

SKUP 2001 – 33

Prosjekt: Sikkerheten på Gardermoen
Medarbeider: Frode Sætran
Publikasjon: Aftenposten
Publisert: Oktober – november 2001
Medium: Avis
Tema: Luftfart

Metoderapport – SKUP 2001

Frode Sætran, Aftenposten Aften

Sikkerheten på Gardermoen

HVOR OG NÅR:

En artikkelserie i Aftenposten Aften som avslørte at Luftfartstilsynets direktør Per Arne Skogstad holdt tilbake en rapport som var sterkt kritisk til sikkerheten på Gardermoen. Rapporten ble lagt frem for Skogstad, som holdt den unna Stortinget og offentligheten, samtidig som terrorsituasjonen var på sitt heteste etter 11. september.

Den første av de syv artiklene sto på trykk 8. oktober i fjor, mens den foreløpig siste sto på trykk 19. november. Jeg skriver foreløpig, fordi jeg er kjent med at det vil komme frem flere opplysninger i denne saken som kan dokumentere at ledelsen i Luftfartstilsynet ikke holdt seg til sannheten da samferdselsminister Torlid Skogsholm skulle roes ned etter at artiklene sto på trykk. I skrivende stund er saken alt annet enn uttømt. Konsekvensene så langt er at Luftfartstilsynet har pålagt Gardermoen å gjennomlyse all bagasje, og at dataprogrammene som styrer gjennomlysningsapparatene byttes ut.

REDEGJØRELSE FOR ARBEIDET:

Jeg ble i begynnelsen av oktober i fjor kjent med at røntgenapparatene og detektorene for håndbagasje ikke var gode nok. Systemene var forbudt i Storbritannia allerede i 1999, men likevel godkjent i Norge året etter. Det viste seg at Luftfartstilsynets ledelse faktisk ikke var klar over at systemet var forbudt og avleggs i andre land før jeg fortalte dem det.

Jeg ble også kjent med at det nylig var foretatt en sikkerhetsvurdering av Gardermoen, av organisasjonen European Civil Aviation Conference (ECAC).

PROBLEMSTILLINGER:

Problemet var klassisk i starten: Hvordan dokumentere svakheter i et system som ingen vil forklare av hensyn til taushetsbestemmelser? Det lot seg gjøre.

Men så dukket det opp et nytt problem: Jeg fikk tilgang til ECAC-rapporten, som avslørte flere kritikkverdige forhold, men kunne ikke kjøre saken uten risiko for å blåse en kilde. Det var ikke kjent hvor mange som hadde, eller hadde hatt tilgang til rapporten. Jeg måtte altså bringe på det rene hvem, eller i det minste hvor mange, som hadde sett rapporten. Det lot seg også gjøre.

KILDER OG METODER:

Måten jeg gjorde det på var å ringe den ene etter den andre i Luftfartstilsynet og spørre etter rapporten. Jeg fikk raskt en av dem til å bekrefte at rapporten forelå i tilsynskontorene, og jeg fikk også flere av dem til å bekrefte at de selv hadde lest rapporten.

Etter at jeg hadde dokumentert at rapporten hadde vært i hendene på flere navngitte personer, diskuterte jeg situasjonen med min kilde som sa seg enig i at saken var klar til offentliggjøring.

Luftfartstilsynet ris som kjent av en indre konflikt mellom luftfartsdirektør Per Arne Skogstad og en del av hans underordnede. (Konflikten ender i Oslo tingrett i april i år, og er satt til å vare i tre uker.) Med kunnskap om konflikten, var det relativt enkelt å sortere ut hvem som var Skogstads menn, og hvem som var hans motstandere. Dermed lot det seg gjøre å finne mulige kilder og røyklegge.

Luftfartsdirektøren fikk vite at jeg hadde spurt etter rapporten, hvilket også var min hensikt at han skulle finne ut.

Jeg ble kontaktet av informasjonssjef Robert Haast, som inviterte meg ned til Skogstad dagen etter for et intervju. Haast sa at Skogstad av taushetshensyn ikke kunne si hva som sto i rapporten, men at han kunne fortelle meg hvordan rapportens innhold sto i forhold til situasjonen på Gardermoen. Luftfartstilsynet hadde ifølge Haast ingenting å skjule. Jeg fortalte ikke at jeg allerede visste hva som sto i rapporten.

ORGANISERING

I redaksjonen bestemte vi at vi skulle kjøre saken dagen etter, altså samme dag som intervjuet med Skogstad skulle finne sted. Vi kontaktet samferdelsministeren og gjorde henne oppmerksom på saken som ville komme dagen etter. Hun bekreftet at hun ikke hadde hørt om rapporten, og sa at hun ville be om å få se den.

Da vi kom ned til Luftfartstilsynets kontorer dagen etter, ble vi møtt av en rasende Haast, som umiddelbart før intervjuet hadde oppdaget dagens oppslag på nettet. Haast raste og beskyldte oss for avtalebrudd. Da jeg spurte hva han mente, påsto han at vi skulle ha inngått en avtale om at avisen ikke skulle skrive om rapporten før vi hadde snakket med Skogstad. Vi hadde selvsagt ikke inngått noen slik avtale.

Jeg hadde med flere eksemplarer av dagens avis, og la dem frem for Skogstad og Haast på luftfartsdirektørens kontor. Haast fortsatte beskyldningene om avtalebrudd og urent spill, mens Skogstad satt tilsynelatende rolig og leste gjennom oppslaget. Da han hadde lest ferdig, la han avisen på bordet og la seg flat. Haast ble stille.

Oppfølgeren var klar. Skogstad tok selvkritikk. Dermed var det bare å kontakte Skogstads overordnede, samferdelsminister Torild Skogsholm, en gang til. Det viste seg at hun hadde innkalt luftfartsdirektøren på teppet og bedt om en redegjørelse. Dermed hadde vi enda en oppfølger klar. I møtet mellom de to, hadde luftfartsdirektøren roet ned samferdesleministreren med at det var han som hadde bedt om undersøkelsen. Den påstanden

vil sannsynligvis bli et element i enda en oppfølger som kan komme i forbindelse med rettssaken.

TIDSFORBRUK:

Store deler av arbeidet er gjort parallelt med den daglige produksjonen. Til sammen antar jeg det er gått med vel fire uker normal arbeidstid til saken. Mye av arbeidet har dreid seg om å møte kilder i hemmelighet og opparbeide tillit oss imellom. Det har vært vanskelig å overbevise kilder om at deres identitet blir holdt hemmelig uansett hva som måtte skje. Det har også vært vanskelig å få folk som kjenner sikkerhetssystemene og som kjenner til de internasjonale sikkerhetsnormene, til å uttale seg om det jeg allerede visste om Gardermoen – selv på generelt grunnlag.

Oslo, 10. januar 2002

.....

Frode Sætran