. In beiden wird warme Motorzapfluff verwendet, die eine Eisbildung verhindert, wenn das Enteisungssystem (Anti-Ice System) angeschaltet ist (vgl. MOIR, SEABRIDGE 2008, S. 248). Eis bildet sich vor allem bei hoher Luftfeuchtigkeit und Temperaturen um den Gefrierpunkt. Die Feuchtigkeit sammelt sich dabei als Eis auf den Oberflächen an und setzt sich ab (vgl. LINKE-DIESINGER 2008, S. 179). Bei der Tragflächenenteisung wird der Luftstrom der warmen Motorzapfluff von der inneren Tragflächenkante zu der äußeren durch ein Tragflächen-Anti-Eis-Ventil gesteuert. Der Luftstrom wird mittels eines Anti-Eis-Kontrollers angepasst (vgl. MOIR, SEABRIDGE 2008, S. 248).

Die Motorenenteisung verwendet ein ähnliches System, bei dem ein Motoren-Anti-Eis-Ventil auf dem Turbinenmaschinenbläsergehäuse die Zufuhr von Zapfluff zu der Lüfterhaube kontrolliert. Wie bei der Tragflächenenteisung wird auch die Motorenenteisung durch die Flugbesatzung mittels eines Druckschalters abgesichert, der einen Hinweis auf dem Display liefert (vgl. MOIR, SEABRIDGE 2008, S. 249). Die Motorenzapfluff, also die Enteisungsluff, ist abhängig von der

Außentemperatur und der Einstellung der Motorenleistung. Da die Luft bei ihrem Weg durch die Triebwerke abkühlt, ist es um so wichtiger, dass sich die Maschine nicht im Leerlauf befindet, sondern eine höhere Motorenleistung eingeschaltet wird, um die Zapflufttemperatur zu erhöhen, um so die Motoren von Eis zu befreien bzw. eine Eisbildung zu verhindern (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1983, S. 1).

6.6 Sicherheitsbestimmung der SAS in Bezug auf Eisschutz 1985–1991

Im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften hat die SAS die Erlaubnis und die finanziellen Mittel ihre eigenen standardisierten Verfahren und Bestimmungen zu verfassen. Andere Gesellschaften wie z.B. Sterling sind darauf angewiesen auf die Handbücher der Hersteller zurückzugreifen (vgl. HUSTED 2005a, Ledelse og myndigheder skyld i havari). Im Zeitraum von 1989–1991 machen die STK und der Hersteller McDonnell Douglas die SAS vermehrt auf Klareis auf den Flügeln aufmerksam, das die Motoren beim Starten beschädigt (vgl. SHK 1993, S. 60). Die geschichtliche Entwicklung der Sicherheitsbestimmungen zeigt, dass die SAS erst deutlich später mit aktiven Veränderungen in den Handbüchern auf die Forderungen beider Institutionen reagiert, obwohl sie bereits vor diesem Zeitraum Lücken und Probleme innerhalb ihres Enteisungsverfahrens erkannte.

Bereits 1983 hält die SAS in einem technischen Report für den Flugzeugtyp DC-9, der ebenfalls für den Typ MD-80 gültig ist, fest, dass ein eingeschaltetes Motorenteeisystem bei Motoren im Leerlauf ineffektiv sei und keine Eisbildung verhindere. Eine Messung der Temperatur im vorderen Bereich des Kompressors habe ergeben, dass bei einer Außentemperatur von -21°C und starkem Schneefall die Zapfluft dort $+2^{\circ}\text{C}$ betrage. Bei höherer Motorenleistung steige diese Temperatur im gleichen Bereich jedoch auf $+53^{\circ}\text{C}$ bzw. $+73^{\circ}\text{C}$. Ziehe man in Betracht, dass die Temperatur im weiteren Verlauf noch weiter absinke, ergebe sich daraus die Ineffektivität des Motorenteeisystem im Leerlauf. Die Leerlaufmotorleistung werde leider im Regelfall benutzt, wenn das Flugzeug rolle, besonders aber während des Winterbetriebes (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1983, S. 1). Das Problem der Eisansammlung sei jedoch ernst zu nehmen und das Flugpersonal sowie die Mechaniker müssten darauf aufmerksam gemacht werden. Dennoch solle es während des Flugtrainings thematisiert werden. Der technische Report solle gegebenenfalls als Grundlage für Artikel in Instandhaltungsberichten und technischen Tipps dienen (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1983, S. 4). Zwei Jahre später legt die SAS in ihrem Aeroplane Flight Manual DC-9 im Jahr 1985 für den Bereich Eis- und Regenschutz fest, dass das Starten des Flugzeuges erlaubt sei, wenn Frost, nicht dicker als 3mm, und Eis, nicht dicker als 1,5mm, auf der Unterseite des Flügeltanks sitze. Außerhalb dieses Bereiches, dürfe weder Eis

noch Frost sich befinden. Die Motorenenteisungsanlage in Verbindung mit der Startkraft solle dann nicht benutzt werden, wenn die Lufttemperatur $+10^{\circ}\text{C}$ betrage. Des Weiteren heißt es, dass für den Enteisungsvorgang der Leerlauf des Flugzeuges ausreiche (vgl. SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM (SAS) 1985, S. 1).

Der Flugzeughersteller McDonnell Douglas warnt hingegen in seinem Flight Crew Operating Manual für den Flugzeugtyp MD-80 im gleichen Jahr, dass ein periodisches Hochfahren (Engine Run-Up) im 10 Minuten-Intervall mit eingeschalteter Motorenenteisungsanlage für ein Minimum von 15 Sekunden bei einer Motorenleistung von 70% durchgeführt werden solle, um die Gefahr von Eisbildung zu verhindern. Das sogenannte Engine Anti-Ice System solle immer dann benutzt werden, wenn Vereisungsbedingungen vorhanden oder zu erwarten seien. Des Weiteren solle die Anlage bei Bodenoperationen dann benutzt werden, wenn die Außentemperatur weniger als $+6^{\circ}\text{C}$ betrage und sichtbare Feuchtigkeit gegenwärtig sei. Denn je höher die Temperatur sei, desto höher sei der Wassergehalt der Wolken, wodurch die Gefahr von Eisbildung steige (vgl. MCDONNELL DOUGLAS 1985, S. 3). Mit dieser Warnung widerspricht McDonnell Douglas der SAS dahingehend, dass das Betreiben der Motorenenteisungsanlage im Leerlauf möglich sei, sowie der Tatsache, dass ein Engine anti-ice System bis zu einer Temperatur von $+10^{\circ}\text{C}$ zu benutzen sei.

Feuchte Luft, bei einer Temperatur von $+10^{\circ}\text{C}$, enthält doppelt soviel Wasser bei 0°C . Da die Lufttemperatur um ca. 10°C abgekühlt, wenn sie von den Motoren eingesogen wird, kühlen die vorderste Teile des Motors gleichermaßen ab. Durch das Abkühlen der Motorteile kann sich die feuchte Luft in Form von Eis in den Motoren festsetzen. Beträgt die Lufttemperatur also $+10^{\circ}\text{C}$, wenn sie in die Motoren eingesogen wird, sinkt sie unter den Gefrierpunkt. Das bedeutet, dass die Luftfeuchtigkeit ebenfalls gefriert und sich als Eis absetzt. Je wärmer Luft also ist, bevor sie in die Motoren eingesogen wird, desto mehr Feuchtigkeit enthält sie und desto mehr Eis kann sich absetzen (vgl. HUSTED 2005a, Varm luft kann blive til is).

Nach einer Versammlung der STK im Mai 1989 wird die SAS schriftlich dazu aufgefordert, das Informationsmaterial des Herstellers McDonnell Douglas hinsichtlich Klareisproblemen zu lesen und zu überprüfen, ob Bedarf besteht bisherige Verfahren zu verbessern. Im August 1989 geht die STK erneut dem Brief an die SAS hinsichtlich einer möglichen Änderung innerhalb des Verfahrens nach. Die SAS erklärt daraufhin in einer Versammlung im Oktober, dass sie gemeinsam mit dem Hersteller nach einer Lösung suche und ein Bericht schnellstmöglich an die STK geschickt werde. Berichte über derzeitige Enteisungsverfahren seien in der flugbetrieblichen und technischen Abteilung im Umlauf (vgl. SHK 1993, S. 60). Im Februar 1990 wird bei einer erneuten Versammlung der STK festgehalten, dass die SAS aktive Arbeit in Bezug auf die DC-9 Maschine und die Ingestion von Eis leistet und sich gemeinsam mit anderen in diesem Bereich auf internationaler Ebene beteiligt (vgl. SHK 1993, S. 60).

So gibt die SAS im Mai 1990 eine MD-80-Information an die Piloten des Flugzeugtyps heraus, in dem darauf hingewiesen wird, dass die im Aircraft Operational Manual (AOM) festgelegte Verordnung bei 1,5mm dicken Eis oder 3mm dicken Frost auf der Unterseite der Flügel starten zu dürfen, nicht als „freigemacht zum Start“ Signal angesehen werden dürfe. Denn dies sei ein sicheres Zeichen, dass sich Klareis auf der Oberseite der Tragfläche befinde, bedingt durch durchnässten Treibstoff auf Grund von Kälte. Dieser Fall trete ebenfalls bei hoher Luftfeuchtigkeit ein. Entscheide der Pilot also die Flügelunterseiten zu enteisen, so müsse er ebenfalls die Flügeloberseiten enteisen, unabhängig davon, ob er dort Zeichen für Klareis entdeckt habe oder nicht (vgl. SAS 1990, S. 3). Weiter heißt es in der Pilot-Information, dass, wenn das Flugzeug während starken Motorenvereisungsbedingungen zum Start ausrolle, alle 10 Minuten ein Hochfahren der Motoren auf 70% der Motorleistung durchgeführt werden solle, da das Engine Anti-Ice System im Leerlauf eingeschränkte Wirkung habe, was zu Eisbildung während verlängerter Rollzeit führe. Wenn das dennoch weiterhin erlaubt sei, so sei das Risiko für die Beschädigung durch Fremdkörper (Foreign Object Damaged (FOD)) offensichtlich. Motorvereisungsbedingungen seien immer dann gegeben, wenn sichtbare Feuchtigkeit und eine Temperatur bei oder unter +2°C vorherrsche. Sei dies der Fall müsse das Engine Anti-Ice Verfahren bei allen Starts angewendet werden. Das AOM werde diesbezüglich überarbeitet (vgl. SAS 1990, S. 3).

Am 14.06.1990 schreibt der Leiter der Kundenbetreuung und des Flugbetriebs des Herstellers McDonnell Douglas, Pete Bernardiin, an den Leiter des Flugbetriebs der SAS, Viggo Løfsgaard, mit der Bitte das bisherige Enteisungsverfahren zu verändern. Die Motorenhersteller Pratt & Whitney seien darauf aufmerksam geworden, dass zahlreiche Motoren durch Eis zerstört worden seien. Darüber hinaus habe Pratt & Whitney festgestellt, dass viele verschiedene Motorenenteisungsverfahren innerhalb der Hersteller im Umlauf und diese nicht präzise genug seien. Aus diesem Grund schlage Pratt & Whitney vor, dass bisherige Engine Run-Up Verfahren von 1989 in einigen Punkten zu konkretisieren. So sehe die Änderung vor, dass die Motoren immer dann hochgefahren werden sollen, wenn die Temperatur bei sichtbarer Luftfeuchtigkeit unter +2°C falle und nicht wie bisher, wenn Vereisungsbedingung zu erwarten seien oder bestehen. Pratt & Whitney glauben, dass die Piloten nicht genügend Informationen hätten, um genau einschätzen zu können, wann Vereisungsbedingungen vorherrschen. Bernardiin bittet Løfsgaards in dem Schreiben um eine Rückmeldung bezüglich der Anwendung des Verfahrens. Weiter fügt er hinzu, dass das Engine Run-Up zwar vor Eis schützt, gleichzeitig aber auch negative Aspekte enthält wie z.B. einen hohen Geräuschpegel und Kraftstoffverbrauch. Er erhält keine Antwort, sodass er sich am 21.08.1990 erneut an die SAS wendet (vgl. BERNARDIIN 1990).

Im November 1990 übernimmt die SAS das von McDonnell Douglas vorgeschlagene Verfahren, ein regelmäßiges Engine Run-Up mit eingeschaltetem Enteisungssystem alle 10 Minuten für 15 Sekunden durchzuführen, sobald die

Temperatur auf +2°C sinke. Mit dieser Änderung legt die SAS gleichzeitig fest, dass die Piloten diese Verfahren durchführen *müssen* und nicht wie bisher, dass sie es durchführen *sollten*. Der Flugzeugtypchef Bengt Andersson, der diese Veränderung im Handbuch vornimmt, vergisst dabei eine Passage aus dem Handbuch zu streichen, was zu Unstimmigkeiten innerhalb des Regelwerkes führt. Die Piloten der SAS führen normalerweise einen rollenden Start aus, ein Engine Run-Up kann jedoch nur mit blockierten Bremsen, also während die Maschine steht, durchgeführt werden (vgl. HUSTED 2005a, Den „nye“ sikkerheds-proceduren).

Im April 1991 macht der Flugzeughersteller McDonnell Douglas weitere Vorschläge, wie das Klareisproblem in Zukunft gelöst werden könne. So schlägt der Hersteller u.a. vor, dass auf der Oberseite der Flügel ein Sensor installiert werden solle, der ein Signal an den Piloten sendet, wenn sich Eis auf dem Flügel befindet. Die Neuerungen seien jedoch nicht verpflichtend für die Fluggesellschaften, werden jedoch bei den neueren Modellen von McDonnell Douglas standardmäßig eingebaut. Bis auf ein Testflugzeug wurden die Änderungsvorschläge allerdings nicht von der SAS übernommen (vgl. SHK 1993, S. 60).

In einem Flight Deck Bulletin im Oktober 1991 macht die SAS die Piloten darauf aufmerksam, dass eventuell einige Winterisierungsverfahren über die Sommerperiode in Vergessenheit geraten sein könnten und mit dem Schreiben das Wissen wieder aufgefrischt werden solle (vgl. SAS 1991). So heißt es in der Basisregulierung, dass die Piloten für die Prüfung auf Eis und Schnee, die den Start oder den Flug beeinflussen könnten, verantwortlich seien. Sie müssen überprüfen, dass kein Frost, Eis oder Schnee auf dem Flugzeug haften. Weiter heißt es, dass die Enteisungssysteme zwischen dem Rollen und dem Start der Maschine angewendet werden müssen (vgl. SAS 1991). Die STK sieht diesen Bulletin schließlich als eine gute Basis an, um Klareisprobleme in Zukunft zu lösen und stellt gleichzeitig sicher, dass diese Anweisungen auch in den Flugtrainings angewendet werden (vgl. SHK 1993, S. 60).

6.7 Die Meldesysteme der SAS in den 1990er Jahren

In den 1990er Jahren verfügt die SAS über vier gängige Meldesysteme, drei offizielle und ein informelles, durch welche die Piloten und Mitarbeiter Störungen und Missetände an das Management bzw. an die Zivilluftfahrtbehörde melden können. Es handelt sich um den Flight Operational Report, eine „Latest News“-Homepage und einen technischen Report sowie ein informelles Verfahren über Telefon (vgl. HUSTED 2010a, Interviewtranskript, Anlage 1, S. 96-99). Bei allen vier Systemen hat der Pilot nicht die Möglichkeit Fehler und Störungen anonym zu melden, sondern gibt seine Informationen in personalisierter Form an die entsprechende Abteilung weiter, sodass jeweils Rückschlüsse gezogen werden können, wer diese Störung gemeldet hat.

Der Flight Operational Report (FOR) ist Teil des Logbuches, in dem die Vorgänge und Geschehnisse eines Fluges protokolliert werden. In diesem FOR können die Piloten alle Vorfälle, die während des Fluges aufgekommen sind, notieren und an das Management, direkt nach dem Flug, weiterreichen. Der FOR ist der gravierendste Bericht, den ein Pilot schreiben kann und wird sowohl vom Management als auch von der Zivilluftfahrtbehörde sehr ernstgenommen. Der FOR wird zweifach ausgeführt, wovon eine Bericht an das Management, d.h. dem leitenden Chefpiloten, und eine Version an die entsprechende Zivilluftfahrtbehörde geht. Das Management muss auf den Bericht und auf die darin gemeldeten Vorkommnisse antworten und reagieren, da auch die Antwort in zweifacher Ausführung zurück an den Piloten und an die Behörde gereicht wird. Die Analyse und eine mögliche Änderung hängen von der Wichtigkeit des Vorfalles ab und werden in der Regel innerhalb von ein bis zwei Monaten bearbeitet. In den meisten Fällen führen die FORs zu einer Veränderung des entsprechenden Verfahrens, welche zunächst von der Zivilluftfahrtbehörde genehmigt und dann durch die SAS umgesetzt wird (vgl. HUSTED 2010a, Interviewtranskript, Anlage 1, S. 96-98).

Ist der Vorfall sehr wichtig, sodass er umgehend an die übrigen Piloten weitergegeben werden muss, hat der Pilot die Möglichkeit eine kurze Meldung (beispielsweise Warnmeldungen) auf der „Latest News“-Homepage veröffentlichen zu lassen. Dafür reicht der Pilot seine Mitteilung an den Chefpilot seines Flugzeugtyps, der sie wiederum an den obersten Chefpiloten weiterleitet. Stuft er diese Meldung ebenfalls als sehr wichtig ein, verfasst er eine Nachricht auf der „Latest News“-Seite. Alle Piloten desselben Flugzeugtyps erhalten umgehend die veröffentlichte Nachricht, da sie vor jedem Flug einen Ausdruck der „Latest News“-Seite machen müssen, der neben dem aktuellen Wetter und dem Flugplan, auch die neuesten Änderungen und Warnungen enthält. Es liegt in der Verantwortlichkeit der Piloten diesen Ausdruck vor jedem individuellem Start zu lesen. Das Verfassen und Veröffentlichen einer solchen Meldung kann im Vergleich zum FOR innerhalb von wenigen Minuten abgewickelt werden, da es sich im Regelfall mehr um einen Hinweis handelt und nicht um die Veränderung eines gesetzlich festgelegten Verfahrens. Dennoch muss der verantwortliche Chefpilot die Meldung präzise prüfen, um zu verhindern, dass sie möglicherweise bestehenden Verfahren widerspricht (vgl. HUSTED 2010a, Interviewtranskript, Anlage 1, S. 98).

Handelt es sich um rein technische Meldungen und Hinweise hat der Pilot die Möglichkeit, diese über einen technischen Report an die nächsten Piloten weiterzugeben. Nach jedem Flug schreibt der jeweilige Pilot einen technischen Bericht in das Logbuch und kommuniziert über diesem Bericht mit der technischen Abteilung. Hierfür notiert der abfliegende Pilot auf der linken Seite des Berichtes seine Beobachtungen. Verlässt er die Maschine, reicht er den Bericht an die technische Abteilung, die wiederum seine Meldungen analysieren und beheben. Auf der rechten Seite des Berichtes vermerkt die technische Abteilung, nach ihrer Analyse, die Änderungen und durchgeführten Maßnahmen und gibt diesen Bericht

an den nächstfliegenden Kapitän weiter. Notiert der abfliegende Pilot beispielsweise in diesem Bericht, dass die Maschine während des Fluges Vögel gestreift hat und dadurch der linke Flügel beschädigt sei, so notiert die technische Abteilung auf der rechten Seite des Reports, dass der Flügel nun repariert sei. Bei dieser Form von Meldesystem handelt es sich ausschließlich um technische Meldungen und Hinweise. Für alle weiteren Meldungen werden in der Regel FORs geschrieben (vgl. HUSTED 2010a, Interviewtranskript, Anlage 1, S. 97).

Ergänzend zu den oben aufgeführten formalen Meldesystemen verfügt die SAS in den 1990er Jahren über ein internes informales System. Bei diesem System ruft der Kapitän direkt bei dem Chefpiloten seines Flugzeugtyps an und berichtet ihm über seine Beobachtung. Dieser Weg der Kommunikation führt für gewöhnlich ebenfalls zu Änderungen bzw. Mitteilungen von Seiten des Managements, da die Chefpiloten einen FOR auf Grund des hohen Aufwandes möglichst versuchen zu vermeiden (vgl. HUSTED 2010a, Interviewtranskript, Anlage 1, S. 97).

7 Der Flugzeugabsturz von Gottröra

Am 27.12.1991 muss der dänische Pilot der SAS, Stefan Rasmussen, seine MD-81-Maschine auf dem Weg von Arlanda/ Stockholm nach Kopenhagen nur 4 Minuten und 7 Sekunden nach dem Start notlanden. In einer Höhe von ca. 977m fallen beide Motoren der Maschine aus und das Flugzeug stürzt ab (vgl. SHK 1993, S. 14-16). Bereits während des Startvorganges hörte der Pilot ein Geräusch, welches er aber nicht genau identifizieren konnte. Nur wenige Sekunden danach fiel erst das rechte und kurz darauf auch das linke Triebwerk aus. Rasmussen versuchte auf einem Feld zu landen. Während der Notlandung kollidierte die Maschine zwar mit Bäumen, konnte jedoch durch den Piloten sicher gelandet werden und keine der 129 Personen kam zu Schaden (vgl. SHK 1993, S. 11, 14-16). Grund für den Absturz war Eis, das sich auf die Tragflächen des Flugzeuges abgesetzt hatte und beim Start durch die Motoren eingesogen worden war (vgl. SHK 1993, S. 11).

Das Flugzeug hatte tags zuvor in der Nacht vom 26.12.1991 auf den 27.12.1991 auf dem Arlanda Flughafen draußen gestanden. Der Mechaniker, der für die Übergabe des Flugzeuges verantwortlich war, bemerkte am Morgen des 27.12. Frost auf der Unterseite der Flügel, die Außentemperatur betrug zu diesem Zeitpunkt +0°C. Er kletterte mit Hilfe einer Leiter auf den linken Flügel und tastete mit den Fingern nach Eis, fand jedoch keines. Auch in dem linken Triebwerk fand er nach einer weiteren Überprüfung keine Eistrückstände. Er bemerkte jedoch Schneerückstände woraufhin er, nach Rücksprache mit dem Kapitän, anordnete, dass die Tragflächen sowohl unten als auch oben mit Taumittelspray besprüht werden sollten. Es fand jedoch keine Konversation zwischen beiden über Eis oder Klareis statt. Nach der Anwendung des Taumittelsprays startete das Flugzeug regulär (vgl. SHK 1993, S. 12f.). Doch nur 25 Sekunden nach dem Start begann bereits das rechte Triebwerk zu pumpen und fiel 51 Sekunden später aus (1 Minute 16 Sekunden nach dem Start). 40 Sekunden nach den Störungen im rechten Triebwerk (ca. 65 Sekunden nach dem Start), begann auch der linke Motor zu pumpen und fiel 2 Sekunden nach dem Ausfall des rechten Motors ebenfalls aus (1 Minute 18 Sekunden nach takeoff). Die Besatzung bereitete sich daraufhin auf eine Notlandung vor. Bei dem Landeversuch auf einem Feld kollidierte das Flugzeug mit Bäumen und der größte Teil des rechten Flügels wurde abgerissen, der Pilot konnte das Flugzeug jedoch sicher zu Boden bringen. Bei der Landung brach das Rumpf des Flugzeuges in drei Teile (vgl. SHK 1993, S. 11).

Die schwedische Zivilluftfahrtbehörde stellte in ihrem Unfalluntersuchungsbericht später fest, dass die Instruktionen und Prozeduren der SAS hinsichtlich des Entferns von Klareis auf den Tragflächen vor dem Start mangelhaft waren. Diese Mängel führten dazu, dass das Flugzeug am 27.12.1991 überhaupt mit Klareis auf den Tragflächen starten konnte. Durch den Start hatte sich das Eis auf den Tragflächen schließlich gelöst und wurde von den Motoren eingesogen. Hier hatte

das Eis die Lüfterstufen beschädigt, was die Zerstörung und damit den Ausfall der Motoren verursachte. Die Piloten des Fluges wurden von jeglicher Schuld freigesprochen, da sie nicht darin trainiert waren, das Pumpen eines Triebwerkes zu erkennen und zu beheben, das schließlich zu der Zerstörung beider Motoren führte (vgl. SHK 1993, S. 11). Schuld an dem Unglück seien die Instruktionen der SAS gewesen, die inadäquat hinsichtlich des Entferns von Klareis seien, so die Zivilluftfahrtbehörde (vgl. SHK 1993, S. 87). Obwohl die Tatsache, dass sich Frost auf der Flügelunterseite befunden hat und die Außentemperatur bei +0°C lag, für eine Durchführung des Motorenenteisungsverfahrens gesprochen hätte und es sogar die Pflicht des Piloten gewesen wäre, dieses durchzuführen, wurde lediglich das Taumittel aufgetragen, um den restlichen Schnee zu entfernen. Trotz des offensichtlichen Fehlverhaltens wurde weder der Pilot noch die SAS zur Verantwortung gezogen.

8 Die Geschichte des dänischen Piloten und Whistleblowers Oluf Husted

Der dänische SAS-Pilot Oluf Husted, ebenfalls MD-80-Flugkapitän, wird durch den Flugzeugabsturz von Rasmussen auf Fehler im Enteisungsverfahren der SAS aufmerksam und stellt fest, dass nahezu niemand der Piloten das bereits im November 1990 eingeführte Verfahren kennt und anwendet. Als Oluf Husted versucht, das Management auf die Probleme und Fehler aufmerksam zu machen, wird ihm während seinesurlaubes vom 30.12.1991–19.01.1992 im Januar 1992 die Fluglizenz entzogen, basierend auf der Tatsache, dass er augenscheinlich gestresst und unausgeglichen sei (vgl. HUSTED 2005a).

Husted erfährt als einer der ersten noch am selben Tag von dem Flugzeugabsturz in Gottröra. Bei einem Zwischenstopp am Morgen des 27.12.1991 auf dem Londoner Flughafen Heathrow teilt ihm ein SAS Flugmechaniker mit, dass eben eine SAS MD-80-Maschine aus Stockholm vom Radar verschwunden sei. Der Mechaniker habe den Bescheid bekommen, MD-80-Flugzeuge, die aus Stockholm kommen, auf Eisrückstände auf den Flügeln zu überprüfen (vgl. HUSTED 2010b).

Während seines Aufenthaltes in London spricht Husted mit einigen seiner Pilotenkollegen und findet heraus, dass fast niemand das Enteisungsverfahren kennt bzw. anwendet. Er ruft den obersten Chef des SAS Accident Investigation Teams (SAINT), des internen Unfalluntersuchungsausschusses der SAS, Tore Hultgren, an und teilt ihm mit, dass das Enteisungsverfahren der SAS unter den Piloten nahezu unbekannt sei und es zudem Unstimmigkeiten innerhalb des Handbuches gebe. Hultgren selbst kennt das Verfahren ebenfalls nicht, unternimmt aber auch keine weiteren Schritte die Flugkapitäne über das Verfahren zu unterrichten oder dem obersten Flugzeugtypchef über die Unkenntnisse zu informieren (vgl. HUSTED 2010a, Interviewtranskript, Anlage 1, S. 100).

Am 28. und 29.12.1991 fliegt Oluf Husted seine letzten beiden Flüge vor seinem geplanten Urlaub nach Genf und Luleaa. Auf seinen Zwischenstopps in Stockholm und Kopenhagen fragt er erneut seine Flugkollegen und deren Co-Piloten, ob sie darüber informiert sind, dass ein Engine Run-Up durchgeführt werden solle, um zu verhindern, dass sich Eis in den Motoren absetze. Nur ein einzelner Pilot, Bengt Andersson, MD-80-Flottenchefpilot, der selbst diese Änderung in dem Handbuch im November 1990 vorgenommen hatte, kennt das Winterisierungsverfahren (vgl. HUSTED 2005a).

Trotz seinesurlaubes beschließt Husted weiterhin, sowohl aus moralischen Gründen als auch aus gesetzlicher Pflicht, seine MD-80-Kollegen über das Enteisungsverfahren zu informieren und sie darauf aufmerksam zu machen, es auch anzuwenden. Obwohl er auch insbesondere die Chefpiloten der SAS über die Probleme informiert, werden von der Fluggesellschaft keine weiteren Maßnahmen

hinsichtlich einer Aufklärung über das Verfahren oder eine Verbesserung der Sicherheit unternommen (vgl. HUSTED 2005a, Stort set ingen kendte procedurer). Das geltende Luftfahrtgesetz zu dieser Zeit sieht in den Paragraphen § 28 und § 42 eigentlich vor, dass jegliche Umstände, welche die Lufttüchtigkeit beeinflussen könnten, umgehend an die Luftfahrtbehörde zu melden sei (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2000, S. 15, § 28 und § 42). Bei Missachtung dieser Pflicht könne der Pilot mit bis zu sechs Monaten Gefängnis bestraft werden (vgl. HUSTED 2005a, Efterskrift for så vidt angår den videre skæbne for luftkaptajn Oluf Husted).

Am 03.01.1992 versucht Oluf Husted den SAS-Direktor in Dänemark, Peter Højland, telefonisch zu erreichen. Die Witterungsbedingungen sind in der Zwischenzeit nach dem Unfall umgeschlagen und erfordern unmissverständlich ein Engine Run-Up, um die Flugsicherheit zu gewährleisten. Er erreicht nur die Sekretärin und teilt dieser mit, dass er die Presse über die Flugsicherheitsprobleme der SAS informieren werde, wenn nicht umgehend die „Latest News“-Seite aktualisiert werde (vgl. HUSTED 2005a). Die Sekretärin verspricht Højland anzurufen, informiert Husted aber nicht darüber, dass sich dieser zu der Zeit im Urlaub in Norwegen befindet. Stattdessen ruft sie den Flugbetriebsleiter in Kopenhagen, Erik Thrane, an und erzählt ihm von Husteds Anruf. Husted wird jedoch weder über diesen Anruf informiert noch von Højland zurückgerufen (vgl. HUSTED 2005a).

Am selben Abend ruft Oluf Husted den Gewerkschaftsvorsitzenden der Pilotenvereinigung Eigil Kragh an, der ebenfalls Kapitän bei der SAS ist, und informiert ihn darüber, dass er an die Presse gehen werde, wenn nicht das zuständige Management der SAS die Webpage überarbeiten und auf das Enteisungsverfahren aufmerksam machen werde. Kragh warnt Husted vor der Reaktion des Managements, worauf dieser verspricht, erneut zu Kragh zu kommen, bevor er sich endgültig an die Presse wende (vgl. HUSTED 2005a, Advarsler mod ledelsen).

An den beiden darauffolgenden Tagen, 04.01–05.01.1992, hält die SAS ihre jährliche Chef- und Ausbilderversammlung in Kopenhagen ab, bei der auch Husted teilnimmt. Zwei Stunden vor dem offiziellen Beginn der Versammlung trifft sich Oluf Husted mit einigen Verantwortlichen und Vorgesetzten, um sie über die Sicherheitsprobleme und fehlenden Kenntnisse der Piloten erneut zu informieren. Unter ihnen ist sein Flugzeugtypchef Bengt Andersson, der Chef der Fluggesellschaft Scanair (einer Tochtergesellschaft der SAS) Arne Olsson, der technische Pilot Klas Johnsson und der dänische MD-80-Chefpilot Bo Seebach. Darüberhinaus bringt Husted drei Beisitzer zu dem Treffen mit, da er bereits ahnt, dass sein Handeln Folgen haben wird und die SAS in einem schlechten Licht darstellt. Die drei Beisitzer setzen sich aus einem Vertreter der Pilotenvereinigung und einem Kapitän der SAS, Hans Fenneberg, sowie einem Piloten der Scanair, Ari Vaala, zusammen (vgl. HUSTED 2005a, Mødet med cheferne).

Ein Tag nach dem Treffen, 05.01.1992, erhalten alle Piloten von Scanair einen anonymen Brief, den der Pilot und Beisitzer Ari Vaala verfasst hat. Hierin werden die

Piloten der Scanair dazu aufgefordert, die Sicherheitsbestimmungen für das Enteisungsverfahren genauestens zu lesen und anzuwenden, denn die Intention des Verfassers sei es die Flugsicherheit zu erhöhen. Der anonyme Schreiber bezieht sich auf seine Teilnahme an dem Treffen und auf die Warnungen Hustedes. Darüberhinaus kritisiert er das bestehende Verfahren der SAS und Scanair scharf (vgl. VAALA 1992).

In der gleichen Zeit ruft Husted den Flugbetriebsleiter in Kopenhagen, Erik Thrane, an und erklärt ihm, dass Peter Højland, nicht zurückgerufen habe und es aus diesem Grund seine Aufgabe sei, die „Latest News“ zu korrigieren (vgl. HUSTED 2005a, Anonym opbakning). Wenige Stunden später ruft Thrane Oluf Husted zurück, um ihm mitzuteilen, dass er beschlossen habe, Hustedes Fluglizenz zu entziehen. Husted erklärt ihm, dass Thrane damit seine eigene Pension gefährde, da Husted selbst noch zwei Wochen Urlaub habe und eine Entziehung der Fluglizenz damit völlig unbegründet sei, da Husted in dieser Zeit gar nicht aktiv geflogen sei. Entziehe Thrane dennoch die Lizenz, müsse er jeweils eine Kopie an alle drei Pilotenvereinigungen schicken (vgl. HUSTED 2005a, Luftkaptajn uden certikat).

Noch am selben Abend bringt Thrane die schriftliche Bestätigung der Fluglizenzentziehung bei Husted zu Hause vorbei. In dem Schreiben begründet Thrane seine Entscheidung damit, dass er Husted als erschöpft und gestresst empfinde und ihm die Balance fehle, seine Pflichten zu erfüllen. Statt der nötigen drei Kopien, reicht Thrane lediglich eine Kopie an die dänische Pilotenvereinigung (vgl. THRANE 1992). Kurz darauf ruft Thrane die Oberärztin der Flugmedizinischen Klinik, Regitze Videbæk, an, um sie darüber zu informieren, dass er Hustedes Fluglizenz entzogen habe und er ihn gleichzeitig darum gebeten habe, sie mit Hinblick auf die Untersuchung am darauffolgenden Tag zu kontaktieren (vgl. CURDT-CHRISTIANSEN 1992, S. 3).

Zwischenzeitlich beschließt Oluf Husted zu dem Kopenhagener Flughafen zu fahren, um an alle Piloten, die in dieser Nacht planmäßig im Einsatz waren, Flugblätter mit Hinweisen bezüglich des Sicherheitsverfahrens zu verteilen (vgl. HUSTED 2005a, Luftkaptajn uden certifikat). Bereits am darauffolgenden Tag, 06.01.1992, erhält Husted die offizielle Bestätigung des Direktors des Flugbetriebes der SAS, Johan Juhlin, dass er bis auf weiteres vom Flugdienst befreit sei (vgl. JUHLIN 1992).

Gleichzeitig schreibt der stellvertretende Chefpilot Niels Th. Pedersen ein Fax an Chefpiloten Bengt Andersson. In dem Fax macht Pedersen darauf aufmerksam, dass, wenn die SAS die Bodenoperationen mit einer Black Box (Flight Data Monitoring) überprüfen würde, man feststellen würde, dass nahezu niemand das Enteisungsverfahren durchführe. Er schlägt vor, die Piloten erneut auf dieses Sicherheitsverfahren aufmerksam zu machen (vgl. PEDERSEN 1992).

Währenddessen wird Husted von der Oberärztin Videbæk der Flugmedizinischen Klinik untersucht, auf Anweisung von Thrane, da die Entziehung der Lizenz nur ihre Gültigkeit behält, wenn die Zivilluftfahrtbehörde diese genehmigt (vgl. HUSTED 2005a, Generallægens hjemmebsøg). Videbæks vorläufige Diagnose lautet „manisch-depressive Psychose in manischer Phase³.“ Diese Diagnose teilt sie telefonisch der Zivilluftfahrtbehörde mit, wodurch Husteds Fluglizenz außer Kraft gesetzt wird (vgl. CURDT-CHRISTIANSEN 1992, S. 3). Gleichzeitig teilt sie Husted mit, dass er nicht gesund geschrieben werden kann, wenn er sich nicht weiteren Untersuchungen unterzieht und dass er sich melden solle, sobald er sich dazu bereit fühle (vgl. VIDEBÆK 1992).

Am 08.01.1991 erhält Husted unangemeldeten Besuch bei sich zu Hause. Der Flugmedizinische Berater und Arzt Knud Jessen, sowie der „Vertrauenspilot“ der dänischen Pilotenvereinigung Ole Krogh kommen in einem Militärfahrzeug zu Husted, nachdem Thrane sie dazu aufgefordert hatte. Husted ist beunruhigt über den überraschenden Besuch und notiert sich später in seinem Tagebuch „Rubber Cell visit (Gummizellenbesuch)?“ (vgl. HUSTED 2005a, Genereallægens hjemmebesøg). Tatsächlich sollen sie beurteilen, ob eine Zwangseinweisung in eine psychiatrische Klinik erforderlich sei. Nach dem Besuch beratschlagen sich beide mit dem Spezialarzt der Psychiatrie, Gorm Odden Petersen, sehen aber von einer Einweisung ab. Sie beschreiben Husted als manisch, da er bei dem Besuch wie ein Wasserfall geredet habe, aufgebracht und hektisch und feindselig gegenüber dem Arztbesuch gewesen sei (vgl. CURDT-CHRISTIANSEN 1992, S. 3).

Zwei Tage darauf, am 10.01.1992, schickt Oluf Husted, einen Textvorschlag für ein fachlich korrektes Enteisungsverfahren an den MD-80-Chefpiloten Bengt Andersson. In diesem Vorschlag hält er fest, dass ein periodisches Engine Run-Up auch durchgeführt werden solle, während das Flugzeug rolle und das die Run-Ups erst gestoppt werden sollen, wenn alles Eis auf den Tragflächen verschwunden sei (vgl. HUSTED 1992). Husted ist am 20.01.1992 erneut bei Ärztin Videbæk, die in seinem Krankenblatt notiert, dass der Pilot klar und orientiert wirke und keine kritisierenden Äußerungen mache. Obwohl dieselbe Ärztin ihn noch vor rund zweieinhalb Wochen als manisch-depressiv einstufte hatte, wird er nun wieder als beinahe gesund beschrieben (vgl. VIDEBÆK 1992).

Unterdessen gibt die SAS eine MD-80 Piloten-Information raus, in der es formal um nähere Informationen zu dem Unfall am 27.12.1991 geht. Gleichzeitig teilt die SAS mit diesem Schreiben mit, dass sie prüfe werde, ob es klar definierte Wetterumstände gebe, die ein Prüfen auf Klareis nicht vorsehe. Während die FAA (Federal Aviation Agency) bereits festgelegt hat, dass eine Prüfung auf Klareis bei einer Temperatur über +10°C *nicht* und bei einer Temperatur unter +10°C *nur* notwendig bei hoher Luftfeuchtigkeit sei, werde die SAS diese Definition nicht ohne

³ Patienten mit einer manisch-depressiven Psychose in manischer Phase haben ein geringes Schlafbedürfnis, sind sprunghaft und unüberlegt und leiden an Selbstüberschätzung (vgl. WIEGMANN, 2010).

eine genaue Prüfung einführen. Schlussendlich macht die SAS noch darauf aufmerksam, dass von einigen Kollegen eine Initiative gegründet worden sei, die auf Eis im Inneren der Triebwerke aufmerksam mache. Das Problem sei jedoch, dass die Regularien der Hersteller nicht von allen Personen auf dieselbe Art und Weise interpretiert werde. Um dieses Problem zu beheben, sei eine Annäherung in Verbindung mit den Herstellern von Seiten der SAS initiiert worden. Unterdessen sollten die Piloten den Gebrauch der Motorenenteisungsanlage im AFM und AOM in Verbindung mit dem Engine Run-Up studieren, während ein neues Verfahren bezüglich der Einstellung des Triebwerkschubes ausgewertet. Die Intention der SAS sei es, den höchsten Grad der Flugsicherheit in Kooperation mit allen Mitarbeitern der SAS zu erreichen. Aus diesem Grund seien alle dazu aufgefordert die SAS in diesen Punkten zu kontaktieren (vgl. SAS 1992a, Nr. 1).

Am 28.01.1992 wird Oluf Husted sowohl von dem Psychologen Jørgen Termøhlen als auch von der Ärztin Videbæk für psychisch gesund erklärt. Der Luftfahrtarzt der Zivilluftfahrtbehörde, Claus Curdt-Christiansen, hält dennoch daran fest, dass eine psychiatrische Untersuchung mit einer Einschätzung und Prognose des Patienten notwendig sei und durchgeführt werden solle (vgl. CURDT-CHRISTIANSEN 1992, S. 3). Am darauffolgenden Tag erfährt Husted von seiner Gesundheitschreibung und erhält gleichzeitig die Daten für seinen nächsten Flug, der am 03.02.1992 stattfinden soll, 35 Tage nach seinem letzten Flug (vgl. HUSTED 2005a, Rask igen).

Am Tag des geplanten Fluges findet in Kopenhagen ein Informationstreffen bezüglich der Flugsicherheit der SAS statt. Husted nimmt vor seinem Flug an dem Treffen teil, um mit dem obersten Chef der SAS, Juhlin, zu sprechen. An der Versammlung nehmen lediglich sechs SAS-Mitarbeiter teil. Trotz der geringen Teilnehmerzahl hält Juhlin einen 90-minütigen Vortrag, in welchem er hauptsächlich die Journalisten beschuldigt, der SAS das Leben zu erschweren und hebt die herausragenden Leistungen der SAS, vor allem aus der Vergangenheit, hervor. Nach dem Vortrag stellt ein Co-Pilot aus Skåne Juhlin die Frage, warum er trotz des bestehenden Sicherheitsverfahrens noch nie mit einem Piloten geflogen sei, der dieses Verfahren angewendet habe. Juhlin regt sich über diese Frage so sehr auf, dass er sich nach der Veranstaltung an Husted wendet und bemerkt, dass Husted seine Fluglizenz verloren habe, die Pilotenvereinigung nicht hinter sich habe und darüber hinaus unter Verdacht stehe, geisteskrank und unausgeglichen zu sein. Husted antwortet daraufhin, dass er genau an diesem Abend wieder fliegen dürfe und fährt danach direkt zum Flughafen in Kopenhagen (vgl. HUSTED 2005a, Syg igen).

Am Flughafen begrüßt Husted seinen Co-Piloten Niels Th. Pedersen und geht in den Ruheraum, um für den ersten Flug fit und ausgeruht zu sein. Nur eine Stunde vor dem geplanten Abflug entschließt die Zivilluftfahrtbehörde auf Antrag von Erik Thrane, dass sich Husted weiteren Untersuchungen mit Psychologen und Psychiatern unterziehen müsse, bevor er wieder fliegen dürfe. Husted erfährt davon nur wenige Minuten vor seinem Start, da bereits eine Ablösung für ihn gerufen

worden war. Später erfährt Husted durch Thranes Sekretärin, dass Thrane und Juhlin fast zwei Stunden telefoniert hatten, während Husted sich im Ruheraum vorbereitete (vgl. HUSTED 2005a, Syg igen).

Am darauffolgenden Tag schickt der Chefausbilder für den Flugzeugtyp MD-80, Per Ytting-Knudsen, eine Warnung an alle Piloten, die in diesem Jahr noch nicht beim halbjährlichen Periodic Flight Training (PFT) waren, dass im diesjährigen Flugtraining Wetterumstände simuliert werden, die den Einsatz von Enteisungsverfahren bzw. eines Engine Run-Ups erfordern (vgl. YTTING-KNUDSEN 1992). Die Inhalte des Trainings sind eigentlich geheim und werden nicht an die Piloten weitergegeben, dennoch weist die SAS mit diesem Schreiben zum ersten Mal besonders auf das bestehende Enteisungsverfahren und dessen Anwendung hin (vgl. HUSTED 2005a, SAS fuskede med prøver).

Nach einem Beratungstreffen am 05.02.1992 beschließen die teilnehmenden Ärzte, dass sich Husted einer psychiatrischen Spezialuntersuchung unterziehen müsse, die Auskunft über Diagnose, Prognose und Rückfallrisiko geben solle. Husted wird über diese Entscheidung schriftlich informiert und an die Ärzte der Krisenpsychiatrischen Abteilung überwiesen. Die untersuchende Ärztin Birgit Kijne kann einen psycho-pathologischen⁴ Zustand bei Husted nicht ausschließen und schätzt, dass sich sein Zustand in eine reaktive Psychose⁵ verwandelt habe. Darüberhinaus führt Husted eine ergänzende Unterredung mit dem Oberarzt Gorm Odden Petersen, der jedoch keine Anzeichen für eine Psychose erkennen kann. Allerdings bemerkt er, dass die Urteilskraft in besonders stressigen Situationen beeinträchtigt werden könne und dass die Informationsgewinnung schwächen könne. Eine aufklärende Diagnose solle ein psychologischer Test ergeben. Im Hinblick auf eine Prognose oder ein Rückfallrisiko könne keine endgültige Antwort gegeben werden. Husted unterzieht sich einer Vielzahl von Tests, zwischen Februar 1992 und Mai 1992. Bei verschiedenen Ärztetreffen wird sein Gesundheitszustand erörtert und auf Grundlage diverser Untersuchungsberichte wird Anfang Mai schließlich der Befund gestellt, dass es sich bei Husted um einen hypomanischen Zustand⁶ handle, bei dem keine genaue Prognose zu stellen oder das Rückfallrisiko festzustellen sei. Auf dieser Grundlage beschließt die Zivilluftfahrtbehörde Husteds Fluglizenz endgültig zu entziehen (vgl. CURDT-CHRISTIANSEN 1992, S. 3-4).

In der Zwischenzeit reagiert die SAS auf die Forderungen, das Sicherheitsverfahren bezüglich Enteisung zu korrigieren und präzisieren. So soll ein Engine Run-Up nicht nur dann durchgeführt werden, wenn die Temperatur unter +2°C sinke, sondern

⁴ Ein psychopathologischer Zustand erfasst alle Merkmale, die für den psychischen Zustand kennzeichnend sind (vgl. SCHNEIDER, NIEBLING, 2008).

⁵ Eine reaktive Psychose äußert sich durch ähnliche Symptome wie eine manisch-depressive Psychose. Der Patient hat dabei Gemütsschwankungen, die von Redseligkeit bis hin zu Aggressionen reichen können (vgl. FAUST, 2010).

⁶ Als hypomanischer Zustand wird ein Zustand beschrieben, bei dem der Patient eine erhöhte Aktivität zugesagt wird. Das Selbstwertgefühl ist gesteigert und der Patient leidet an Selbstüberschätzung (vgl. FRANK 2007, S. 63).

sobald das Enteisungssystem angeschaltet sei (vgl. SAS 1992b). Dies ist vor allem deswegen wichtig, da die Luft des Enteisungssystems abhängig von der Motorzapflufftemperatur und der Außentemperatur ist. Da die Enteisungsluft auf ihrem Weg durch den Motor abkühlt, muss sie im Vorfeld höher sein, um sich nicht als Eis im Inneren abzusetzen. Aus diesem Grund ist ein Engine Run-Up wichtig, um die Zapflufftemperatur zu erhöhen, um so schlussendlich die Enteisungsluft zu erhöhen. Ein Engine Run-Up in Verbindung mit dem Engine Anti-Ice System sichert demnach ab, dass sich die Zapflufftemperatur nicht als Eis im Inneren absetzen kann und der Motor eisfrei bleibt. Des Weiteren erhöht sich die Gefahr der Eisbildung zusätzlich, wenn sich die Maschine bei Bodenoperationen im Leerlauf befindet (s. Kapitel 6.5 und 6.6).

Am 30.06.1992 erhält Husted das offizielle Schreiben, mit dem sein Zertifikat dauerhaft einbezogen wird. Die SAS gibt ihm in dem Brief den Hinweis, dass, wenn er etwas verändern wolle, solle er im Vorfeld die zeitlichen und geldlichen Unkosten sowie die psychologische Belastung in Betracht ziehen (vgl. SAS 1992c). Bereits zuvor hatte Husted einen Brief der Zivilluftfahrtbehörde erhalten, in dem seine Fluglizenz für ungültig erklärt und eingezogen worden war (vgl. CURDT-CHRISTIANSEN 1992, S. 4). Husted versucht diese zurückzubekommen und wendet sich an den Krisenpsychiater der schwedischen Zivilluftfahrtbehörde, Hans Friis, um sich eine unabhängige Beurteilung seines Gesundheitszustandes einzuholen. Friis untersucht ihn daraufhin und beschreibt seinen Zustand als gesund. Trotz der positiven Beurteilung erhält Husted seine Fluglizenz nicht zurück (vgl. HUSTED 2005a, Helt syg(t)).

Trotz seiner Entlassung setzt er sich weiter für die Verbesserung der Flugsicherheit ein. Im Jahr 1997 erhält er einen Brief des Flugdecksicherheitskomitees der dänischen Pilotenvereinigung, die ihn dazu auffordert, ihre Professionalität nicht weiter in Frage zu stellen und keine ehemaligen Kollegen mehr zu kontaktieren, da diese in große Schwierigkeiten kommen würden, sollten sie weiter interne Dokumente an Husted weitergeben (vgl. FLIGHT DECK SAFETY COMMITTEE, DANSK PILOTFORENING 1997). Zwischenzeitlich korrigiert die SAS 1996 ihr erst im März 1992 präzisiertes Enteisungsverfahren erneut. Statt der Bestimmung, dass ein Engine Run-Up IMMER durchgeführt werden solle, wenn das Enteisungssystem angeschaltet sei, heißt es jetzt wieder, dass ein Engine Run-Up nur dann durchgeführt werden solle, wenn die Temperatur unter +3°C liege (vgl. HUSTED 2005a, Helt syg(t)).

Seit seiner unfreiwilligen Pensionierung mit nur 50 Jahren im Jahr 1992 setzt sich Oluf Husted bis heute für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit im Allgemeinen und der Flugsicherheit im Speziellen ein. Im Jahr 2001 produziert er den TV-Beitrag „SAS' Sorte Box“, welche die SAS scharf kritisiert und diese daraufhin vor dem Pressegericht klagt (s. Kapitel 9), 2005 gründete er zusammen mit dem Reporter Tue Knudsen die dänische Seite Whistleblowers.dk, die seinen Fall ausführlich behandelt und darstellt. Darüberhinaus unterstützt die Initiative aktiv den

Whistleblower-Schutz in Dänemark. Eine Entschuldigung seitens der SAS hat es bis heute nicht gegeben (vgl. HUSTED 2005b, Hvem står bag Whistleblowers.dk?).

9 Die Medienberichterstattung über die Sicherheitsprobleme der SAS und die Folgen

Im Folgenden wird die dänische Medienberichterstattung über die Sicherheitsprobleme der SAS und die Folgen an Hand einiger Beispiele aufgezeigt. Hierbei wird keine flächendeckende Analyse durchgeführt, sondern durch einzelne Aspekte und Fallbeispiele dargestellt, wie die dänischen Medien über die Sicherheitsprobleme der SAS berichtet haben und welche Konsequenzen eine kritische Berichterstattung mit sich ziehen kann.

Die SAS ist eines der größten Unternehmen in Skandinavien mit einem Marktanteil von 40-60% in ihren Heimatmärkten Schweden, Dänemark und Norwegen und einem Umsatz von ca. 5.000.000 € jährlich. Zu 50% gehört die SAS den skandinavischen Ländern und zu 50% privaten Aktionären. Der schwedische Staat hat dabei einen Anteil von 21,4%, während Dänemark und Norwegen jeweils mit 14,3% an der SAS beteiligt sind (vgl. SAS GROUP 2009). Welchen Einfluss die SAS auf die skandinavische Berichterstattung hat und mit welchen Mitteln sie versucht kritische Stimmen zu unterdrücken, zeigen die folgenden Beispiele.

Am 13.09.2001 strahlt der dänische Sender DR in seiner Sendung „Rapporten“ einen Beitrag mit dem Titel „SAS´ Sorte Box“ aus, an dem auch Oluf Husted beteiligt ist. In diesem wird die Flugsicherheit der SAS scharf kritisiert, da sie den Anforderungen nicht entspreche. Weiter wird ebenfalls die Zusammenarbeit der SAS mit Behörden, insbesondere der Unfallkommission, bei Unfällen und schweren Vorfällen beschrieben und Berichterstattung der SAS über Unfälle und schwere Vorfälle in einem Börsenmagazin dargestellt. An der Ausstrahlung sind der ehemalige oberste Unfallkommissionsinspektor Jørn Madsen, der frühere Pilot Stefan Rasmussen, der Präsident der OPS-utvalget Sven Erik Andresen, der Direktor der Zivilluftfahrtbehörde Ole Asmussen, der frühere Flugchef der SAS Johan Juhlin sowie die stellvertretende Vorsitzende der SAS Marie Ehrling beteiligt (vgl. RETSINFORMATION 2002a).

Die Sendung behandelt insbesondere die Black Box der SAS, den Flugschreiber einer Maschine, welcher wichtige Informationen über den Verlauf des Fluges aufzeichnet. Diese Daten werden später zur Auswertung von Unfällen und Vorfällen verwendet, um den Unfall zu rekonstruieren, Fehler zu entdecken und die Sicherheit zu erhöhen. Der TV-Beitrag beleuchtet die Sicherheitsvorkehrungen der SAS und zeigt, wie die Fluggesellschaft die Öffentlichkeit und Behörden über ihre Sicherheitsprobleme aufklärt. So habe die SAS seit Jahren ernsthafte Sicherheitsprobleme, die oftmals auf der Black Box aufgezeichnet, jedoch von der SAS gelöscht worden sein. Weiter berichtet die Sendung über ein Börsenprospekt, in dem die SAS die Zahl der Unfälle und schweren Vorfälle in den Jahren 1999 und

2000 mit „0“ beschreibe, während den Behörden andere Zahlen vorlägen (vgl. RETSINFORMATION 2002a).

Die SAS klagt gegen diesen Beitrag vor dem dänischen Pressegericht, da die Sendung ein gutes Presseverhalten und die Presseethik verletze und man der SAS nur wenige Sekunden in dem einstündigen Vortrag gewährt habe, diese Anschuldigen zu erklären bzw. richtigzustellen. Darüberhinaus seien die Fragen zu Stefan Rasmussens Unfall, der immerhin 16 Minuten der Sendung ausfülle, nicht im Vorfeld an die stellvertretende Vorsitzende Marie Ehrling geschickt worden. Die Fragen, die jedoch im Vorfeld abgesprochen worden seien, stünden nicht im Fokus der Sendung, obwohl ein einstündiges Interview geführt worden sei (vgl. RETSINFORMATION 2002a).

Das dänische Pressegericht weist die Klage der SAS ab, denn es könne keine Richtlinien dafür festlegen, wie groß der Anteil eines Interviews sein soll, den die betreffenden Medien benutzen müssen. Darüberhinaus sei es Teil der Pressefreiheit, Interviews zu redigieren und zu bearbeiten. Aus diesem Grund sehe das Pressegericht davon ab, das angewendete Material zu untersuchen und könne keine Stellung dazu nehmen, ob die SAS an bestimmten Stellen zu Wort hätte kommen müssen, weswegen der Sender DR nicht vom Pressegericht kritisiert werden könne (vgl. RETSINFORMATION 2002a).

In einem weiteren Fall klagt die SAS wegen Verletzung der Presseethik gegen die dänische Zeitschrift *Ingeniøren*, die einen Artikel mit der Überschrift „SAS-chef i stormvejr (SAS-Chef im Sturmwetter)“ am 28.12.2001 veröffentlichte (vgl. RETSINFORMATION 2002b).

Der Artikel porträtiert einen leitenden Chef der SAS, dessen Hauptaufgabe es sei der SAS zu neuem Aufschwung zu verhelfen, jedoch hätten mehrere Zwischenfälle die vorgesehene Tagesordnung verändert. In dem Artikel heißt es u.a., dass der SAS im Juli 2001 eine Geldbuße von 219 Millionen DKK (ca. 29.422.997 €) wegen illegaler Kartellbildung mit Mærsk Air verhängt worden sei. Außerdem habe die SAS im November 2001 so rote Zahlen geschrieben, dass diese ein Sparpaket eingeläutet habe, was die Entlassung von 3.600 Mitarbeitern und die Streichung von 21 Flügen zur Folge hatte. Das Defizit für das Jahr 2001 werde voraussichtlich 1,5-2 Milliarden Schwedische Kronen betragen. Darüberhinaus habe ein Ingenieur im Dezember erzählt, dass ein Unfallbericht Wartungsmängel innerhalb der SAS aufgedeckt habe. Obwohl man gewusst habe, dass beide Motoren fehlerhaft waren, sei ein DC-9 Flugzeug im April 2000 trotzdem gestartet: Unmittelbar nach dem Start sei ein Motor explodiert, der Pilot habe jedoch notlanden können (vgl. RETSINFORMATION 2002b).

Die Anklage der SAS lautet, dass die Zeitschrift ein Porträt über einen Chef der SAS gebracht habe, der dieses genehmigte, woraufhin die Zeitschrift später einige negative Informationen über die SAS hinzufügte, die der SAS bzw. dem Kläger nicht vorgelegt worden seien. Die SAS sei der Meinung, dass die hinzugefügten

Informationen fehlerhaft seien und nicht der Absprache hinsichtlich des Artikels entsprächen (vgl. RETSINFORMATION 2002b). Das Pressegericht weist auch die Klage mit der Begründung ab, dass die Redaktion das Presserecht habe, ihre Artikel zu redigieren und zu bestimmen, welchen Inhalt sie publiziere. Das Gericht sehe keinen Anlass zur Kritik, anlässlich der Entscheidung der Zeitschrift das Porträt mit negativen Vorfällen zu ergänzen (vgl. RETSINFORMATION 2002b).

Neben Klagen hat die SAS u.a. großen Einfluss auf die Berichterstattung in den Zeitungen, da sie neben den Handyherstellern und -unternehmen ein bedeutender Anzeigenkunde ist. Bei kritischer Berichterstattung setzt sie die Zeitungen unter Druck, indem keine oder weniger Anzeigen geschaltet werden (vgl. HUSTED 2010a, Interviewtranskript, Anlage 1, S. 108).

Die SAS ist somit einer der größten Anzeigenkunden und verwendet einen großen Teil ihres Medienbudgets für die Anzeigenschaltung in Tageszeitungen (vgl. POLITIKEN, 2009). So wurden im Jahr 2001 Anzeigen in Höhe von 2,9 Milliarden DKK (388.650.081 €) in dänischen Tageszeitungen geschaltet, wovon die SAS immerhin Anzeigen in Höhe von 28 Millionen DKK (3, 75 Millionen Euro) inserierte und damit auf Platz 7 der größten Anzeigenkunden in Dänemark liegt (vgl. DAGBLADENE 2006). Im Jahr 2008 betrug der Anzeigenverbrauch der Tageszeitungen in Dänemark im Vergleich zu 2001 nur 2,7 Milliarden DKK (362.834.210 €), jedoch steigt das Budget der SAS für die Anzeigen auf 46 Millionen DKK (6,1 Millionen €) (vgl. DRRB 2008).

Da die SAS laut *Politiken* die Anzeigenschaltung in Tageszeitungen vor allem dafür nutzt, Produkte und besondere Produktvorteile zu verkaufen und anzubieten (vgl. POLITIKEN 2009), so ist ein Anzeigenstopp bei kritischer Berichterstattung eine logische Schlussfolgerung, mit der die SAS versucht, ihren Einfluss geltend zu machen oder einen Imageschaden zu verhindern.

So geschehen im September 2007, als die Tageszeitung *Jyllands Posten* in mehreren Artikeln über erneute Sicherheitsprobleme, Unfälle und Notlandungen der Dash-8 berichtet. Die SAS stellt auf Grund der berichteten Sicherheitsprobleme die Anzeigenschaltung im Print- und TV-Bereich mit der Begründung ein, sich nun primär um die verärgerten Flugkunden kümmern zu wollen und sich erst wieder zu vermarkten, wenn sich die Lage beruhigt habe, so Dänemarks TV- und Radiostation *DR* (vgl. DR 2007a). Eine vierfarbige Anzeige (2-spaltigx50mm) im Hauptteil der Tageszeitung *Jyllands Posten* kostet wochentags 16.000 DKK (2.150 €), am Sonntag 20.000 DKK (2.687 €) (vgl. JYLLANDS POSTEN ANNONCE 2010). Ginge man davon aus, dass die SAS in einer Woche jeden Tag eine Anzeige in diesem Bereich schalten lässt, wäre das bei einem Anzeigenstopp für eine Woche ein Verlust von 116.000 DKK (15.588 €) für die Zeitung.

Welchen Einfluss die SAS auch auf die Behörden und den Inhalt der Medien haben kann, zeigt das Beispiel des obersten Inspektors der Unfallkommission der Zivilluftfahrtbehörde, Jørn Madsen.

Die SAS führt traditionell bei Unfällen und Vorfällen eigene interne Untersuchungen durch und reicht diese bei der staatlichen Unfallkommission ein. In vielen Fällen sind die Unfallberichte aber mit deutlicher Verspätung bei der Unfallkommission eingegangen, dass eine Aufklärung des Herganges nicht mehr durchgeführt werden konnte. Jørn Madsen vertrat während seiner Amtszeit (1997–2000) jedoch die Ansicht, dass der SAS das Recht, der eigenen Unfalluntersuchung, aberkannt werden solle, was zu Konflikten zwischen der SAS und der Unfallkommission führte (vgl. INGENIØREN 2000).

Aufgabe der staatlichen Unfallkommission ist es zum einen die eigentlichen Unfälle, zum anderen aber auch Situationen und Umstände zu untersuchen, die darauf hindeuten, dass ein Unfall fast geschehen wäre. Als Madsen, der seine Aufgabe ernst nahm und Informationen über fehlerhafte oder zu spät eingegangene Berichterstattung über Unfälle forderte, eskalierte der schon zuvor aufgekommene Konflikt bei einem Treffen im Verkehrsministerium, bei dem die SAS und andere Flugorganisationen Madsen für seine Langsamkeit und fachliche Inkompetenz kritisierten (vgl. INGENIØREN 2000). Auslöser für die Eskalation war eine Unfalluntersuchung im Frühjahr 2000, bei der Madsen darauf bestand, den Motor eines verunglückten Flugzeuges von einer völlig unabhängigen Institution untersuchen zu lassen ohne die automatische Teilnahme der SAS oder ihrer Aufsichtswerkstatt Volvo Aero Enginge. In der Zeit nach Bekanntgabe des Beschlusses geriet Madsen unter starke Kritik von Seiten der SAS, dass die Untersuchung nur langsam vorangehe (vgl. INFORMATION 2000a). Das Verkehrsministerium beschloss in Folge der Eskalation, die Unfallkommission zu beobachten. Madsen fühlte sich von dieser Handlung verleugnet und von seinem Ministerium nicht unterstützt, worauf er dieses auch aufmerksam machte. Er wurde daraufhin mit sofortiger Wirkung im Jahr 2000 entlassen (vgl. INGENIØREN 2000).

Neben der Kritik der SAS startet die größte Tageszeitung Dänemarks *Jyllands Posten* im Sommer 2000 eine Artikelserie, in der Jørn Madsens Arbeit mit ähnlichen Argumenten stark kritisiert wurde, nämlich dass er mit seinen unverständlichen Forderungen nach Unabhängigkeit sowie seiner übermäßigen Geheimhaltung und Langsamkeit die Flugsicherheit in Dänemark gefährde (vgl. INFORMATION 2000b). 60% aller Einnahmen der Tageszeitung werden durch Anzeigen abgedeckt, darunter auch die der SAS (vgl. JYLLANDS POSTEN 2010).

10 Analyse der bestehenden Meldesysteme in Bezug auf Oluf Husted

Die folgende Analyse versucht anhand der Entwicklung und Implementierung von Meldesystemen in den USA und Europa aufzuzeigen, weshalb der dänische Pilot Oluf Husted in seiner Funktion als Hinweisgeber nicht geschützt werden konnte und welche Systeme aus heutiger Sicht den Vorfall verhindern hätten können. So soll zunächst aufgezeigt werden, welche Regelungen aus den USA und Europa zu dem damaligen Zeitpunkt Schutz geboten hätten und untersucht werden, weshalb die Schutzmechanismen in Europa nicht gegriffen haben. Im zweiten Schritt wird die Entwicklung und Implementierung der Systeme nach 1992 betrachtet und welche Veränderungen der Systeme Husted als Hinweisgeber vor Sanktionen geschützt hätten. Abschließend wird die jetzige gesetzliche Regelung hinsichtlich der Meldesysteme in der Luftfahrt in Dänemark betrachtet und untersucht, ob und in welcher Form sie zu dem damaligen Zeitpunkt Schutz geboten hätte.

Da sich der Unfall von Stefan Rasmussen Ende 1991 ereignete und Oluf Husted sich von Ende 1991 bis Ende 1992 intensiv darum bemühte, auf die Sicherheitsprobleme aufmerksam zu machen, werden zunächst die Meldesysteme in den USA und der EU im Zeitraum 1991–1992 aufgezeigt und hinsichtlich ihrer Wirksamkeit analysiert.

Im Jahr 1991 besteht in den USA auf staatlicher Ebene das Aviation Safety Reporting System (ASRP), welches von der NASA als dritte Partei betrieben wird. Durch das ASRP können jegliche Formen von Vorfällen, Störungen, Missbrauch oder Zuwiderhandlungen im Luftverkehr gemeldet werden. Die NASA gewährt dem Hinweisgeber dabei Anonymitätsschutz, außerdem werden sämtliche Daten, die Rückschlüsse auf die Identität des Hinweisgebers geben durch die NASA gelöscht. Sie ist als Betreiber zudem dafür zuständig, dass die empfangenen Daten aufgenommen, bearbeitet und analysiert werden. Anschließend erfolgt die Interpretation der Daten und die Ergebnisse werden an die FAA (US-Bundesbehörde für Luftfahrt) weitergegeben. Das Meldesystem gewährt nicht nur dem Whistleblower Schutz, es bewahrt auch den Verursacher des Vorfalls mit bestimmten Einschränkungen vor Sanktionen: So darf letzterer in den letzten fünf Jahren vor dem Vorfall keinen Verstoß begangen bzw. muss diesen rechtzeitig bei der NASA gemeldet haben. Sind diese Bedingungen erfüllt, so ist er vor Disziplinarmaßnahmen geschützt, sofern sein Fehlverhalten unbeabsichtigt und nicht vorsätzlich geschehen ist. Es dürfen keine offensichtlichen Kompetenzmängel erkennbar sein und der Verstoß, kein Unfall oder eine Straftat nach sich gezogen haben (s. Kapitel 5.1).

Neben dem ASRP als staatliches Meldesystem sind die Fluggesellschaften der USA seit März 1990 von der FAA dazu angehalten, eigenständige Sicherheitsüberprüfungen durchzuführen. Wie diese Überprüfungen aussehen und ob sie in Form von Meldesystemen stattfinden sollen, wird vom Staat nicht genauer festgelegt. Es wird den Gesellschaften lediglich auferlegt, die Verstöße der FAA zu melden und das Problem zu beheben, um so vor Disziplinarmaßnahmen geschützt zu sein (s. Kapitel 5.1).

In Europa bzw. in der EU gibt es zu diesem Zeitpunkt noch kein einheitliches staatliches Meldesystem, da erst Ende 1992 ein einheitlicher Luftfahrtbinnenmarkt eingeführt wird. Länder wie Großbritannien besitzen zwar bereits seit 1982 anonymisierte Meldesysteme, jedoch gibt es keinen einheitlichen Standard, der verpflichtend für alle Mitgliedstaaten der EU ist. Es wird in den ersten Regularien des neuen Luftfahrtbinnenmarktes Ende 1991 zwar verordnet, dass die Mitglieder Programme oder Systeme einführen sollen, die der Verbesserung der Luftsicherheit dienen, jedoch wird nicht festgehalten, wie dieses System aussehen soll (s. Kapitel 5.2).

Dennoch bestehen in Dänemark zu diesem Zeitpunkt bereits verschiedene Arten von Meldesystemen. Allerdings bieten sie weder dem Hinweisgeber Schutz noch sehen sie die Meldung von jeglichen Formen von Vorfällen oder Störungen vor. So existiert zwar der Flight Operational Report (FOR), allerdings werden in ihm nur Störungen eingetragen, die während eines Fluges aufgetreten sind. Ähnlich funktioniert der technische Report, der allein die Meldung von technischen Problemen vorsieht und von der technischen Abteilung bearbeitet wird. Der Whistleblower hat zwar die Möglichkeit über „Latest News“-Seite auf Probleme aufmerksam zu machen, jedoch muss er diese zunächst persönlich dem Vorgesetzten melden, der die Probleme dann nach eigenem Ermessen entweder veröffentlicht oder als irrelevant einstuft. Schlussendlich hat die betreffende Person noch die Möglichkeit informell über das Telefon Störungen zu melden, jedoch gilt auch hier, dass er weder anonym bleibt noch vor Sanktionen geschützt ist. Darüberhinaus ist der Vorgesetzte oder derjenige, der die gemeldete Information bekommt, nicht verpflichtet, dieser auch automatisch nachzugehen (s. Kapitel 6.7).

Betrachtet man nun die gesetzlichen Regelungen der USA im Vergleich zur EU und Dänemark, so lässt sich erkennen, dass lediglich das US-amerikanische System Oluf Husted vor Sanktionen geschützt oder ihm die Möglichkeit geboten hätte, auf die Sicherheitsprobleme aufmerksam zu machen. Hätte zu dem damaligen Zeitpunkt bereits ein einheitlicher Luftverkehrsbinnenmarkt in der EU existiert, der über ein Drittanbieter-Meldesystem ähnlich des ASRP verfügt, so hätte Husted über die Sicherheitsprobleme der SAS hinsichtlich des Enteisungsverfahrens Meldung machen können, ohne mit Disziplinarmaßnahmen rechnen zu müssen. Die damals existierenden Meldeverfahren in Dänemark zeigen, dass sie hinsichtlich einer anonymen Meldung über Verstöße oder Mängel völlig unzureichend und lediglich für technische Probleme und Störungen vor und während des Fluges ausgelegt waren.

Damit war der Kapitän Oluf Husted mit den damaligen Regelungen der EU in seiner Funktion als Hinweisgeber nicht ausreichend geschützt und konnte sich lediglich auf das dänische Luftfahrtgesetz stützen, welches vorsieht, dass jegliche Umstände, welche die Lufttüchtigkeit beeinflussen, umgehend der Luftfahrtbehörde gemeldet werden müssen (s. Kapitel 8). Das würde zwar seine Handlung des Whistleblowings rechtfertigen, ihn jedoch nicht vor Repressalien schützen, die ihm durch seine Kündigung letztendlich wiederfahren sind. Nur ein Meldesystem in Form des ASRP, entweder freiwillig oder verpflichtend für Dänemark, hätte Schutz geboten, indem durch eine dritte Partei die Meldung aufgenommen und sämtliche Daten anonymisiert worden wären. Der Drittanbieter hätte die Meldung und Daten analysiert, interpretiert und mit einer Empfehlung an die dänische Luftfahrtbehörde zurück gegeben. Die Empfehlung hätte enthalten können, dass die SAS hinsichtlich des Enteisungsverfahrens, die Piloten und sämtliche beteiligten Personen durch z.B. Newsletter oder ähnlichem über das bestehende Verfahren informieren muss. Mit Hilfe eines ASRP hätte die SAS von Seiten des Staates oder der EU zur Verantwortung gezogen werden können, da die Fluggesellschaft nicht versucht hatte, das Problem zu beheben oder rechtzeitig auf dieses aufmerksam zu machen. Da es aber Anfang der 1990er Jahre keine Auflage bzgl. einer Implementierung von Meldesystemen seitens der EU gab, konnte Husted als Hinweisgeber weder geschützt noch die SAS zur Verantwortung für ihr rücksichtsloses Verhalten gezogen werden.

Betrachtet man die Entwicklung der Meldesysteme in den USA seit 1992, so ist zu erkennen, dass sich diese hinsichtlich ihrer Schutzfunktion stetig verbessert haben und neue Formen hinzu gekommen sind. Im Jahr 2000 wird das Aviation Safety Action Program (ASAP) installiert, das Mitarbeiter vor Strafmaßnahmen schützt, wenn sie freiwillig sicherheitsbezogene Störungen oder Vorfälle melden. Dieses wird durch das ATSP (Air Traffic Safety Program) 2008 erweitert, das den Zugang zu Sicherheitsinformationen für alle Parteien gewährt, um damit die Sicherheit zu erhöhen. Im selben Jahr wird erstmals mit dem SIRS ein System implementiert, das Mitarbeitern die Möglichkeit gibt, Bedenken über die von ihren Vorgesetzten ergriffenen Maßnahmen bzw. ihre Sicherheitsbedenken zu äußern. Darüberhinaus werden 2009 schließlich unterschiedliche Hotlines bei einer staatlichen Organisationen eingerichtet: darunter die Whistleblower Protection Hotline, bei dem Mitarbeiter aus dem privaten Sektor die Möglichkeit haben, Sicherheitsbedenken zu äußern, während die Administration's Hotline den Zugang zu Vorgesetzten gewährt, um diese über Vorfälle zu informieren, die durch bestehende Regularien nicht gelöst werden können. Die Aviation Safety Hotline hingegen nimmt alle Meldungen im Hinblick auf unsichere Luftfahrtsituationen auf (s. Kapitel 5.1).

In der EU hingegen wird 1995 das ECCAIRS-Programm eingeführt, das die Daten sämtlicher bestehenden Meldesysteme der EU sammelt und auswertet. Darüberhinaus legt die EU in ihrer Verordnung von 1994 fest, dass die Untersuchung eines Unfall oder einer Störung nicht der Schuldzuweisung dienen

dürfe und der Untersuchungsbericht, der an die EU geht, die Anonymisierung aller beteiligten Personen gewährleiste. Doch erst 2003 beschließt die EU, dass alle Mitgliedsländer ein verbindliches Meldesystem einführen müssen, das von einer unabhängigen Institution verwaltet wird. Hierbei werden die Informationen über die Personen vertraulich behandelt und nicht gespeichert. Desweiteren sind die Ländern dazu angehalten, freiwillige Meldesysteme einzurichten, bei denen die Anonymität des Hinweisgebers gewährleistet ist. Zwar gibt es von Seiten der EU Bemühungen, ein einheitliches Meldesystem zu implementieren, jedoch existiert bis heute kein übergreifendes System, auf das alle Ländern zurück greifen können, sodass sich die Meldesysteme von Land zu Land in ihrer Funktion und Wirksamkeit unterscheiden können (s. Kapitel 5.2).

Der derzeitige Stand der Meldesysteme in den USA und Europa hinsichtlich der Prävention von Sanktionsmaßnahmen gibt zu erkennen, dass vor allem die neuen Meldesysteme und Maßnahmen der USA aus den Jahren 2008 und 2009 Oluf Husted als Whistleblower unterstützt und geschützt hätten. Er hätte durch das ASRP nicht nur die Möglichkeit gehabt, anonym einen Hinweis zu geben, er hätte auch im darauffolgenden Schritt durch das SIRS (Safety Issues Reporting System) seinen Bedenken über die ergriffenen Maßnahmen der SAS bei einer zuständigen Stelle melden können. Damit hätte er zum einen die fehlerhaften Sicherheitsvorschriften und zum anderen die fehlende Problembehandlung der SAS melden können, ohne Angst vor Repressalien haben zu müssen. Die zusätzlichen Hotlines, die seit 2009 bestehen, hätten ihn insbesondere durch die Whistleblower Protection Hotline geschützt, da er als Pilot in Dänemark als Vertragspartner der Regierung agiert und diese durch die Hotline explizit geschützt sind. Leider existierten zum damaligen Zeitpunkt diese Systeme weder in Dänemark noch in der EU. Die jetzigen Regelungen der EU hätten ihn vor dem Verlust seiner Lizenz bewahrt, da sie eindeutig vorschreiben, dass die gemeldeten Vorfälle nicht der Schuld- oder Haftungszuweisung dienen dürfen. Da Husted nicht direkt an einem Vorfall beteiligt gewesen war und lediglich auf Mängel aufmerksam machen wollte, kann er für diese Handlung nicht haftbar gemacht werden. Zwar sieht die EU-Regelung vor, dass jedes Mitgliedsland ein Meldesystem einführen muss, das von einer unabhängigen Behörde betrieben wird, jedoch legen lediglich die Verordnungen über ein freiwilliges Meldesystem fest, dass dieses Anonymität gewähren müssen. Ein verbindliches System nach Regeln der EU sieht eine Anonymität nicht vor, auch wenn es heißt, dass der Mitarbeiter nicht mit Disziplinarmaßnahmen bestraft werden dürfen und die Daten von der Behörde vertraulich behandelt werden müssen: Festzustellen bleibt, dass der Pilot nicht ausreichend vor Repressalien geschützt ist. Lediglich das freiwillige Meldesystem wäre für Oluf Husted als Schutzfunktion ausreichend gewesen, jedoch ist es für die Mitgliedsstaaten nicht verpflichtend, sondern vielmehr optional. Damit ist ein entscheidender Schwachpunkt in der europäischen Luftfahrtspolitik benannt: Bis zum heutigen Zeitpunkt hat die EU kein einheitliches Meldesystem entwickelt oder gar implementiert. Sie verfügt auch nicht über vergleichbare Hotlines wie die USA, über

die Meldungen gesammelt eingehen können. Bis jetzt ist jedes Mitglied der EU selbst dafür verantwortlich, ein System entsprechend der Verordnung einzuführen, jedoch existiert kein staatenübergreifendes System. Das Schicksal des Hinweisgebers Oluf Husted hätte vermutlich nur mit den heutigen Systemen der USA wirksam verhindert werden können. Zum damaligen Zeitpunkt hatte er sowohl von Seiten der EU als auch von Dänemark keinen rechtlichen Schutz bzw. keine Möglichkeit, anonym auf die Sicherheitsprobleme aufmerksam zu machen.

Schaut man abschließend auf das heutige Meldesystem in Dänemark, das seit 2009 besteht, lässt sich eine deutliche Verbesserung gegenüber 1992 erkennen. So müssen beispielsweise alle Vorfälle und Störungen bei der dänischen Zivilluftfahrtbehörde gemeldet werden. Die dort eingegangenen Daten werden von der Behörde in eine Datenbank eingepflegt, sämtliche personenbezogene Daten jedoch gelöscht (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2009, S. 2). Weiter wird nun im dänischen Luftfahrtgesetz festgehalten, dass ein Vorfall nicht später als 72 Stunden danach gemeldet werden soll und die Person, die den Vorfall gemeldet hat, nicht für die Meldung durch Sanktionen bestraft werden darf (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2009, S. 3 u. 5). Darüberhinaus sollen die Fluggesellschaften und Organisationen eine verantwortliche Person bestimmen, die von der Luftfahrtbehörde hinsichtlich der Meldungen kontaktiert werden kann, und desweiteren ein Meldesystem einrichten, welches von der SLV genehmigt werden muss (vgl. STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2009, S. 3).

Seit 2008 verfügt auch die SAS über eine Whistleblower-Funktion. Über ein SAS-Portal oder per E-Mail an den Senior Vice President der SAS-Group, kann ein Mitarbeiter Verstöße gegen Gesetze, die Nichteinhaltung des Code of Conducts, Kriminalität oder andere Verstöße melden. Niemand wird für die Berichterstattung bestraft und die Berichte werden anonym behandelt, wenn der Whistleblower darum bittet (vgl. SAS GROUP 2008, S. 36). Sowohl die gesetzliche Regelungen als auch die Einführung der Whistleblower-Funktion innerhalb der SAS hätten den Verlust der Fluglizenz von Oluf Husted verhindern können. Während gesetzlich geregelt ist, dass eine Meldung nicht durch Sanktionen bestraft werden darf und die Fluggesellschaften ein Meldesystem sogar einführen müssen, bietet das Whistleblower-System der SAS die Möglichkeit, Meldungen direkt bei einer Stelle innerhalb der Fluggesellschaft vorzubringen ohne dafür bestraft zu werden.

Zusammenfassend lässt sich also erkennen, dass wahrscheinlich die Meldesysteme der USA letztendlich am wirkungsvollsten den Verlust der Fluglizenz verhindert hätten, nicht zuletzt deswegen, weil bereits ein anonymes Meldesystem von Seiten des Staates durch die NASA betrieben und dieses durch verschiedene Meldesysteme der einzelnen Fluggesellschaften ergänzt wird. Der Hinweisgeber hat mit dem System der NASA und den neu eingeführten Hotlines mehrere Anlaufstellen, um Verstöße und Vorfälle zu melden. Während in der EU und in Dänemark erst effektiv seit 2003 Regelungen, die die Einführung eines Meldesystems vorsehen, greifen, sind diese jedoch nicht einheitlich und zum Teil

lückenhaft, da die Meldesysteme noch keine verbindliche Anonymität vorsehen, sondern lediglich besagen, dass die Daten vertraulich behandelt und nicht veröffentlicht werden. Auch gibt es keine allgemeine Anlaufstelle seitens der EU, die Meldungen und Verstöße behandelt. Bis heute ist es die Aufgabe der einzelnen Staaten, die Informationen zu sammeln und der EU zu berichten. Zwar geschieht dies u.a. durch das ECCAIRS-Programm, jedoch bietet es keinen Whistleblower-Schutz noch wird es als allgemein gültiges Meldesystem verwendet. Rückblickend hätte der Verlauf mit den damaligen Verordnungen nicht verhindert werden können, allerdings würden die heute ergriffenen Maßnahmen der EU bzw. von Dänemark wahrscheinlich zu einer Ausklärung und Änderung der Sicherheitsvorschriften führen und keinen Lizenzentzug für Oluf Husted nach sich ziehen. Dies bleibt jedoch eine spekulative Annahme, da auch bestehende Whistleblower-Systeme nicht immer wirkungsvoll greifen müssen und es (noch) kein System gibt, was den Hinweisgeber vor einem schlechten Ruf in der Öffentlichkeit oder ihn vor Mobbing innerhalb seines Unternehmens bewahrt.

11 Fazit

Warum Whistleblowing und Meldesysteme in der Luftfahrt von immenser Bedeutung sind, lässt sich im Grunde einfach beantworten. Sie können Menschenleben retten und verhindern vermeintliche nachfolgende Unfälle durch Präventionsmaßnahmen schon im Vorfeld. Sie dienen allein dem Gemeinschaftswohl und verfolgen keine eigennützigen Ziele, dennoch existiert in der EU im Gegensatz zur USA immer noch kein einheitliches zentrales Meldesystem.

Obwohl die Vergangenheit zeigt, dass viele Unfälle hätten verhindert werden können, wenn es ein Meldesystem oder einen Whistleblower gegeben hätte, sind in der EU erst in den letzten Jahren vorsichtige Versuche unternommen worden, diese zu unterstützen. Dabei können insbesondere in der Luftfahrt viele Störungen und Vorfälle, die zu einem Unfall führen können, nur von Experten wahrgenommen und gemeldet werden, wie das Beispiel des dänischen Piloten zeigt. Solange diese aber nicht gesetzlich geschützt sind und ihre Anonymität gewahrt ist, werden sie aus Angst vor Sanktionen, Repressalien und Disziplinarmaßnahmen, keine Meldung über Verstöße oder andere Zuwiderhandlungen und Fehler erstatten. Es bedarf daher Whistleblowern wie Oluf Husted, die trotz allem Bericht erstatten und Sanktionen wie die Fluglizenzentziehung und frühzeitige Pensionierung in Kauf nehmen. Dabei kann beispielsweise die Einführung einer Whistleblower-Hotline den finanziellen Schaden, der durch Korruption und Machenschaften entsteht, nachweislich um 60% reduzieren. Eine solche Hotline führt ebenfalls dazu, dass deutlich mehr Mitarbeiter animiert sind, Vorfälle zu melden, die anschließend vom Unternehmen analysiert und behoben werden können und so die Sicherheitsstandards erhöhen und verbessern.

Es gibt keine Gründe, die gegen Whistleblowing und Meldesysteme in der Luftfahrt sprechen würden, da sie für alle Beteiligten nur positive Konsequenzen nach sich ziehen. Die Gesellschaft wird in ihrer Sicherheit besser geschützt, das betroffene Unternehmen wird vor einem Finanz- und Imageschaden bewahrt und der Hinweisgeber kann weiterhin in seinem Unternehmen arbeiten, da er jeden Verstoß oder Vorfall ohne Angst und anonym melden kann und dieser Meldung entsprechend nachgegangen wird.

Dennoch gibt es (noch) keine gesetzlichen Verordnungen in der EU, die ein Whistleblower-System vorschreiben. Es gibt keine Regelungen, die ein freiwilliges und damit anonymes Meldesystem in der Luftfahrt verpflichtend für alle Mitgliedsländer macht. Die USA geht zwar mit gutem Beispiel voran, indem auf staatlicher Ebene bereits seit langem anonyme, von Dritten betriebene, Meldesysteme in der Luftfahrt bestehen und auch auf gesetzlicher Ebene Whistleblowing aktiv durch beispielsweise einer Rückvergütung für den Hinweisgeber oder einer Bestrafung der Person, die vorsätzlich gegen den Whistleblower vorgeht,

geschützt und unterstützt wird. In Europa hingegen müssen die Hinweisgeber regelrecht nach Lücken in ihren jeweiligen Gesetzen suchen, um ihre Meldung oder den Schritt des Whistleblowings rechtfertigen zu können. Es existiert weder in Dänemark noch in Deutschland ein ausdrückliches Whistleblower-Gesetz und die Lücken, die sich vielleicht für einen Hinweisgeber auftun könnten, sind auf einen kleinen Teilbereich beschränkt, sodass oftmals besonders Beamte keine Möglichkeit haben, auf Missstände aufmerksam zu machen. Entscheidet sich der Whistleblower dennoch für das Alarmschlagen, muss er meist mit Mobbing oder einer vorzeitigen Pensionierung rechnen. Die Folgen des frühen Ruhestandes sind oft finanzielle Nöte und Existenzängste. Oluf Husted war durch seine Fluglizenzentziehung und der damit verbundenen Pensionierung mit nur 50 Jahren gezwungen, sich neue berufliche Perspektiven zu suchen, die er in der Whistleblowers.dk-Initiative gefunden und so seine Zukunft gesichert hat.

Ein erster Schritt der EU in Richtung Whistleblower-Schutz und wirksamen Meldesystemen ist dennoch die Verpflichtung der Mitgliedsländer, ein entsprechendes System einzuführen, über welches zumindest meldepflichtige Ereignisse wie Unfälle und schwere Störungen einer Stelle gemeldet werden können. Was jedoch fehlt, ist die Verpflichtung eines freiwilligen Meldesystems, das nach EU-Verordnung die Anonymität des Hinweisgebers gewähren muss und gleichzeitig die Meldung jeglicher Verstöße und Vorkommnisse vorsieht. Wäre dieses verpflichtend für alle Mitgliedsländer, könnte der Hinweisgeber trotz fehlenden Whistleblower-Schutzes in den einzelnen Ländern zumindest im Bereich der Luftfahrt vor Disziplinarmaßnahmen bewahrt werden. Eine Einführung eines solchen Systems, das in den USA schon in Form des ASRP und unterschiedlichen Hotlines besteht, würde ein erheblicher Schritt in eine sicherere Luftfahrt in Europa bedeuten, da mehr über Störungen und andere Fehler bekannt wäre, die dann entsprechend behoben werden könnten. Diese Einführung ist jedoch dadurch erschwert, dass die EU kein Staatenbund ist, sondern nur ein Zusammenschluss mehrerer europäischer Länder.

Trotz allem fehlt sowohl in den USA als auch in der EU eine Regelung, die den Whistleblower explizit vor Repressalien schützt, wenn er mit seinen Informationen an die Öffentlichkeit geht. Denn, obwohl Meldesysteme die eigentliche Funktion haben, den Fehler der Störung, welcher Art auch immer, zu beheben, wird in keiner Regelung garantiert, dass die Störung auch tatsächlich durch das zuständige Unternehmen behoben wird. So hat der Hinweisgeber oftmals keine andere Möglichkeit als über die Medien die Öffentlichkeit auf Fehler hinzuweisen, um so eine Behebung zu erlangen. Besonders weil es in vielen Ländern wie Deutschland oder Dänemark auch oftmals noch kein Meldesystem für die unterschiedlichen Bereiche gibt, bleibt dem Hinweisgeber oft nur die Öffentlichkeit, um eine Besserung zu erzielen.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die ersten wichtigen Schritte für effektive Meldesysteme und Whistleblowing sowohl in den USA als auch durch die EU in

Europa unternommen worden sind. Zwar sind diese zum Teil noch lückenhaft und bedürfen Veränderungen bzw. Straffungen, doch ihr Nutzen und ihre Bedeutung wurden erkannt und dementsprechende Maßnahmen und Verordnungen unternommen. Was jedoch fehlt, ist der Schutz der Hinweisgeber vor Sanktionen, wenn sie mit ihren Informationen an die Öffentlichkeit gehen. Es gibt zudem keine Regelungen, die den Whistleblower vor einem schlechten Ruf oder Mobbing durch Kollegen bewahrt. Hier kann wohl auch in Zukunft nur eine wirkungsvolle Öffentlichkeitsarbeit und Auszeichnung für die Courage der Personen helfen, um das oft noch negative Bild des Whistleblowers in der Öffentlichkeit in ein positives, erstrebenwertes und unabdingbares Vorbild zu wandeln.

Literatur

ANSTAGESLICHT.DE 2010

ansTageslicht.de: DokZentrum ansTageslicht.de. Fälle: Von Menschen, die etwas bewegen. [online]. Hamburg, 2010. - URL: <http://anstageslicht.de/> (Abruf: 2010-06-03).

ASSOCIATION OF CERTIFIED FRAUD EXAMINERS (ACFE) 2008

Association of Certified Fraud Examiners: *2008 Report to the Nation on Occupational Fraud & Abuse*. [online]. Austin, 2008. - URL: <http://www.acfe.com/documents/2008-rttn.pdf> (Abruf: 2010-05-14).

ARBSCHG 1996

ArbSchG (idF v. 07.08.1996) § 17.

BEAMTSTG 2008

BeamStG (idF v. 17.06.2008) §§ 33, § 35, § 36, § 37, §38.

BERNARDIIN 1990

Bernardiin, Pete: *unveröff. Brief an Viggo Løfsgaard*. Long Beach, 1990-08-21.

BETRVG 2009

BetrVG (idF v. 01.08.2009) §§ 84, § 85.

BGB 2009

BGB (idF v. 28.09.2009) § 612a.

BUNDESTAG 2008

Bundestag: *Zur gesetzlichen Neuregelung des Schutzes von Whistleblowern/ Informanten*. [online]. Berlin, 2008. - URL: http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse/a10/anhoerungen/a10_81/16_10_850-I.pdf (Abruf: 2010-05-12).

BUNDESTAG 2009

Bundestag: *Deutscher Bundestag. Wissenschaftliche Dienste. Whistleblower – Hinweisgeber mit Zivilcourage*. [online]. Berlin, 2009. - URL: <http://www.bundestag.de/dokumente/analysen/2009/whistleblower.pdf> (Abruf: 2010-05-12).

BUNDESTAG 2010

Bundestag 2010: *Unterrichtung durch den Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit Tätigkeitsbericht zur Informationsfreiheit 2008 und 2009*. [online]. Berlin, 2010. - URL: <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/013/1701350.pdf> (Abruf: 2010-05-12), S. 99.

BUSINESS DK 2009

Business DK: *Datatilsynet trækker tænderne ud på nyt sladrehank-system*. [online]. Kopenhagen, 2009. - URL: <http://www.business.dk/boersnyt/datatilsynet-traekker-taenderne-ud-paa-nyt-sladrehank-system> (Abruf: 2010-05-14).

CHIRP 2007

CHIRP: *About CHIRP*. [online]. Hamsphire, 2007. - URL: <http://www.chirp.co.uk/information-about.asp> (Abruf: 2010-05-20).

CURDT-CHRISTIANSEN 1992

Curdt- Christiansen, Claus: unveröff. Notiz. *Notat vedrørende Oluf Husted cpr. nr. 160442-1361*. Kopenhagen, 1992-11-30.

DAGBLADENE 2006

Dagbladene: *Danske Dagblades Forening. Dagbladene i Tal 2002*. [online]. Kopenhagen, 2006. - URL: <http://danskedagblade.dk/artikel/dagbladene-i-tal-2002> (Abruf: 2010-05-07).

DANMARKS RIGES GRUNDLOV 1953

Danmarks Riges Grundlov (Grundlov) (DK) (v. 05.06.1953) § 77.

DR 2007a

DR: *SAS stopper al annoncering*. [online]. Kopenhagen, 2007. - URL: <http://www.dr.dk/Nyheder/Penge/2007/09/14/082919.htm> (Abruf: 2010-05-07).

DR 2007b

DR: *Dash-fly sikkerhedslandet i København*. [online]. Kopenhagen, 2007. - URL: <http://www.dr.dk/Nyheder/Penge/2007/10/10/10112300.htm> (Abruf: 2010-05-10).

DRRB 2008

DRRB: *Danske Reklame- og Relationsbureauers Brancheforening. Branchetal*. [online]. Kopenhagen, 2008. - URL: <http://www.drrb.dk/Branchetal.aspx> (Abruf: 2010-05-07).

DYCK, MORSE, ZINGALES 2006

Dyck, Alexander; Morse, Adair; Zingales, Luigi: *WHO BLOWS THE WHISTLE ON CORPORATE FRAUD?* [online]. Durham, 2006. - URL: http://faculty.fuqua.duke.edu/corppfinance/papers/dyck_morse_zingales.pdf (Abruf: 2010-05-05).

DYCK, MORSE, ZINGALES 2007

Dyck, Alexander; Morse, Adair; Zingales, Luigi: *WHO BLOWS THE WHISTLE ON CORPORATE FRAUD?* [online]. Chicago, 2007. - URL: <http://faculty.chicagobooth.edu/finance/papers/Who%20Blows%20The%20Whistle.pdf> (Abruf: 2010-05-05).

EUR-LEX 1991

EUR-Lex: *31991R3922 Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates vom 16. Dezember 1991 zur Harmonisierung der technischen Vorschriften und der Verwaltungsverfahren in der Zivilluftfahrt.* [online]. Brüssel, 1991. - URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31991R3922:DE:HTML> (Abruf: 2010-05-20).

EUR-LEX 1994

EUR-Lex: *31994L0056. Council Directive 94/56/EC of 21 November 1994 establishing the fundamental principles governing the investigation of civil aviation accidents and incidents.* [online]. Brüssel, 1994. - URL: <http://eccairsportal.jrc.ec.europa.eu/fileadmin/downloads/eu-directives/id-20/0010%20Directive%2094-56-ce.pdf> (Abruf: 2010-05-20).

EUR-LEX 2002

EUR-Lex: *VERORDNUNG (EG) Nr. 1592/2002 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Juli 2002 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit.* [online]. Brüssel, 2002. - URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:240:0001:0021:DE:PDF> (Abruf: 2010-05-20).

EUR-LEX 2003

EUR-Lex: *RICHTLINIE 2003/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 13. Juni 2003 über die Meldung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt.* [online]. Brüssel, 2003. - URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:167:0023:0036:DE:PDF> (Abruf: 2010-05-20).

EUR-LEX 2007a

EUR-Lex: *VERORDNUNG (EG) Nr. 1330/2007 DER KOMMISSION vom 24. September 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Weitergabe von Informationen über Ereignisse in der Zivilluftfahrt an*

interessierte Kreise nach Artikel 7 Absatz 2 der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates. [online]. Brüssel, 2007. - URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:295:0007:0011:DE:PDF> (Abruf: 2010-05-20).

EUR-LEX 2007b

EUR-Lex: *VERORDNUNG (EG) Nr. 1321/2007 DER KOMMISSION vom 12. November 2007 zur Festlegung von Durchführungsbestimmungen für die Zusammenführung der gemäß der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ausgetauschten Informationen über Ereignisse in der Zivilluffahrt in einem Zentralspeicher.* [online]. Brüssel, 2007. - URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:294:0003:0004:DE:PDF> (Abruf: 2010-05-20).

EUROPEAN AIR TRAFFIC MANAGEMENT 2008

European Air Traffic Management: *Just Culture Guidance Material for Interfacing with the Judicial System.* Brüssel: EATM Infocentre, 2008.

EUROPEAN COMMISSION 2007

European Commission: *Guide to European Community legislation in the field of civil aviation.* [online]. Brüssels, 2007. - URL: http://ec.europa.eu/transport/air/internal_market/doc/acquis_handbook.pdf (Abruf: 2010-05-20).

EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2010a

European Commission Joint Research Centre: *Origin.* [online]. Brüssel, 2010. - URL: <http://eccairsportal.jrc.ec.europa.eu/About-ECCAIRS-FP3.104.0.html> (Abruf: 2010-05-20).

EUROPEAN COMMISSION JOINT RESEARCH CENTRE 2010b

European Commission *Joint Research Centre: ECCAIRS-FP3.* [online]. Brüssel, 2010. – URL: <http://eccairsportal.jrc.ec.europa.eu/About-ECCAIRS-FP3.104.0.html> (Abruf: 2010-05-20).

EUROPEAN COMMISSION MOBILITY & TRANSPORT 2009

European Commission Mobility & Transport: *Air. Accident prevention through occurrence reporting.* [online]. Brüssel, 2009. - URL: http://ec.europa.eu/transport/air/safety/reporting_en.htm (Abruf: 2010-05-20).

EUROPEAN COMMISSION MOBILITY & TRANSPORT 2010

European Commission Mobility & Transport: *Air. The European Aviation Safety Policy.* [online]. Brüssel, 2010. - URL: http://ec.europa.eu/transport/air/safety/safety_en.htm (Abruf: 2010-05-20).

EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY 2009

European Maritime Safety Agency: *Maritime Accident Review 2008*. [online]. Lissabon, 2009. - URL: https://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com_joomdoc&task=doc_download&gid=647&Itemid=100005 (Abruf: 2010-05-09).

EUROPEAN RAILWAY AGENCY 2010

European Railway Agency: *Serious accidents in Europe*. [online]. Brüssel, 2010. - URL: <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Safety/Pages/serious-accidents-in-europe-since-1990.aspx> (Abruf: 2010-05-09).

EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT 2009

Europäische Agentur für Flugsicherheit: *Jahressicherheitsbericht 2008*. [online]. Köln, 2009. - URL: http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/doc/Safety/annual_safety_review_2008/LY_D_EASA_Annual_091118.pdf (Abruf: 2010-05-09).

EUROPÄISCHE AGENTUR FÜR FLUGSICHERHEIT 2010

Europäische Agentur für Flugsicherheit: *Europäische Agentur für Flugsicherheit*. [online]. Köln, 2010. - URL: http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g_de/g_whatwedo.php (Abruf: 2010-05-20).

EUROPÄISCHE KOMMISSION 2010

Europäische Kommission: *Energy and Transport in Figures 2010. Part 3: Transport*. [online]. Brüssel, 2010. - URL: http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/pb2010_3_transport.pdf (Abruf: 2010-05-09).

EUROPPÄISCHE MENSCHENRECHTSKONVENTION 2003

Europäische Menschenrechtskonvention: *Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten in der Fassung des Protokolls Nr. 11 samt Zusatzprotokoll und Protokolle Nr. 4, 6, 7, 12 und 13*. [online]. Straßburg, 2003. - URL: <http://www.echr.coe.int/NR/rdonlyres/F45A65CD-38BE-4FF7-8284-EE6C2BE36FB7/0/Germanallemand.pdf> (Abruf: 2010-05-13).

FAUST 2010

Faust, Volker: *AKUTE PSYCHOTISCHE STÖRUNG*. [online]. Ravensburg, 2010. - URL: <http://www.psychosoziale-gesundheit.net/psychiatrie/psychose.html> (Abruf: 2010-04-20).

FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION (FAA) 2002

Federal Aviation Administration: *Advisory Circular*. [online]. Washington, 2002. - URL:

[http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAdvisoryCircular.nsf/0/61c319d7a04907a886256c7900648358/\\$FILE/AC120-66B.pdf](http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgAdvisoryCircular.nsf/0/61c319d7a04907a886256c7900648358/$FILE/AC120-66B.pdf)
(Abruf: 2010-05-19).

FAA 2010a

Federal Aviation Administration: *FAA HISTORICAL CHRONOLOGY, 1926–1996*. [online]. Washington, 2010. - URL: <http://www.faa.gov/about/media/b-chron.pdf> (Abruf: 2010-05-16).

FAA 2010b

Federal Aviation Administration: *Update to FAA Historical Chronology: Civil Aviation and the Federal Government, 1926–1996 (Washington, DC: Federal Aviation Administration, 1998)*. [online]. Washington, 2010. - URL: http://www.faa.gov/about/media/faa_chronology.pdf (Abruf: 2010-05-18).

FEDERAL SENTENCING GUIDELINES 2007

Federal Sentencing Guidelines (US) (v.01.11.2007) §§ 8B2.1.b (1), (2) (B), (5), (7); § 8C2.4. (d).

FENNEBERG 1992

Fenneberg, Hans: *Hans'es lille præken*. [online]. Kopenhagen, 1992. - URL: <http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w022.pdf> (Abruf: 2010-04-20).

FLIGHT DECK SAFETY COMMITTEE, DANSK PILOTFORENING 1997

Flight Deck Safety Committee, Dansk Pilotforening: *Vedrørende div. henvendelser til undertegnede*. [online]. Kopenhagen, 1997. – URL: <http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w006.pdf> (Abruf: 2010-04-22).

FORVALTNINGSLOV 2007

Forvaltningslov (DK) (v. 18.12.2007) § 27.

FRANK 2007

Frank, Wolfgang: *Psychiatrie*. 15. Auflage. München: Elsevier GmbH, Urban & Fischer Verlag, 2007.

GG 1983

GG (idF v. 21.12.1983) Art. 5, Abs. 1.

HUSTED 1992

Husted, Oluf: *Surgestion to new shorter text*. [online]. Kopenhagen, 1992. - URL: http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w1_2.pdf (Abruf: 2010-04-20).

HUSTED 2005a

Husted, Oluf: *Fra Luftkaptajn til Whistleblower - på 10 dage*. [online]. Slagelse, 2005. - URL.: <http://whistleblowers.dk/live/luffeshistorie.php> (Abruf: 2010-04-16).

HUSTED 2005b

Husted, Oluf: *Hvem står bag Whistleblowers.dk?*. [online]. Slagelse, 2005. - URL: <http://whistleblowers.dk/live/omluffe.php> (Abruf: 2010-05-27).

HUSTED 2010a

Husted, Oluf: *Interviewtranskript. Interview mit Nele Sienknecht*. Slagelse, 2010-03-11, 12-12:40 Uhr.

HUSTED 2010b

Husted, Oluf: *Skypemitteilung an Nele Sienknecht*. Slagelse, 2010-04-15, 11:52 Uhr.

INFORMATION 2000a

Information: *Uafhængighed skabte ballade*. [online]. København, 2000. - URL: <http://www.information.dk/63708> (Abruf: 2010-05-06).

INFORMATION 2000b

Information: *Held og lykke fremover*. [online]. København, 2000. - URL: <http://www.information.dk/63929> (Abruf: 2010-05-06).

INGENIØREN 2000

Ingeniøren: *SAS i strid med Havarikommissionen*. [online]. København, 2000. - URL: <http://ing.dk/artikel/35155-sas-i-strid-med-havarikommissionen> (Abruf: 2010-05-06).

INGENIØREN 2009

Ingeniøren: *Sladder bag fyresedler til 60 Danfoss-medarbejdere*. [online]. København, 2009. - URL: <http://ing.dk/artikel/101673-sladder-bag-fyresedler-til-60-danfoss-medarbejdere> (Abruf: 2010-05-14).

JOHNSON 2003

Johnson, Roberta Ann: *Whistle-Blowing. When It Works And Why*. Colorado: Lynne Rienner Publishers, 2003.

JUHLIN 1992

Juhlin, Johan: *Brief an Oluf Husted*. [online]. København, 1992. - URL: <http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w010.pdf> (Abruf: 2010-04-20).

JUSTITSMINISTERIET 2006

Justitsministeriet: *Ytringsfrihed og meddeleret for offentligt ansatte Betænkning fra Udvalget om offentligt ansattes ytringsfrihed og meddeleret*.

[online]. Kopenhagen, 2006. - URL:
<http://jm.schultzboghandel.dk/upload/microsites/jm/ebooks/bet1472/pdf/bet1472.pdf> (Abruf: 2010-05-13).

JYLLANDS POSTEN ANNOUNCE 2010

Jyllands Posten Annonce: *Prise og Betingelser 2010*. [online]. Viby, 2010. - URL: <http://jpannonce.dk/klode2010/JP-prisliste2010.pdf> (Abruf: 2010-05-07).

JYLLANDS POSTEN 2007

Jyllands Posten: *Arkiv*. [online]. Viby, 2007. - URL:
<http://jp.dk/arkiv/?nyheder=on&sort=date&tekst=on&q=dash-8%20SAS&fra=01.01.2007&til=&p=2> (Abruf: 2010-05-07).

JYLLANDS POSTEN 2010

Jyllands Posten: *Facts*. [online]. Viby, 2010. - URL:
http://jp.dk/info/jp_information/facts/article927243.ece (Abruf: 2010-05-07).

KUCKARTZ 2010

Kuckartz, Udo: *Einführung in die computergestützte Analyse qualitativer Daten*. 3., aktualisierte Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. GWV Fachverlage GmbH, 2010.

LINKE-DIESINGER 2008

Linke-Diesinger, Andreas: *Systems of Commercial Turbofan Engines. An Introduction to Systems Functions*. Berlin, Heidelberg: Springer-Verlag, 2008.

LOMBARDI 1988

Lombardi, Louis G.: *Moral Analysis. Foundations Guides and Applications*. Albany: University of New York Press, 1988.

LOV OM ARBEJDSMILJØ 2005

Lov om arbejdsmiljø (DK) (v. 26.04.2005) §§ 17a, § 17b, 27, § 28.

MCDONNELL DOUGLAS 1985

McDonnell Douglas: *MD-80. Flight Crew Operating Manual. Engine anti-ice ground and flight*. Long Beach, 1985. S.3.

MICELI, NEAR 1992

Miceli, Marcia P.; Near, Janet P.: *Blowing the Whistle. The Organizational & Legal Implications for Companies and Employees*. New York: Lexington Books, 1992.

MICELI, NEAR, MOREHEAD DWORKIN 2008

Miceli, Marcia P.; Near, Janet P.; Morehead Dworkin, Terry: *Whistleblowing in Organisations*. New York, London: Routledge. Taylor & Francis Group, 2008.

MOIR, SEABRIDGE 2008

Moir, Ian; Seabridge Allan: *Aircraft Systems. Mechanical, electrical, and avionics subsystems integration. Third Edition*. West Sussex: John Wiley & Sons Ltd., The Atrium, Southern Gate, Chichester, 2008.

NATIONAL TRANSPORTATION SAFETY BOARD (NTSB) 2008

National Transportation Safety Board: *NTSB EXPRESSES CONCERN AS AIR CARRIERS SUSPEND PROACTIVE SAFETY PROGRAMS*. [online]. Washington, 2008. - URL: <http://www.nts.gov/pressrel/2008/081219b.html> (Abruf: 2010-05-19).

OXFORD 2000

Oxford: *Oxford Advanced Learner's Dictionary of Current English. Sixth edition*. Oxford: Oxford University Press, 2000.

PÄDAGOGISCHE HOCHSCHULE LUDWIGSBURG 2010

Pädagogische Hochschule Ludwigsburg: *Transkriptionsregeln* [online]. Ludwigsburg, 2010. - URL: <http://www.ph-ludwigsburg.de/uploads/media/transkriptionsregeln.pdf> (Abruf: 2010-04-10).

PEDERSEN 1992

Pedersen, Niels Th.: *Engine anti-ice procedure during ground operations*. [online]. Kopenhagen, 1992. - URL: <http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w026.pdf> (Abruf: 2010-04-20)

POLITIKEN 2009

Politiken: *Hvordan virker dagbladene?*. [online]. Kopenhagen, 2009. - URL: <http://www.politikenannoncer.dk/9876/09/06%20Hvordan%20virker%20dagbladene> (Abruf: 2010-05-07).

POLITIKEN 2010

Politiken: *Brug fløjten – før skaden sker*. [online]. Kopenhagen, 2010. - URL: <http://politiken.dk/debat/kroniker/article955662.ece> (Abruf: 2010-05-14).

PUBLIC AT WORK 2007a

Public at Work: *What we do & why it matters. The Biennial Review*. [online]. London, 2007. - URL: http://www.pcaw.co.uk/aboutus/aboutus_pdfs/PCAW%202007%20Review%20%283%29.pdf (Abruf: 2010-05-11).

PUBLIC AT WORK 2007b

Public at Work: *Helpline*. [online]. London, 2007. - URL:
http://www.pcaw.co.uk/individuals_pdfs/03-07%20helpline%20stats.pdf
(Abruf: 2010-05-11).

RETSINFORMATION 2002a

Retsinformation: *Kendelse fra Pressenævnet i sag nr. 108/2001*. [online].
København, 28.02.2002. - URL:
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=1291&exp=1> (Abruf:
2010-05-06)

RETSINFORMATION 2002b

Retsinformation: *Kendelse fra Pressenævnet*. [online]. København,
10.04.2002. - URL:
<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=1312> (Abruf: 2010-05-
06).

RETSPLEJELOVEN 2009

Retsplejeloven (DK) (v. 12.11.2009) § 172.

THRANE 1992

Thrane, Erik: *Brief an Oluf Husted*. [online]. København, 1992. - URL:
<http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w009.pdf> (Abruf: 2010-04-20).

TRANSPARENCY INTERNATIONAL DEUTSCHLAND E.V. 2004

Transparency International Deutschland e.V.: *ABC der
Korruptionsbekämpfung*. [online]. Berlin, 2004. - URL:
[http://www.transparency.de/H.516.0.html?&no_cache=1&sword_list\[\]=hotline](http://www.transparency.de/H.516.0.html?&no_cache=1&sword_list[]=hotline)
(Abruf: 2010-05-12)

SARBANES-OXLEY ACT OF 2002 (SOX)

Sarbanes-Oxley Act of 2002 (SOX) (US) (v.2002) Sec. 301B (4) (A), Sec.
1107 (e), Sec. 1514 (a), Sec. 1519.

SAS GROUP 2008

SAS Group: *Code of Conduct. Ethiske regler og retningslinier for SAS-
koncernen*. [online]. Stockholm, 2008. - URL:
[http://www.sasgroup.net/SASGROUP_FACTS/CMSForeignContent/cocBook
letDansk_LR_uppslag.pdf](http://www.sasgroup.net/SASGROUP_FACTS/CMSForeignContent/cocBook
letDansk_LR_uppslag.pdf) (Abruf: 2010-05-21).

SAS GROUP 2009

SAS Group: *Focus on the SAS Group 2009*. [online]. Stockholm, 2009. -
URL:
[http://www.sasgroup.net/SASGROUP_FACTS/CMSForeignContent/Focus%
20on%20the%20SAS%20Group%202009_light%20%5BCompatibility%20M
ode%5D.pdf](http://www.sasgroup.net/SASGROUP_FACTS/CMSForeignContent/Focus%
20on%20the%20SAS%20Group%202009_light%20%5BCompatibility%20M
ode%5D.pdf) (Abruf: 2010-05-06)

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1983

Scandinavian Airlines System: *Technical report. DC-9 ATA 77. JT8D PT2 Engine inlet Probe icing*. Kopenhagen, 1983.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1985

Scandinavian Airlines System: *Aeroplane Flight Manual DC-9*. Stockholm, 1985.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1990

Scandinavian Airlines System: *MD-80 Pilot Info*. Stockholm, 1990. S. 3.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1991

Scandinavian Airlines System: *Flight Deck Bulletin. Winterization*. Stockholm, 1991.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992a

Scandinavian Airlines System: *MD-80 Pilot Information*. Stockholm, 1992.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992b

Scandinavian Airlines System: *Transmittal Letter No. 70. Aircraft Operations Manual MD-80, Vol.2*. [online]. Stockholm, 1992. - URL: <http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w017.pdf> (Abruf: 2010-04-22).

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992c

Scandinavian Airlines System: unveröff. *Vedrørende helbredsmæssig underkendelse. Brev 20.maj 1992*. Kopenhagen, 1992.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 1992d

Scandinavian Airlines System: *FOM – Flight Operations Manual*. Stockholm, 1992. S. 1-2.

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM 2010

Scandinavian Airlines System: *Historie*. [online]. Kopenhagen, 2010. - URL: <http://www.sas.dk/da/Om-SAS-Danmark2/Historie/> (Abruf: 2010-04-29).

SCHNEIDER, NIEBLING 2008

Schneider, Frank; Niebling, Wilhelm: *Psychische Erkrankungen in der Hausarztpraxis*. Heidelberg: Springer Medizin Verlag, 2008.

SCHULZ 2008

Schulz, Corinna Nadine: *Whistleblowing in der Wissenschaft. Rechtliche Aspekte im Umgang mit wissenschaftlichem Fehlverhalten*. Baden-Baden: Nomos Verlagsgesellschaft, 2008 (Interdisziplinäre Schriften zur Wissenschaftsforschung Bd. 4), S. 29.

SPIEGEL 2002

Spiegel: *Bilanzskandal bei WorldCom. Schlimmer als bei Enron.* [online]. Hamburg, 26.06.2002. - URL: <http://www.spiegel.de/wirtschaft/0,1518,202626,00.html> (Abruf: 2010-06-03).

STATENS HAVARIKOMMISSION 1993

Statens Havarikommission: *Report C 1993:57. Air Traffic Accident on 27 December 1991 at Gottröra, AB county. Case L-124/91.* Norrköping: Statens Havarikommission, 1993.

STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2000

Statens Luftfartsvæsen: *Lovforslaget sammenholdt med gældende lov.* København, 2000, S. 15.

STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2007

Statens Luftfartsvæsen: *Air Navigation Act Order.* [online]. København, 2007. - URL: http://www.slv.dk/Dokumenter/dsweb/Get/Document-8762/Air_Navigation_Act_Order_no._731_of_21_June_2007.pdf (Abruf: 2010-04-29).

STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2009

Statens Luftfartsvæsen: *BL 8-10. Regulations on mandatory reporting of flight safety occurrences*. Edition 3, 10 February 2009.* [online]. København, 2009. - URL: <http://www.slv.dk/Dokumenter/dsweb/Get/Document-9637/BL%208-10,%203%20edition.pdf> (Abruf: 2010-05-21).

STATENS LUFTFARTSVÆSEN 2010

Statens Luftfartsvæsen: *About CAA-DK* [online]. København, 2010. - URL: http://www.slv.dk/index.php?option=com_content&task=view&id=258&Itemid=296 (Abruf: 2010-04-16).

STRAFFELOV 2005

Straffelov (DK) (v. 24.06.2005) § 152.

SWEDISH TRANSPORT AGENCY 2009

Swedish Transport Agency: *Scandinavian Surveillance Office (Skandinavisk Tillsynskontor)* [online]. Norrköping, 2009. - URL: <http://www.transportstyrelsen.se/en/Aviation/Scandinavian-Surveillance-Office-Skandinavisk-Tillsynskontor/> (Abruf: 2010-04-16).

THE UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE 2009

The United States Department of Justice: *FALSE CLAIMS ACT CASES: GOVERNMENT INTERVENTION IN QUI TAM (WHISTLEBLOWER) SUITS.*

[online]. Washington, 2009. - URL:
<http://www.justice.gov/usao/pae/Documents/fcaprocess2.pdf>
(Abruf: 2010-05-15).

UNITED STATES SENTENCING COMMISSION (USSC) 2010

United States Sentencing Commission (USSC): *An Overview of the Organizational Guidelines*. [online]. Washington, 2010. - URL:
<http://www.ussc.gov/corp/ORGOVERVIEW.pdf> (Abruf: 2010-05-15)

VAALA 1992

Vaala, Ari: *Dear friend and colleague*. [online]. Kopenhagen, 1992. - URL:
<http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w032.pdf> (Abruf: 2010-04-20).

VEREINIGUNG DEUTSCHER WISSENSCHAFTLER 2004

Vereinigung Deutscher Wissenschaftler: *Whistleblower: Info*. [online]. Berlin, 2004. - URL: http://www.vdw-ev.de/index.php?option=com_content&view=article&id=17%3Awhistleblower-info&catid=23%3Awhistleblower&Itemid=13&lang=de (Abruf: 2010-05-28)

VIDEBÆK 1992

Videbæk, Regitze: *Krankenblatt Oluf Husted*. [online]. Kopenhagen, 1992. – URL: <http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w027.pdf> (Abruf: 2010-04-20).

WELLS, RODRIGUES 2004

Wells, Alexander T., Rodrigues, Clarence C.: *Commercial aviation safety*. 4th ed. Columbus: The McGraw-Hill Companies, RR Donnelley, 2004.

WHISTLEBLOWER PROTECTION ACT (WPA) 1989

Whistleblower Protection Act (WPA) (US) (v.1989) Sec. 2., Sec. 1215., Sec. 1221.

WHISTLEBLOWER PROTECION ACT (WPA) 2009

Whistleblower Protection Act (WPA) (US) (v.2009) Sec. 2303a (c) (1).

WIEGMANN 2010

Wiegmann, Claudia: *Bipolare Störungen - Manisch-depressive Störungen - Was ist manisch depressiv?* [online]. Hannover, 2010. - URL:
<http://www.depressionen-depression.net/erscheinungsformen-von-depressionen/manisch-depressive-depression.htm> (Abruf: 2010-04-20).

YTTING-KNUDSEN

Ytting-Knudsen, Per: *PFT III MD-80. Jan 92- Jun 92*. [online]. Kopenhagen, 1992. - URL: <http://whistleblowers.dk/ArkivPDF/w004.pdf> (Abruf: 2010-04-20).

Anhang 1: Interview mit Oluf Husted

Transkriptionsregeln für das Interview

In der nachfolgenden Tabelle sind die verwendeten Transkriptionsregeln und das transkribierte Interview mit Oluf Husted aufgelistet (s. *Tab. 10*).

Regel	Transkription
Es wird wörtlich zitiert ohne Annäherung an die Schriftsprache	That's, don't, He's
Hörsignale wie ähm, Hm, Mh sowie Stottern und Wiederholungen werden nicht transkribiert	
Interviewteilnehmer werden mit den ersten beiden Buchstaben des Vor- und Nachnamens angegeben	Nele Sienknecht= NESI Oluf Husted= OLHU
Der Text des Interviewers wird kursiv wiedergegeben	<i>Texttexttexttexttext</i>
Der Text des Interviewten wird normal wiedergegeben	Texttexttexttexttext
Einwürfe der anderen Person werden in Klammern gesetzt	(OLHU: That's..)
Außersprachliche Handlungen werden in Klammern gesetzt	(lacht), (beide lachen)
Laute, akzentuierte Betonungen werden in Großbuchstaben angegeben	He KNEW it...
Betonte Wörter und Ausdrücke werden unterstrichen	Any <u>technical</u> problem
Langgezogene Wörter werden mit jeweils einem Leerzeichen zwischen den Buchstaben wiedergegeben	E v e r y single day
Kurze Pause werden mit 2 Punkten verdeutlicht	I said..
Mittlere Pausen werden mit 3 Punkten verdeutlicht	I said...
Lange Pause werden in Klammern verdeutlicht	I said (Pause)
Wortabbrüche werden mit einem Bindestrich gekennzeichnet	Fligh-

Tab. 10: Transkriptionssystem für Interviews (eigene Darstellung; in Anlehnung an KUCKARTZ 2010, S. 44f. und PH LUDWIGSBURG 2010).

Interviewtranskript

Datum: 11.03.2010
Ort: Slagelse, Dänemark
Zeit: 12 Uhr
Dauer: 39 Minuten 57 Sekunden
Durchführung und Transkription: Nele Sienknecht (NESI)
Interviewperson: Oluf Husted (OLHU)

NESI: Are there any existing reporting systems in Denmark or within the SAS for incidents in the aviation where you can report about hazard incidents, mistakes or something like that?

OLHU: Yeah.. I think I.. showed you a little bit about.. talked a little bit about the For- Flight Operational Report that our Chief Pilot, he didn't wanted too many of those. Because that gives him a lot of.. work. He has to take a flight occurrence report very serious, because a copy is going to the authorities. So (lacht) he cannot just answer me.. there will also go an answer to the authority. Both the report and the answer is going. So there is a.. a system.

NESI: Men⁷ how does it work? (Pause) So (OLHU: Well is) if you recognize any mistakes (OLHU: Ja it used..) you will report?

OLHU: It used to work. I have been in SAS since '72 and up to '92 it just worked. And then.. our new leadership, there were changed most of them. It didn't work anymore.

NESI: Can you perhaps more briefly explain how does it work. If you just recognize a mistake, then you will write a letter (OLHU: Ja) or how does it work?

OLHU: Is a special form called an FOR. We have it on in the Logbook. So we can fill it out right away and.. and give it.. just after the flight. We fill in.. This is the most serious report we can write.

⁷ But (dänisch-englische Übersetzung).

NESI: To whom will you.. (OLHU: To the..) hand it?

OLHU: To the boss and the authorities. It will go both places. So it will require an answer and it might require a change of procedures.

NESI: By whom?

OLHU: Ja by the company, approved by the authority. So that it will normally result in a change. Ja. And it used to work.

NESI: But this means you have a reporting system and it works?

OLHU: It used to work, yes.

NESI: Ja, ok. Is there apart from this reporting system, do you have any opportunity to report incidents to the management directly or is it just the way you explained before?

OLHU: Ja. We always fill in... in the logbook after each flight a technical report, any technical problem will be written down in the logbook..And that is our communication with the technical department after each flight.

NESI: Ok. And who will analyze these (OLHU: That..) mistakes you have reported?

OLHU: That will be analysed and the next captain can see what has been done. There is the left side of the.. the paper is.. what the departing captain feels is a problem and then the next captain takes over the aircraft, they write to the... just to the right of the complained, this is the answer. The- Two tiers has been taked. I might ri- Two tiers, one out. Or a (Pause) a crack in the window. So he will say "I changed two tiers, I changed the window." That is the normal. It can be small things and very, very big things. And we hit four birds and the left wing is completely...oh...left wing is repaired. Ja.

NESI: And does any mistakes.. Do they report directly to the management or..?

OLHU: No, that.. if you have more than the technical report and it will normally be an FOR...And we have something in between. I can hardly remember it. (NESI lacht) We have something for the internal.. Ja.. We.. you can make an informal call to his office. And say "Ahaah, also we must do something about it." Just very informal. That normally would helped too, because it was bright people sitting there (lacht). But (Pause). They hated when we wrote FOR's. (beide lachen). So if we didn't believe something would be done we just write an FOR, then something.. We were sure we will have an answer. (beide lachen). Maybe after two month but there will be an answer.

NESI: And long does it take to answer these FOR or how long does it take to analyse the mistakes that you have reported about?

OLHU: A month or two? Or maybe within an hour. Ja, you could put an.. if it was very important you could put a latest note in the... in the ... in the computer. So..

NESI: On the webpage? On the internal webpage?

OLHU: On the internet webpage. For that type of aircraft. Any captain flying that type will then get a message. Before his next flight. That could be done in minutes.

NESI: How does the latest news work?

OLHU: You..You have to print a latest news. That will include your flight plan and your weather and latest news. That comes out of two metres (lacht) rolling out of the computer and.. and then the...company type Chief Pilot he could actually.. if he feels something is so important he can make a little note.. And that is your sign that you have read it.. So it's your responsible it read even if it is two meters of latest.

NESI: So everybody, every pilot has to read it before take off?

OLHU: Maybe 1200 times per day latest news. Unread..

NESI: Just before takeoff you have to read?

OLHU: Ja, no. Just before you walk out to.. Ja... (*NESI: And..*) Before you go to the aircraft you read. Ja.

NESI: And who can change theses latest webpage?

OLHU: Only the..Bengt Andersson type..Altså⁸.. the type Chief Pilot..He has to approve it.

NESI: Ja, so you have to report it first to.. (OLHU:To..) him?

OLHU: To the local Chief Pilot and then he has to suggest to the major.. the all over Chief Pilot.. suggest that we write something about it.."ohh yes yes yes, that's ok." So.. that was what..It was what I suggested. Please, write that we have a discrepancy between taxi procedures and takeoff. So what you shall do you must not do and change it. It takes just a little one line. Ja...That was all I asked.. But he didn't dare (Pause) Because whatever he puts down there.. he should be very careful. He is not contradicting any.. other procedures.

NESI: Any manuals, ja.

OLHU: Ja.Ja.

NESI: OK. Can you briefly summarize what happened to you after you had recognized that there are mistakes within the engine run-up procedure?

OLHU: (seufzt) (Pause) I forgot something in answer maybe. (Pause). I was looking at.. two German homepages about the European Aviation Safety Agency...And I was searching for Whistleblower (lacht). It said "no results" "Keine Treffer". DFS. They don't even know the word. (lacht).

NESI: Yes, but DFS they have something like, I don't know what is it called. Voluntary Confidential Reporting System. (OLHU: Ja.) They have this on their webpage, so..

⁸ Also (dänisch-englische Übersetzung).

OLHU: So I might have looked for another word.

NESI: Ja, there they explained briefly what you can do if you can, if you recognized any mistakes or something like that..

OLHU: But that Confidentiality..That's the problem..

NESI: I think Whistleblowing is not the word they use. They use, they are using something like "Just culture" or...

OLHU: Safety culture or Confidentiality...procedures. WHAT did I do...after I recognized the mistakes? I called.. I called the SAS captain...designated to the.. Safety Board. He was also the Head of the internal Safety Board. We had a special five person Safety Board. Captains and technical engineers...They write their own safety report after an accident. So he was already the Head of the internal. He flew the same type MD-80 and he was sitting that same evening as that's about 16 hours after the accident in the morning.. I was flown from London to Stockholm and I called him.. because I was sure he was on the board...And I told him, we have a procedure that is not commonly known. "Oh" he said in Norwegian "Har vi en sådan procedure⁹?" Så siger han, han var chefen investigering og same flyvetype, han handlede ikke. Så tingte..¹⁰ (*NESI: Can we switch into English?*) Then I of course said, now I have done what is needed. I told the main responsible captain... (lacht) That he did not know the procedure and he should know that. And that should be reported to the rest of the captains.. That should be all...he can definitely go to the Bengt Andersson and say "We need to change this".. But he didn't do it.

NESI: So what did you do instead?

OLHU: Well then I call all the rest of the chief pilots. Bengt Andersson and ... And found out that Bengt Andersson was the only one that faintly remembered that we had that procedure. "He had forgotten all about it, he never did it himself or maybe once", he said. And the rest of the chief pilots except one, they didn't know it. CHIEF PILOTS.. Only the instructor pilots I found a few.. that actually have used it. And wondered.. how the other pilot looked at him when he did it. Forgotten all about it. So I was the first one to.. criticise publicly.

⁹ Do we have such a procedure? (norwegisch-englische Übersetzung).

¹⁰ That's what he says, he was the Chef for the investigation and the same type of aircraft. And he didn't do anything. I thought.. (dänisch-englische Übersetzung).

NESI: So after your struggles with the SAS, the SAS took your licence.. instead of updating the manual or rather knowledge of the pilots?

OLHU: Ja, after eight days or nine days they took my licence. Ja.

NESI: What do you think, why did they do it? (Pause) Instead of changing it?

OLHU: They had a lot of problems with the international press and the Scandinavian press. They were SO embarrassed.

NESI: Because of the accident?

OLHU: Because of the ice on the wing that caused the accident. They were SO worked up. So accepting another problem that they might be reason for.. that was just to much. They were already in an over and out position.. They JUST DIDN'T want to hear anymore problems. Not from internal.. They had problems enough with the journalists.

NESI: Ja, but I mean.. It would have been rather easier to change it. (OLHU: Oh yes yes)

OLHU: Oh ok, you're right, we will just change it and nobody would notice.. except for the captains as they should notice it. No journalist would.. ever find out that has little changed. No.. They couldn't.. they couldn't.. grasp it. Wrong kind of busses... As I told you before.

NESI: Ja, so you have to undergo several examinations..(OLHU: Ja) after they took your licence.. and then (OLHU: I sure did) and then...and then they declared you as fit and ready to fly... (OLHU: Oh ja) For what reason do you think you have to undergo so many these.. so many of these several examinations? Because normally you just to undergo one, right?

OLHU: One or twice a year. And that was about an hour..Medical examination (Pause) No, they wanted to get rid of me.. That is for sure.. That was..

NESI: Just because you are the critical..

OLHU: They couldn't take my licence, because of a lack of proficiency.. They.. If I had a lack of proficiency, if.. what I stated was bullshit or so stupid, they could actually have taken my licence away. Because "he is too crazy." "He is not proficient" and you have to be proficient to have a licence. So they.. chose to call me crazy. (lacht). And don't forget about the proficiency. Oh don't let... We will not talk about it. (lacht)

NESI: But you have involved some doctor that wrote an independent declaration that you are fit (OLHU: That was..) for flight?

OLHU: Ja, that was 14 15 month later, yes. A Swedish doctor.. and he wrote the most.. oh I still blush when I read it.. He said "he is so able, altså¹¹ just give him his licence".

NESI: But in the end.. the SAS declared you as fit.. For what reason? Because they (OLHU: No no) want to get rid of you and then declared you as fit?

OLHU: As fit? Unfit.. No, SAS has nothing to do with me being fit or unfit. That is the.. authorities. If I have a licence to fly that's my personal licence and that's a business between me and the authorities. I have to be.. mentally and physically fit. My proficiency, that's something else. That's... also a concern for the authorities. They come and sit when we have examinations and look sometimes. Not all the time. But they have spot-checks. They have proficiency spot-checks. But that's a very few times. SAS is.. has self-control. So 99% of all looking after the proficiency-level is self-controlled. Looking after.. So they are so humbled when they come to SAS to check the proficiency, they know we are better than them. They mostly, the authorities, in any country, is mostly manned with people that did not succeed becoming a SAS pilot. So they took that job instead. So they are very humble. And that's.. it's a waste of money to have them.

NESI: But firstly the doctor Videbæk. She declared you as unfit. But then you..

OLHU: Ja, first. Ja. Then after two-three weeks, then I was fit.

¹¹ So (dänisch-englische Übersetzung).

NESI: For what reason? Suddenly she..

OLHU: I think she got a call from SAS. "Now we want him back. Please exam him once more." I was examined (schnippst mit dem Finger), Yes. I also went to the psychologist that actually choose me for both the air force and SAS.. paid by the authorities. They paid four hours of examination. So the day after he talked to me I was declared fit again.

NESI. Ok, so he had a talk to the SAS authorities?

OLHU: He reported back to the pilots union. It was actually the pilots union that paid for him because SAS wouldn't. But... he then reported back to the authorities and said "I can't find anything." So, she couldn't find anything, then I was.. miraculously.. able again.

NESI: (lacht) Yeah, but it didn't took so long until you were declared (OLHU: Until..) as unfit again.

OLHU: Until SAS requested further examinations... And that ended up in a lot of reporting me fresh and only the last doctor, the one in control of any certification renewal.. he said "oh I'm in doubt and when I am in doubt there is no doubt. I will keep his licence." And that's a good argument. If I am in doubt there is no doubt. (lacht)

NESI: Yeah, actually it is really based on evidences and so on.

OLHU: Jaja, sure. Men¹² that was his exact word written down. (Pause)

NESI: So how did the Danish or the Scandinavian press dealt with the all the safety problems within the SAS?

OLHU: They were worldwide, especially Scandinavian very critical.. They reported.. all incidents.. and we have 10 incidents close- calls per day in SAS. And after the rules of reporting directly to the authorities was changed in 2001, we had another (Pause) reporting compulsory reporting we shall report our own false. Our own

¹² But (dänisch-englische Übersetzung).

close-calls to the authorities. And since 2001 there has been 26.500. Altså¹³ 10 a day.. in Denmark alone... So there is.. if they had the same rule in Norway and Sweden we would probably have 25 incidents per day. And during the first five weeks after Gottröra accident.. the journalist, they got hold of, because people were ringing them. They got hold of all the incidents close-calls and SAS have about.. 10 close-calls and they all came into the newspapers. And the stewardesses got more and more scared especially the one with little kids and stopped going to work, they couldn't stand reading that daily newspaper.. filled with SAS airplanes going of the runway very close to.. going beyond the runway, burned brakes, things that happens all every day but it never goes into newspapers normally. The journalist knows exactly that can be.. very harmful to their career. But when SAS is a little lost after an accident there is a free rolling. Everybody, you can not harm all newspapers at one time.

NESI: So where did the journalist get their information from?

OLHU: Probably Whistleblowers.. I don't know. Not from me. No no. But.. passengers probably calling "Ohh we had.. The brakes were burning after.. we had a very rough landing." Things like that. (Pause)

NESI: So normally the press didn't know anything about the safety problems within the SAS?

OLHU: Oh, they know it. They just don't dare writing about it.

NESI: Because they are feared that.. they are might be..

OLHU: Ja ja. Their career is definitely..very.. what's the name for it.. it can very... suddenly changed their career. That's for sure.

NESI: So the SAS has such a.. great influence on the journalism or (OLHU: Sure, they are the..) on the newspapers?

OLHU: Ja ja, they are the biggest advertiser in Scandinavia.. They might buy advertisements for half a million kroner per day, year around.

¹³ So (dänisch-englische Übersetzung).

NESI: So they can easily call the (OLHU: Oh ja ja, they just call..) chief journalist and..

OLHU: He is no.. "he is going to write about other subjects, otherwise we will draw our advertisements." So the journalist is moved or fired.. I know about 10 such cases. (Pause)

NESI: So the cases you know.. had the journalist the possibility to work as a journalist (OLHU: Oh ja) again after this?

OLHU: Some of them are kicked op¹⁴, SAS intention is just to have them removed from airline reporting.. Just move them up, move them to another place or kick them out. SAS couldn't care less as long as that person is never again writing about airline business.

NESI: So that's very strange.

OLHU: Yes. (Pause)

NESI: In case of Whistleblowing.. do you have anything like the German Whistleblower Netzwerke supporting cases of Whistleblowing in Denmark? Or.. is it just unknown the problem that Whistleblowers have if they're just reporting some mistakes or incidents or something like that?

OLHU: (seufzt) No we have only the three or four Whistleblower homepages that's privately run. There is no. (Pause) That is not right. Since last year.. the major companies have on their homepages a whistleblower reporting sheet. They have been approved by data.. the data collecting authorities in Denmark has to approve a Stock related company, if you are on the bourse you need a permission to have a Whistleblower reporting sheet. And that is actually.. has been introduced in Denmark during.. since 2008. And 65 companies are now applying and 20 has been approved. So.. beyond the three or four private Whistleblower advisory homepages it is now being all over the place it is just window dressing.

¹⁴ Kicked out (dänisch-englische Übersetzung).

NESI: But there is no institution where you can go til¹⁵ and just ask if you have a mistake or incident in your institution.. or business.. or company? So there is no institution that..

OLHU: There is no way to do it confidentially anonymously. No no. It is.. it was up to 2001. It was your personal responsibility with your own name to go to the authorities around your own leadership and report it. If you did not do that there was 6 month jail waiting for you. That was a compulsory Whistleblower duty in the law concerning ship and plane airline captains. Not other Danes. Just captains.. having responsibility for ships and planes. There was definitely just a special.. paragraph of.. Whistleblower duty... It was not an option. (lacht) You SHALL do it. But that law has been completely removed.

NESI: So does the Danish state or Scandinavia Whistleblowing at all by any laws or legal provisions or something?

OLHU: (Pause) That's a tough questions to answer short. There is.. something.. but it's so weak... I can't... No I can't really... I can't... I can not for sure say we don't have anything... But Denmark is way behind, a lot of our neighbouring countries Sweden and England and United States and...

NESI: France maybe?

OLHU: No not France. No no. They have nothing either. No maybe Germany, maybe Holland.. But I know for sure that Sweden, England and the United States have far better, far better.

NESI: For what reason do you think is the Danish State far behind?

OLHU: That's a lobby. People lobbying. Ja, they don't want any.. They took that law away that was Whistleblower duty law. That was... It came to close to the Leadership.

NESI: When was it?

¹⁵ To (dänische-englische Übersetzung).

OLHU: They took it away in 2001.. Because also the Leadership could go six month to jail.. The captain should surround his leadership if they did not listen. The leadership should also go to the authorities and telling about mistakes. They have done. They also had a Whistle- They should whistleblow on themselves. Otherwise six month in jail. That was also removed... but it was an old law I don't know how far back it goes but it was definitely there in 1991 and it has been there for a long time and it was taken away in 2001. (Pause)

OLHU: How does SAS handle criticism?

NESI: Ja.

OLHU: Brutally. (beide lachen) Because they are not scared of anything. So they just... They just do it (lacht).

NESI: I mean they are one of the biggest company in Scandinavia at all.

OLHU: Oh ja, we had about.. we had an six... 37.000 people employed and 80 billion kroner per year turnaround. It was the.. one of the biggest companies. Yes.Ja.

NESI: So this is either the case that the other companies are scared of the SAS and not the SAS of any criticism and so on..

OLHU: Ja ja.ja

NESI: So they have the other companies under great pressure right?

OLHU: They have what? They have?

NESI: They have the other companies under great pressure right?

OLHU: Oh ja, they can easily push the other companies they did that when.. the Head of the Safety Board.. He took a SAS engine to a neutral repair shop to have it checked and then they had a charact- ..he had him charat-act assassinated on the front-page of the same newspapers. When SAS asked for a character assassination

they just DO it.. and the minister of transportation had to fire his safety board chief... That was in 2001. Also. And I helped the Danish Radio to make a documentary about it.. That was a documentary that was sent 09.11.2001. Nobody saw it.. You saw it.

NESI: Ja, so what was the answer of SAS of this documentation?

OLHU: No, they got so pissed of so they.. made a complained to the press...the press...

NESI: Council

OLHU: Council, ja. And seventh month later they lost.. Lost their case.

NESI: But it was not reported in the press? Was it?

OLHU: Oh ja, you have to.. you have to make a little note about it (beide lachen). On page 7.(lacht) Something like this... No no, sure it was reported but you just do it small enough..

NESI: So that's how the SAS handle criticism in general in the press? Do they have any statements or is it just ignore them?

OLHU: Ja ja, they are so smart. So they let the talk-person from the authorities.. he's been there for 20 years. His name is Torbjørn Anker... And he has a special saying "ANYTHING SAS is doing is correct because we have approved it." .. And SAS is saying "We don't do ANYTHING unless it is approved." ALL the procedures, ANYTHING is approved. (lacht) by the authorities. "Ja, so don't come here... We are the most good guy in the class. Yes, we never do wrong." And then the journalist will go to the authorities "Is that correct?" "Yes. SAS is doing nothing we haven't.. haven't." And he is so, he is very bright actually that talk-person. And he knows details. Any details about flying. So journalist they approach him like coming to the pope. Because most journalist they are not so proficient. So they are always meeting one that know more about airplanes when they go to him. So he will sweet talk SAS out of any problem. (lacht). That's how they handle it.

NESI: So and how do they handle the criticism OF the press as you said they took all the..

OLHU: They took their advertisement away, jaja. They just do that for a penny. And that's a lot of money for.. if.. they could probably not survive if they didn't get their advertisement back from SAS.. Maybe the mobile phone companies, they have the same.. a kind of.. but SAS and the mobile phone companies (lacht) they have full paid as almost every day. (Pause)

NESI: So according to your Whistleblower case what is your conclusion in the end? About your history?

OLHU: Ja ja, when we made that documentary about SAS mishandling the Safety criticism, we found an old document, a secret old document from 1949, two three years after SAS.. was introduced in the world... There was a sort of money two years after. So the private investors had a special signed document from the three governments that SAS should be have special handling from the authorities forever... And I have it in writing... It is secret. So.. the agreement (lacht) that was forced upon the authorities.. that is.. 61 years ago that is still valid. And when some stupid guy at any authority-level is trying to criticise SAS they just take out the 49 agreement ... "We better fire you if you don't stop your criticism." And they just did 2 years ago to high-level, high-ranking officer eller¹⁶ office chief in Statens Luftvartsvæsen.. So.. and the newspaper that reported that.. controversy lost the advertisements for 12 days. And then it came back (lacht). And they ha-.. then a funny thing is that.. it was a criticism of SAS before the final accident report was out. And the other part of the authorities said "We have to wait for the final report" and that took two years it just came out a month ago... And it was mumble dumble but it was a criticism of SAS.. engineer handling of the other undercares that collapsed it was soften as much as possible it was a criticism of SAS handling so they wanted to criticise SAS two years earlier.. from the authority. He was then fired, he should have been praised and re-hired... In the meantime I talked to him again.. he is now Head of the investigation team in EASA, the European Airline Safety Agency. He is now overlooking Statens Luftvartsvæsen. He is now (lacht) he has now to approve the one authority that fired him.. So that's good. (beide lachen)

OLHU: Would I ever do exactly to the same thing?

NESI: Ja.

¹⁶ Or (dänisch-englische Übersetzung).

OLHU: Ja, more or less. Because I took that approach not to go to the court just to try out the democracy if it would work. and up to now it has almost failed any test. Our democracy looking into food... quality... medicine quality. Any kind of overlooking.. authority is actually paid by the industry, they are overlooking. Also the airline industry is paying for their own overlooking. It is not from the state front. No. They get a certain percentage of the landing fee in the Danish airports. A certain percentage is used to man.. the authority to overlook that industry. So they feel that they are our customers. So they are very polite. (lacht).. So that I could feel right away so I would rather expose that lack of democracy and that is what I have used 18 years... And I will continue (beide lachen).

NESI: But do you think that the SAS or anybody else would have recognized that you didn't report the lack of professionalism? ... Because you said that you've might have sent to jail if you didn't report it?

OLHU: No no, altså¹⁷ that paragraph in the law "You shall whistleblow on your company.." Nobody actually KNEW it. It was just there nobody actually.. they have all forgotten about it. It was a big surprise.. But (lacht) when you become a captain I was recently, just a few years earlier, you have a.. two recourse and one or two days are.. the law about.. around your job. So I had a fresh memory. About all.. jaja.. certain kind of punishment and law concerning the responsibility of being a captain that's.. you have a lot of power and a lot of responsibility. You can actually.. you can kill a passenger if he.. if the passenger is stupid enough... being dangerous to the flight.. so you have.. you can... send him to dead and you can actually execute a passenger. That is the amount of power a captain has... And also a lot of responsibility of reporting until it was taken away.. But if you ask if they.. didn't know.. the run-up procedure they didn't know the law. Especially not the leadership. The leaderships change and law that is not used tend to be forgotten.. So when I pointed to that (lacht) you can see I was not unfair to my company I just followed the law I didn't want to go to jail. Oh... They didn't know. So... And now they don't need to know the law is gone. (beide lachen)

NESI: So everything is fine in the end for the SAS but not for the people.

OLHU: So the leadership in SAS and the authorities the Statens Luffartsvæsen they have a road show they go together and tell about the new law when you have to report on your own wrongdoings. That is.. 10 a day reporting e v e r y day since

¹⁷ So (dänisch-englische Übersetzung).

2001. 26.500 individual reportings of wrongdoings or close-calls. And they have a lot of statistics, they don't see it for anything except for brain. We are the head of the rest of the world. (beide lachen) That is a stacks of statistics not being used. It looks so fine.

NESI: Ah ja on the paper.

OLHU: Yes.

NESI: Så skal vi slutte?¹⁸

OLHU: Ja, det skal vi.¹⁹

NESI: Tak skal du have.²⁰

OLHU: Velbekomme.²¹

¹⁸ Should we end the interview? (dänisch-englische Übersetzung).

¹⁹ Yes, we could do it. (dänisch-englische Übersetzung).

²⁰ Thank you very much. (dänisch-englische Übersetzung).

²¹ You're welcome (dänisch-englische Übersetzung).

Anhang 2: Alphabetische Aufführung der Akteure

Die folgende Tabelle listet die beteiligten Personen, die in der Geschichte und Entwicklung von Oluf Husted beteiligt waren, alphabetisch und mit ihrer Funktion sowie einer kurzen Erläuterung auf (s. *Tab. 11*).

A		
ANDERSSON, Bengt	MD-80 Flottenchefpilot	HUSTEDs oberster Chef bei der MD-80 Flotte. Er schreibt die Verfahrensänderung in das Handbuch, worauf es zu Unstimmigkeiten/ Widersprüchen kommt.
B		
BERNARDIIN, Pete	Leiter der Kundenbetreuung und des Flugbetriebs des Herstellers McDonnell Douglas	BERNARDIIN schreibt an den damaligen Leiter des Flugbetriebes Viggo Løfsgaard mit der Bitte, das Enteisungsverfahren anzupassen.
C		
CURDT-CHRISTIANSEN, Claus	Oberarzt des staatlichen Luftfahrtswesens	Entscheidet maßgeblich über HUSTEDs Entziehung der Fluglizenz.
F		
FENNEBERG, Hans	Pilot bei der SAS MD-80	Nimmt als Gutachter bei dem Meeting im Globetrotter Hotel teil. Schreibt später einen kritischen Artikel über das SAS-Management und reicht mit weiteren Kollegen eine Petition gegen JUHLIN ein.
FRIES, Hans	Flugarzt und Dozent der Psychiatrie, Krisenpsychiater der schwedischen Luftfahrt	FRIES schreibt ein weiteres Gutachten über HUSTEDs gesundheitlichen Zustand und erklärt ihn für gesund. Eine Kopie des Gutachtens schickt er an Peter HØJLAND.
H		
HULTGREN, Tore	Pilot des Typs MD-80 bei der SAS, Chef des internen SAS Unfalluntersuchungsausschusses (SAINT) (SAS Accident Investigation	Er vertritt die SAS in der Unfallkommission, die den Unfall von RASMUSSEN untersucht.

	Team)	
HUSTED, Oluf	Pilot des Typs MD-80 bei der SAS	Deckt auf, dass es bei der SAS Mängel in den Sicherheitsvorkehrungen gibt, wird daraufhin entlassen.
HØJLAND, Peter	Chef der SAS in Dänemark	HUSTED ruft ihn zunächst an, um ihn darüber zu informieren, dass die „Latest News“ aktualisiert werden müssen. HØJLAND ist nicht zu erreichen, worauf hin sein Sekretär umgehend THRANE über HUSTEDs Vorhaben informiert.
J		
JESSEN, Knud	Generalarzt und flugmedizinische Berater der SAS	Stattet HUSTED zusammen mit KROGH einen unangemeldeten Besuch ab, „Gummizellenbesuch“.
JONSSON, Klas	Technischer Pilot MD-80 bei der SAS	Nimmt am Meeting im Globetrotter Hotel teil.
JUHLIN, Johan	Direktor des Flugbetriebes der SAS und verantwortlicher Manager	Oberste Instanz des Flugbetriebes, bestätigt die Entziehung der Fluglizenz von HUSTED.
K		
KIJNE, Birgit	Abteilungsärztin, Spezialärztin der Psychiatrie	Untersucht HUSTED und schließt einen psychopathologischen Zustand nicht aus.
KRAGH, Eigil	MD-80 Pilot bei der SAS, Gewerkschaftsvorsitzen der der dänischen Pilotenvereinigung	KRAGH warnt HUSTED vor dem Management der SAS, wenn er an die Presse gehen würde.
KROGH, Ole	Vertrauenspilot der dänischen Pilotenvereinigung	Zusammen mit JESSEN stattet er HUSTED den Gummizellenbesuch ab.
L		
LØFSGAARD, Viggo	Flugchef der SAS Norwegen	LØFSGAARD führt die Verhandlungen mit dem Motorenhersteller Pratt&Whitney

		und Flugzeughersteller McDonnell Douglas über die Änderungen des Verfahrens. Nach ihm übernimmt ANDERSSON die Änderung des Verfahrens.
O		
OLSSON, Arne	Chef der Scanair (ehemalige Tochtergesellschaft der SAS)	OLSEN nimmt an der Versammlung im Globetrotter Hotel teil, bei der HUSTED alle Chefs und Ausbilder über die fehlende Sicherheit informiert.
P		
PEDERSEN, Niels Th.	Stellvertretender Chefpilot der SAS in Kopenhagen (Stellv. Von THRANE)	PEDERSEN schreibt ein besorgtes Fax an ANDERSSON. In dem Fax schreibt er, dass, wenn man die Black Box der SAS auswerten würde, feststellen müsste, dass fast niemand das Verfahren durchführt.
PETERSENS, Gorm Odden	Oberarzt	Schreibt u.a. einen positiven Vermerk über HUSTEDs gesundheitlichen Zustand.
R		
RASMUSSEN, Stefan	Pilot/Flugkapitän des Typs MD-80 bei der SAS	Muss am 27.12.1991 seine Maschine 4 Min. nach dem Start notlanden. Beide Motoren waren durch Eis auf den Tragflächen zerstört worden. Nach dem Unfall beginnt HUSTED Alarm zu schlagen.
S		
SEEBACH, Bo	Dänischer Chefpilot des Typs MD-80 (Chefpilot in Kopenhagen)	Nimmt am Meeting im Globetrotter Hotel teil.
T		
TERMØHLEN, Jørgen	Psychologe, Teilhaber des Skandinavischen Instituts für Luftfahrtmedizin, Berater	HUSTED schlägt VIDEBÆK vor, dass TERMØHLEN ihn untersucht, da er schon mehrmals von ihm untersucht worden ist, eine

	der SAS und der Luftwaffe	Veränderung demnach gut einschätzen könne.
THRANE, Erik	Flugbetriebsleiter der SAS in Dänemark	THRANE entzieht HUSTED seine Fluglizenz. Grund: unausgeglichen, gestresst.
V		
VAALA, Ari	Kapitän bei der Scanair	Nimmt als Gutachter bei dem Meeting im Globetrotter Hotel teil. VAALA schreibt nach dem Treffen einen anonymen Brief an alle Piloten der Scanair, mit dem Hinweis das neue Verfahren durchzuführen.
VIDEBÆK, Regitze	Leiterin, Oberarzt der Flugmedizinischen Klinik (FMK) im Rigshospitalet	Sie untersucht HUSTED mehrere Male auf Bitte von THRANE, nachdem HUSTED seine Lizenz verloren hat.
Y		
YTTING-KNUDSEN, Per	Chefausbilder der SAS des Typs MD-80	YTTING-KNUDSEN schreibt eine Warnung an alle Piloten, die noch keine jährliche Prüfung abgelegt haben. Darin teilt er den Inhalt der Prüfung mit, der eigentlich geheim ist.

Tab. 11: Auflistung der Personen, die in der Entwicklung und Geschichte von Oluf Husted beteiligt waren (eigene Darstellung).

Erklärung

Ich versichere, die vorliegende Arbeit selbstständig ohne fremde Hilfe verfasst und keine anderen Quellen und Hilfsmittel als die angegebenen benutzt zu haben. Die aus anderen Werken wörtlich entnommenen Stellen oder dem Sinn nach entlehnten Passagen sind durch Quellenangabe kenntlich gemacht.

Hamburg, den 07.06.2010
