



Juni 2020

LUND UNIVERSITY
School of Aviation

Just culture - När gränsen dras av någon annan

En undersökande fallstudie med syfte att analysera ett rättsfall ur ett
just culture-perspektiv

Författare: Johannes Fritzin
Sebastian Riveiro
Kurs: SEDE18
Handledare: Nicklas Dahlström
Rapport: 15hp

Förord

Idén till arbetet uppkom under våra studier på Trafikflygarhögskolan, Lunds universitet efter en kurs i Human Factors. Då vi under större delen av våra yrkesliv har arbetat som piloter inom kommersiell luftfart och därmed varit verksamma i organisationer som använder sig av säkerhetssystem och *just culture*, fann vi ett intresse i att utforska detta område.

Vi vill uttrycka ett stort tack till vår handledare Nicklas Dahlström som väglett och uppmuntrat oss genom processen med att skriva detta arbete. Vi vill även passa på att tacka Johan Bergström och Anthony Smoker, båda verksamma vid Lunds universitet, som har tillhandahållit relevant och bra dokumentation och forskning som gjort arbetet möjligt.

Till sist vill vi även tacka våra nära och kära för visad förståelse under arbetets gång.

Johannes Fritzin & Sebastian Riveiro

Lund, juni 2020

Abstract

Introduction: The Swiss Criminal Procedure Code states that criminal justice authorities are obliged to commence and conduct proceedings that fall within their jurisdiction where they are aware of or have grounds for suspecting that an offence has been committed. On the 30th of May 2018, the Swiss Federal Criminal Court sentenced an air traffic controller on duty for negligent disruption of public transport after a federal prosecutor was made aware of the incident through a public incident report. *Just culture* highlights this and tries to find a balance between the aviation safety system and the judicial system. **Aim:** The aim of this thesis is to analyse the specific court case from a just culture perspective through the concepts of *retributive-*, *restorative-*, *substantive-* and *procedural* justice. **Method:** The study is an explanatory single case study carried out based on ruling SK.2018.1 from the Swiss Federal Criminal Court from the 30th of May 2018. The judgement has been analysed through a qualitative content analysis with a directed approach. **Analysis and conclusion:** The objective of both systems is to protect the general public but the way each system achieves this is different. The main difference between the safety management system and the judicial system is the view on guilt and punishment. The judicial system focuses on culpability and punishment, this is also known as retributive justice, whereas, in a safety management system in an organisation, the view on justice takes more of a restorative justice approach. The concept of substantive justice becomes very limited in the judicial system, as retributive justice value if a law is legitimate or not as laws are already considered legitimate. From a procedural justice view, the court is viewed as impartial but on the other hand questions arise about the competence of the court to assess the risk of a potential aircraft collision. In summary it is all about who gets to draw the line between acceptable and unacceptable behaviour.

Keywords: Just culture, retributive justice, restorative justice, substantive justice, procedural justice

Sammanfattning

Inledning: Brottmålsåklagare i Schweiz lyder under landets brottsrättsbalk, där åtal måste väckas för händelser som faller under deras rättsbefogenhet om de är medvetna om eller har skäl att misstänka att brott har begåtts. Den 30 maj 2018 dömdes en flygledare i Schweiz för försumlig störning av allmän transport av *Swiss Federal Criminal Court* efter att en åklagare varit tvungen att åtala efter att ha fått kännedom om fallet via en offentligt tillgänglig incidentrapport. *Just culture* är ett försök att skapa en balans mellan flygsäkerhetssystemet och rättssystemet. **Syfte:** Syftet är att analysera detta rättsfall utifrån ett *just culture*-perspektiv genom att tillämpa begreppen *retributive-*, *restorative-*, *substantive-* och *procedural justice*. **Metod:** Studien är en undersökande enfallsstudie som baseras på dom SK.2018.1 från *Swiss Federal Criminal Court*, daterad 30 maj 2018. Domen har analyserats genom en kvalitativ innehållsanalys och har en styrd (deduktiv) ansats. **Analys och slutsats:** Målet för de båda systemen är att skydda allmänheten, men tillvägagångssätten är olika. Skillnaden ligger främst i hur en brottmålsdomstol och ett säkerhetssystem inom en organisation ser på skuld och straff. Rättssystemets fokus ligger på ansvar och straff, *retributive justice*, medan det inom en organisations säkerhetssystem mer fokuseras på rättvisa som mer påminner om en form av *restorative justice*. Vidare verkar utrymmet för *substantive justice* inom rättssystemet vara väldigt begränsat, då *retributive justice* redan uppfattar de lagar och regler som finns som legitima. Ur ett *procedural justice-perspektiv* kan man å ena sidan anse att domstolen är opartisk, men å andra sidan ifrågasätta huruvida de är kompetenta nog att bedöma risken för en eventuell flygplanskollision. I slutänden handlar det om vem det är som ska bestämma var gränsen går för vad som är ett acceptabelt eller oacceptabelt beteende.

Nyckelord: Just culture, retributive justice, restorative justice, substantive justice, procedural justice

Innehållsförteckning

1. Inledning	1
1.1 Problembakgrund	2
1.2 Syfte	4
1.3 Begränsningar	5
2. Teoretisk referensram och tidigare forskning	6
2.1 Teoretisk referensram	6
2.1.1 Retributive justice	7
2.1.2 Substantive justice	8
2.1.3 Procedural justice	9
2.1.4 Restorative justice	10
2.2 Tidigare forskning	11
3. Metod	14
3.1 Datainsamling	14
3.2 Analysmetod	14
3.2.1 Bearbetning och analys	15
3.3 Kvalitetskriterier	16
3.3.1 Fördelar med att vara två	16
4. Resultat och analys	18
4.1 Sammanfattning av fallet	18
4.1.1 Orsaker	19
4.1.2 Det straffrättsliga förfarandet	19
4.2 Resultat och analys	20
5. Diskussion och slutsats	27
5.1 Metoddiskussion	27
5.2 Resultatdiskussion	27
5.3 Slutsats	34
5.4 Vidare forskning	36
Referenser	37
Bilaga 01	40
Bilaga 02	41
Bilaga 03	42

1. Inledning

Den 30 maj 2018 dömde Swiss Federal Criminal Court i Bellinzona, Schweiz en flygledare för försumlig störning av allmän transport. Flygledaren hade enligt domstolen år 2013 misslyckats med sin uppgift att hålla en regelstadgad minimumseparation mellan två flygplan i det övre luftrummet över Schweiz. Orsaken beskrevs som ett missförstånd mellan flygledare och besättning i det ena flygplanet. Ett säkerhetssystem, utformat för sådana situationer aktiverades och detta bidrog till att avvärja en kollision mellan flygplanen. Incidenten rapporterades av flygledaren själv.

Brottsåklagare i Schweiz lyder under landets brottsrättsbalk där åtal måste väckas som faller under deras rättsbefogenhet i de fall de är medvetna om eller har skäl att misstänka att brott har begåtts (Swiss Criminal Procedure Code 2020). Då incidentrapporter är tillgängliga för allmänheten i Schweiz kan en åklagare använda sig av dessa för att väcka åtal och påbörja en brottsutredning. Den här möjliga granskningen av incidentrapporter där en åklagare läser slutsatser skapar enligt Eurocontrol (2008) en situation där säkerhetsutredare måste tillämpa försiktighet i vad som publiceras.

När en utredning väl startat kan åklagaren leta efter information längre ner i hierarkin än den officiella rapporten. Schweiziska luftfartsmyndigheten, haverikommissionen i Schweiz, lagstiftare och EU har förstått vikten av *just culture* men trots detta har implementeringen, speciellt i brottmålsdomstolar uteblivit (Eurocontrol 2008).

Brottsutredningar och åtal mot yrkesmän kan få konsekvenser för säkerhetsrapporteringen. Enligt Eurocontrol (2008) kan man se en 50-procentig minskning av inskickade rapporter året efter ett brottsmål mot en flygledare. En brottsutredning behöver inte starta eller leda till åtal, utan enbart hotet om detta är i sig tillräckligt för att få personer att tänka sig för innan de rapporterar. När uppfattningen är att rapporter hanteras orättvist eller kan leda till negativa konsekvenser så minskar viljan att rapportera (Dekker 2009).

International Federation of Air Traffic Controller's Association, IFATCA (2019) har formellt bett den schweiziska staten att föreslå en ändring till den nationella lagstiftningen för att avkriminalisera incidenter som har blivit rapporterade under *just culture*. Man menar att lagstiftarna både i EU och på nationell nivå har misslyckats med att sammankoppla implemente-

ringen av *just culture* med nationell lagstiftning, och därmed även misslyckats med att skydda yrkesmän som rapporterar sina misstag från att bli åtalade.

Efter domen uttryckte IFATCA (2019) sin oro över att, om inget förändras, som en sista utväg behöva rekommendera sina medlemmar, flygledarna, att rapportera incidenter i så liten utsträckning som möjligt samt att begränsa samarbetet med utredare av incidenter. Syftet skulle vara att minska sin utsatthet samt undvika att bli åtalad. Rädslan beskrevs även vara att detta fenomen skulle sprida sig till andra yrkesgrupper inom flyget och underminera decennier av arbete inom flygsäkerhet. Man menade att straff mot en yrkesgrupp som rapporterar sina incidenter faktiskt äventyrar säkerheten för den resande allmänheten.

1.1 Problembakgrund

Just culture har sitt ursprung i säkerhetsforskningen och fick kanske sitt stora genomslag som begrepp i boken "Managing the Risks of Organisational Accidents" av James Reason. Reason (1997) refererade till *just culture*, ett begrepp inspirerat av David Marx, som en "atmosfär av tillit i vilken personer blir uppmuntrade, även belönade för att tillhandahålla väsentlig säkerhetsrelaterad information, men där man också måste ha dragit en klar linje av vad som är acceptabelt och oacceptabelt beteende" (s. 195).

Dessa tidiga pionjärer inom *just culture* såg ett problem med ett säkerhetssystem som kräver rapportering där den enskilda kan utsätta sig själv för självavgivelse och bli föremål för disciplinära åtgärder. Problemet var att "Många av oss har funnit dagens disciplinära system att vara ett stort hinder när man ber en anställd att träda fram och berätta om hans eller hennes misstag... Med alla dagens program så behöver en enskild anställd vara jurist för att säkert kunna träda fram och berätta om sina misstag" (Reason 1997, ss. 212-213).

Just culture är idag ett begrepp som är väl använt och väl implementerat inom flygindustrin. European Authority for Aviation Safety, EASA har implementerat ett regelverk inom det civila luftfartssystemet främst genom EASA förordning 376. En av huvudmålsättningarna för denna förordning är att säkerställa tillgängligheten av säkerhetsrelaterad information inom organisationer i det civila luftfartssystemet genom att öka användandet av *just culture*.

Även om International Civil Aviation Organisation, ICAO, (2013) som reglerar luftfart på en global nivå inte nämner begreppet *just culture* i sitt regelverk så har man ett krav på organisationer inom flygbranschen att implementera ett *Safety Management System*, SMS, och om rapportering skriver man att "ett frivilligt incidentrapporteringsystem ska vara icke-bestrafande och ge skydd för uppgiftslämnaren" samt att "en icke-bestrafande miljö är fundamental för frivillig rapportering".

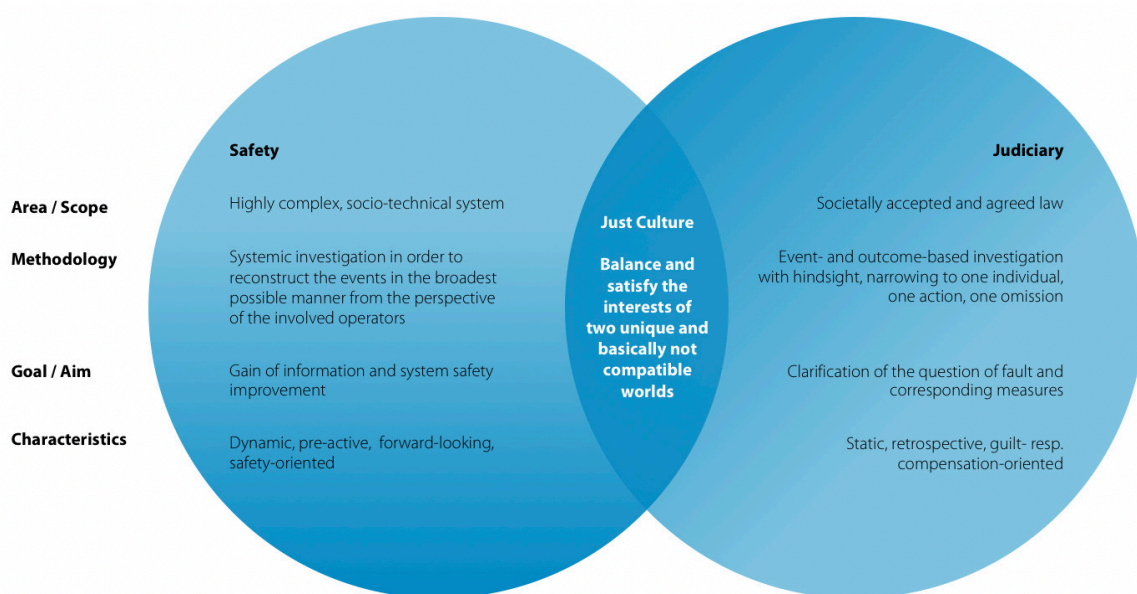
ICAO (2013) utfärdar även rekommendationer för stater att inte göra säkerhetsrelaterad information tillgänglig eller att använda informationen för annat än säkerhetsrelaterade ändamål. Regelverket lämnar dock en möjlighet till att göra denna information tillgänglig om det i enskilda fall visar sig att vikten av att göra den tillgänglig väger tyngre än vikten av att hålla den dold, med hänsyn till flygsäkerhet.

EASAs (2014) definition av *just culture* innebär att en rättvisekultur ska uppmuntra enskilda personer att rapportera säkerhetsrelaterad information utan att själva bli föremål för efterräkningar med anledning av den information som lämnats. Detta ska gälla utom i de fall av avsiktlig försummelse eller vid uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen kräver och som orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom eller som allvarligt sänker flygsäkerhetsnivån.

Enligt EASA (2014) är rapportering av säkerhetsrelaterad information en viktig del av säkerhetsarbetet för att förebygga olyckor samtidigt som det är viktigt att främja en *just culture*. Användning av information i annat syfte än säkerhetssyfte skall förhindras och det uppmanas till att skydda uppgiftslämnarens identitet i rapporter. EASA (2014) ställer även krav på obligatorisk rapportering av vissa händelser och att det ska vara enkelt att spontanrapportera händelser i ett säkerhetsledningssystem, SMS.

Rättsystemet i olika länder har olika sätt att hantera information i säkerhetsrapporter. Skydd mot uppgiftslämnare finns endast lagstadgat i några få länder men de flesta stater har någon form av oskrivna regler där åklagare inte tar upp fall som rör flygsäkerhet. I ett fåtal länder inom det europeiska luftfartssamarbetet kan åtal dock baseras på säkerhets- och incidentrapporter (Eurocontrol 2008).

I dessa länder kan överträdelser i en rapport vara tillräckligt för att en åklagare ska börja konvertera överträdelserna, som var rapporterade för att förhindra olyckor, till åtal (Dekker & Breaky, 2016). Konceptet *just culture* försöker belysa just detta problem och skapa en jämvikt mellan flygsäkerhet och det rättsliga systemet genom att minimera risken för rädsla för åtal samtidigt som rättvisesystemets intresse tillgodoses enligt figur 1.1 (Swiss ATCA 2018).



Figur 1.1 - *Just culture som balans mellan flygsäkerhetssystemet och rättssystemet (Swiss ATCA 2018)*

1.2 Syfte

Det är enligt Dekker (2014) viktigt att ett system som tillämpar *just culture* måste förstå att även kompetenta yrkesmän gör misstag och förstå att de kan skapa egna genvägar, alternativa lösningar och återkommande överträdelser för att kunna göra sitt arbete, men samtidigt inte tolerera vårdslöst beteende. Istället för att skapa en *just culture* baserad på *retribution* så måste ansvarsskyldighet tas i beaktning tillsammans med ett djupare fokus på säkerhet och rättvisa. Förutom *retributive justice* måste man enligt Dekker och Breaky (2016) även titta på *substantive justice*, *procedural justice* samt *restorative justice*.

Syftet är att analysera rättsfallet ovan utifrån ett *just culture*-perspektiv genom att tillämpa begreppen *retributive*-, *restorative*-, *substantive*- samt *procedural justice*.

1.3 Begränsningar

Syftet är inte att analysera Dekkers och Breakys tankar om vad som behövs för en genuin *just culture* inom en organisation utan snarare att applicera dessa begrepp för att utifrån dessa analysera och försöka hitta möjliga konsekvenser.

Analysen av rättsfallet bygger i sin helhet på domen från Swiss Federal Criminal Court, SK.2018.1 från den 30 maj 2018. Information från utredningen från lägre instans har ej funnits tillgängligt. Flygledarens överklagan till högsta instans, Swiss Criminal Supreme Court har inte heller legat till grund för analysen då denna överklagan avslogs.

Detta arbete är inget juridiskt arbete och syftet är således inte att analysera om domen är juridisk riktig enligt rådande lagar. Huvudfokus är alltså endast att analysera rättsfallet utifrån ett *just culture*-perspektiv och ett säkerhetsperspektiv.

2. Teoretisk referensram och tidigare forskning

Den teoretiska referensramen består i huvudsak av de begrepp som arbetet har som syfte att analysera rättsfallet utifrån. För att hitta andra relevanta begrepp och termer gjordes till att börja med en allmän litteraturstudie genom en sökning i Lunds universitets biblioteks samlade söktjänst, LUBsearch. De identifierade söktermerna användes sedan som grund i en systematisk litteratursökning som skulle identifiera relevant tidigare forskning. Även denna sökning gjordes i LUBsearch.

Sökorden som identifierades och användes var *just culture*, *safety* och *aviation*. De artiklar som har inkluderats är alla *peer reviewed* och publicerade i vetenskapliga tidskrifter. Artiklar som ej har gått att få som fulltext via LUBsearch har exkluderats.

2.1 Teoretisk referensram

För att skapa en säker organisation är det viktigt att ha en säkerhetskultur genom en informerad kultur och i sin tur skapa en rapporteringskultur med stöd av en *just culture* (Reason 1997). Dekker (2014) menar att det finns en kontrast mellan "det gamla sättet" och "det nya sättet" när man tittar på den mänskliga faktorn.

Det "gamla sättet" innebär enligt Dekker (2014) att man försöker förklara vad individer misslyckades med att göra och förklarar istället vad de skulle gjort annorlunda och på så sätt förhindrat ett oönskat resultat. Det "nya sättet" handlar om att försöka förstå varför individer gjorde som de gjorde och man frågar sig varför det var fullt rimligt för de individerna att agera som de gjorde.

I alla arbetssituationer finns det enligt Rasmussen (1990) begränsningar som måste respekteras för att kunna uppnå önskat resultat, men även problem som måste lösas utifrån arbetstagarens egen bedömning. Dessa så kallade frihetsgrader har utvecklats utifrån arbetstagarens erfarenhet och Rasmussen menar att dessa i stabila arbetsförhållanden fixeras till någon sorts allmän praxis, där det finns ett normalt sätt att göra något på.

I moderna, flexibla och dynamiska miljöer kommer dock frihetsgraderna enligt Rasmussen (1990) att fortsatt kräva kontinuerliga beslut. Detta kräver att effektiva arbetsprestationer in-

kluderar kontinuerlig utforskning av tillgängliga grader av frihet, tillsammans med effektiva strategier för att fatta beslut, utöver uppgiften att kontrollera den valda vägen till målet. Enligt Rasmussen innebär detta att begreppet om vad som egentligen är ett fel har ändrats på ett mycket grundläggande sätt.

Dekker (2014) menar att om individer gör saker som först verkar oförklarliga är det inte för att de gör oförklarliga saker. Istället beror det på att vi inte positionerar oss på ett sätt så att vi kan förstå varför det var rimligt för individerna att göra som de gjorde. Om det var rimligt att göra som de gjorde så kanske det är rimligt för andra personer att göra likadant. Man kan enligt Dekker (2014) inte veta vad en person tänkte under själva händelsen (*local rationality*) och om de gjorde som de gjorde med eller utan avsikt, *violation* eller *error*.

Dekker och Breaky (2016) menar att man, för att uppnå rättvisa på en arbetsplats, måste uppmärksamma hur processer som bestämmer skuld, *culpability*, kan vara orättvisa för arbetstägaren. Oförståelse gällande detta skulle riskera både rättvisa och säkerhet. För att skapa en genuin *just culture* som leder till ökad rapportering, engagemang och säkerhetsförbättringar menar Dekker och Breaky (2016) att man förutom *retributive justice* även måste titta på *substantive justice*, *procedural justice* och *restorative justice*

2.1.1 Retributive justice

Enligt Carlsmith och Darley (2008) handlar *retributive justice* om hur människor som medvetet har begått kända, moraliskt felaktiga handlingar som antingen direkt eller indirekt skadar andra, ska bestraffas för sina misssåd. Enligt principerna för *retributive justice* bör påföljden vara i proportion till allvaret av brottet i fråga där principen i grunden innebär att allvarligare brott leder till allvarligare straff (Carlsmith & Darley (2008).

De som förespråkar *retributive justice* förnekar enligt Lippke (2018) inte att straff kan tjäna andra syften än att bara straffa individen. Dessa andra syften tenderar emellertid avfärdas från att vara huvudsyftet med straffet, som är att ge brottslingar vad de förtjänar. När en skäligt skyldig gärningsman straffas, och straffen står i proportion till brottet, kan straffen även ha en avskräckande effekt, *specific-* och *general deterrence* (Carlsmith & Darley 2008). Även om detta bryter mot principerna för *retributive justice*, är det uppenbarligen i samhällets intresse att straffa en person allvarligt om det kommer att förhindra att dussintals, hundratals eller tusentals brott inträffar i framtiden.

Dekker och Breaky (2016) menar att *retributive justice* fokuserar på vem som gjorde fel och hur man ska hantera dessa individer istället för på vad som skapade problemet och hur man ska undvika att det händer igen. Om ett fel eller överträdelse har begåtts och någon, eventuellt, har skadats ska konsekvensen av detta också vara skada. Enligt Dekker och Breaky (2016) leder åtgärden, att fokusera på "vem", till att de underliggande orsakerna som skapade problemet från början utelämnas eller helt missas. Genom att fokusera på "vem"- aspekten undermineras systemproblematiken och åtgärder som träning, kommersiell press, fel i regelverk och informationsflöden som skulle mildra dömandet av en enskild individ eller yrkesutövare.

2.1.2 Substantive justice

Begreppet *substantive justice* innebär en värderingsbedömning om lagens eller regelns innehåll och dess konsekvenser. Lagens resultat eller effekt är av då intresse till skillnad från *formal justice* som kräver att tjänstemän tillämpar lagen på samma sätt för alla, oavsett om de godkänner innehållet i lagen eller resultatet av tillämpningen av lagen (Faso 2012).

Dekker och Breaky (2016) menar att *substantive justice* förklarar vilken moral och legitimitet en regel eller ett regelverk har. Om regler uppfattas som orättvisa, illegitima eller motsägelsefulla mot andra förväntningar på arbetsplatsen så förlorar systemet sin innebörd och att döma skuld i ett sådant regelverk kan bli irrelevant. I värsta fall så är regler på en arbetsplats skapade av jurister eller riskförvaltare med målet att minimera företagets rättsliga exponering eller företagsledares ansvarsfrihet i det fall en större olycka sker.

Det är enligt Dekker och Breaky (2016) dagliga avvikelser och anpassningar som får ett komplext system att fungera samtidigt som det från ett utomstående perspektiv ser ut att fungera helt normalt. Genom att komma på egna lösningar och använda sunt förnuft för att kunna utföra det dagliga arbetet utsätter sig yrkesutövare för en risk dömas för regelbrott. Ett *just culture* program som är baserat på *retributive justice* tar inte hänsyn till *substantive justice* då det anses att de regler och regelverk som finns är legitima.

Argument finns enligt Dekker och Breaky (2016) för att yrkesmän som tar en anställning på ett eller annat sätt accepterar de regler som finns i organisationen genom att ha accepterat anställningen. I många fall är detta godtagandet av regler när man tagit en anställning en viktig del när man bedömer legitimitet i regler och procedurer. Däremot är detta godtagandet inte

definitivt då en nyanställd person har lite eller inget att säga till om när det gäller förutbestämda regler och hur saker och ting görs på arbetsplatsen. När man börjar sin yrkesroll så kan man snabbt anpassa sig till det arbetssätt som råder på arbetsplatsen och hur regler böjs eller tillämpas. Realistiskt så finns det individer som inte har kapacitet att bekanta sig med alla regler på sin arbetsplats som rör deras arbete.

2.1.3 Procedural justice

Procedural justice bestämmer de legitima processerna för att bedöma regelbrott, ger skydd för den anklagade samt bestämmer om vem som kan döma och bedöma regelbrott (Dekker & Breaky 2016). När människor gör en bedömning av legitimiteten hos de personer som har makten att ta beslut är de mer bekymrade över hur de har behandlats i processen än det slutgiltiga utfallet (Thibaut & Walker 1975).

I ett rättssamhälle är processerna säkerställda med hjälp av opartiska domare, rätten till en prövning och möjligheten att överklaga. I hierarkiska organisationer däremot så löses konflikter och tvister utan att ha en sådan rättsprocess i beaktning. Inte bara genom att de högsta ledarna inom organisationen har ett uteslutande ansvar när det gäller regelbrott, incidenter och olyckor, utan det saknas även en skiljelinje mellan den rättsliga makten och den exekutiva makten (Dekker & Breaky 2016). Även om en organisation delegerar den rättsliga makten till en HR-avdelning så är denna fortfarande underställd i företagshierarkin.

En viktig del i att skapa en rättvis organisation är enligt Dekker och Breaky (2016) opartiska domare utan intressekonflikt i sin roll. Rätten till en opartisk rättegång är trots allt en rättighet som står beskrivet i många länders grundlagar och konstitutioner. Detta utesluter att en mellanchef som kan ha karriär, monetära eller andra motiv att agera domare i ett fall där de själva var inblandade och kanske hade ett ansvar kring en incident som hände under deras ledning.

Forskning visar på att personer som är insatta och vet något om det specifika yrket eller organisationen uppfattas som mer legitima men att det samtidigt uppstår problem i att dessa personer oftast inte är opartiska (Dekker & Breaky 2016). Att hitta en person som både är insatt i verksamheten men samtidigt opartisk kan innebära att organisationer får leta i en annan avdelning eller från en liknande verksamhet.

I ett rättssamhälle har man rätt till en rättvis rättegång, att man på förhand vet vad man anklagas för, veta vad konsekvenserna kan bli vid en fällande dom samt möjligheten att berätta sin version. Dekker och Breaky (2016) menar att detta borde vara möjligt, både moraliskt och praktiskt, att implementera i en organisatorisk vinkel till *just culture*.

2.1.4 Restorative justice

Dekker och Breaky (2016) beskriver *restorative justice* som "en process där alla påverkade av en orättvisa har en möjlighet att diskutera hur de har blivit drabbade och bestämma hur man ska gå tillväga för att reparera skadan" (s. 191). Detta sätt att se på rättvisa föreslår att ett fel eller en överträdelse som skadat någon borde den naturliga responsen vara att hela. Ett antal individer kan bli skadade eller få men av en olycka, inte bara direkta offer, som passagerare, utan även sekundära offergrupper som kollegor, organisationen eller allmänheten. En skada skapar ett behov och ett behov skapar i sin tur skyldigheter.

Dekker och Breaky (2016) menar att *restorative justice* skapas genom att systematiskt ta hänsyn till dessa behov, samtidigt som vems ansvar det ska vara att ta hand om dessa behov tas fram genom ett samarbete av de inblandande parterna. För att nå ett sådant avtal krävs det att alla inblandade är delaktiga och att de får sin röst hörd.

Restorative justice skapar ansvar genom att lyssna på alla inblandade och genom att blicka framåt och identifiera vad som måste göras för att återuppbygga tillit och relationer som har blivit skadade (Dekker och Breaky 2016). Detta skapar i sin tur en förståelse för individen som begick ett misstag och varför individen gjorde som den gjorde. Dekker och Breaky (2016) menar att ett *restorative justice* har större sannolikhet att lyckas med att identifiera de djupare förutsättningarna i varför en olycka sker.

Enligt Dekker och Breaky (2016) är man genom detta synsätt öppen för flera röster. Man ser inte här utövaren som en förbrytare utan snarare som arvtagare till de problem som finns inom organisationen och som skulle kunna drabba alla. Med detta synsätt har man större chans att genom en djupare analys identifiera de förhållanden som gjorde att incidenten inträffade.

Kritiker menar dock att *restorative justice* bagatelliserar brott och misslyckas bland annat med att skapa en riktig förändring i samhället (Morris 2002). Ett exempel är fall som involverar våld mot kvinnor och att detta då skulle avkriminalisera männen samt betrakta detta som en

privat angelägenhet. Vidare menar man att *restorative justice* misslyckas med att ge rättvisa och att begreppet saknar legitimitet i samhället.

Morris (2002) menar dock att forskning visar på att *restorative justice* kan leda till att färre personer behöver infinna sig i brottmålsdomstolar och att färre personer döms till fängelse som följd. Detta skulle då ge oss ett nytt sätt att se på brott och rättvisa samt ett sätt att utmana konventionella rättssystem för att hantera dess misslyckanden.

2.2 Tidigare forskning

Cromie och Bott (2016) studerade beslutsprocesser gällande skuldbeläggning, *culpability*, av individer som begått ett fel. I resultatet kunde man se olika bedömningar inom samma företag beroende på arbetsplats, geografisk placering, arbetsroll samt erfarenhet på bedömaren. Man menar att *just culture* inte är ett objektiva system som man enkelt kan implementera i ett företag genom att specificera policy och procedurer. Snarare är det en social och organisatorisk process där man förhandlar utifrån kulturellt betingade begrepp gällande ansvar, skuld och åtgärder.

Detta stämmer väl överens med Karanikas och Dimitros (2017) studie som undersökte vilken uppfattning de anställda i en militär flygorganisation hade kring de åtgärder, bestraffning eller förebyggande åtgärder, som ledningen kunde tänkas använda sig av vid mänskliga fel eller överträdelser, *error* eller *violation*. Man kom fram till att det är svårt att försona olika uppfattningar bland olika grupper, inte minst när man pratar om stora multinationella företag och olika politiska, ekonomiska, geografiska, fysiska och sociala kontexter. "*Justness*" är inte ett binärt koncept. Ingen uppfattning är absolut rätt eller fel. Dominerande uppfattningar inom organisationen kunde förändras beroende på sammansättning av arbetsstyrkan. Den *just culture* policy som är överenskommen idag kanske inte anses vara "*just*" för alltid, speciellt med stor personalomsättning med olika bakgrunder, erfarenheter samt uppfattningar.

Karanikas och Dimitros (2017) menar att man genom ökat ledningsengagemang, effektiv kommunikation och dokumentation av policies kan få till en *just culture*-struktur med överenskomna gränser mellan straffbart och förebyggande åtgärder samt stöd från de anställda. Utmaningen är enligt Cromie och Bott (2016) att tillgodose effektiv kommunikation och trä-

ning så att de anställda har tilltro till systemet och öppet rapporterar och deltar under utredningar.

Vidare menar Karanikas och Dimitros (2017) att det kan vara omöjligt att implementera en *just culture*-policy inom en organisation och att få de anställda att stödja en sådan kultur genom endast en *top-down approach*. Man kan inte förvänta sig att en förutbestämd lista med åtgärder för chefer att välja på, utan regelbundet engagemang av personal för att utveckla och anpassa dessa åtgärder jämte de sammanhang de tillämpas på kan anses vara *just culture* för de anställda. Enligt McCall och Pruchnicki (2017) måste en kultur skapas där ledningen är villig att gå utöver den första versionen av en händelse, för att förstå den djupare och mer komplicerade andra versionen av händelsen.

I en fallstudie av olyckan med Swissair 111 studerade McCall och Pruchnicki (2017) hur en operatör rör sig mellan olika typer av *accountability*; *hieratical*, *legal*, *professional* och *political*. Man måste här acceptera de flytande gränserna mellan dessa olika typer genom att förstå att *double-binds*-situationer alltid existerar och att utfallet i dessa situationer alltid är osäkert, detta till skillnad mot incidentutredningar där utfallet redan är känt (Ibid.)

Att förespråka *just culture* är enligt McCall och Pruchnicki (2017) baserat på att behandla människor rättvist och med medkänsla även när fel begås. Man föreslår inte här att individen inte ska ha något ansvar, utan snarare att det finns olika typer av ansvar; *retrospective accountability* och *perspective accountability*, det vill säga om man ska hålla någon ansvarig för något som hänt eller om man ska blicka framåt för att förhindra att det händer igen. Det sistnämnda sker genom rapportering.

Enligt McCall och Pruchnicki (2017) handlar det då inte om att det inom *just culture* måste finnas en tydlig gräns mellan acceptabelt och oacceptabelt beteende. Istället handlar det om att man inte kan veta vad en person tänkte under ett händelseförlopp, *local rationality*, och om individerna handlade med avsikt eller ej, *violation* eller *error*. Även om det fordras klara gränser gällande ansvar på vilka man baserar *just culture* finns det de facto ingen sådan klar gräns som skiljer mellan om en person kommer dömas som skyldig eller oskyldig när själva händelsen utspelar sig. Detta i sig menar man kanske är det enskilt viktigaste beaktandet för hur *self-reporting* fungerar i en organisation.

Det behövs enligt McCall och Pruchnicki (2017) ett visst mått av *adaptive behaviour* för att lösa vissa former av problem och en sådan tydlig gränsdragning är svår att göra. Att inse avsaknad av tydliga gränser mellan lämpligt respektive olämpligt handlande ökar potentialen till en ökad säkerhetsrapportering.

3. Metod

Syftet med denna fallstudie är att klargöra och tolka resultatet av domen utifrån vissa teoretiska begrepp. Enligt Backman (2008) innebär en fallstudie att man undersöker ett fenomen i sin realistiska miljö eller i sin kontext, där gränserna mellan fenomen och kontext inte är givna. En fallstudie kan vara beskrivande, förklarande eller undersökande samt bestå av ett eller flera fall (Backman 2008). Vår studie kan således ses som en undersökande enfallsstudie.

Man skiljer enligt Backman (2008) på deduktion och induktion. Med ett deduktivt förfarande ligger tyngdpunkten på begreppsplanet, där man utgår från begreppsliga formuleringar i form av teorier, frågeställningar eller hypoteser. I det induktiva förfarandet tar man avstamp i sin empiri för att formulera begrepp i form av teorier och hypoteser. Då vår analys tar avstamp i teoretiska begrepp eftersom vi applicerar dessa på den empiri vi samlat in är den alltså att se som deduktiv.

3.1 Datainsamling

Den data som har använts för analysen är domen från *Swiss Federal Criminal Court* i Schweiz, dom SK.2018.1 från den 30 maj 2018. Domen har tyska som originalspråk men har översatts till engelska med hjälp av programmet DeepL.

3.2 Analysmetod

För att analysera texten i domen har vi valt att använda en enklare form av något som May (2011) kallar för innehållsanalys och kan antingen vara kvantitativ eller kvalitativ. Enligt Backman (2008) förknippas den kvantitativa metoden med användning av mätningar, kvantifiering med hjälp av matematik och statistik, det vill säga metoder som utmynnar i numeriska observationer eller låter sig transformeras i sådana. De kvalitativa metoderna använder sig inte av siffror eller tal utan inbegriper eller resulterar i verbala formuleringar. Vår studie är alltså av det kvalitativa slaget då analysen bygger på att analysera text och verbalisera dess betydelse.

En kvalitativ innehållsanalys fokuserar enligt May (2011) på att betona textens flöde och innehållet i en tolkande förståelse. Man intresserar sig för hur vissa ord eller särskilda uttryck förekommer i texten för på så sätt identifiera dess utmärkande drag. Man kan enligt May (2011) börja med en klar uppfattning om vad man letar efter och bryta ned texten i dess beståndsdelar.

Enligt Hsieh och Shannon (2005) finns det tre olika strategier när det gäller innehållsanalyser: konventionell ansats, styrd ansats samt summerande ansats. Ur den konventionella ansatsen låter man texten tala fritt och kodning och kategorier hämtas utifrån denna text. Den styrda ansatsen startar utifrån teori eller relevant forskning som guidning för den initiala kodningen. En summerande ansats innebär en kartläggning av ordanvändning i texten för att få en överblick. Då analysen startar utifrån teorin, deduktion, och vi på förhand har bestämt de begrepp som skall användas är detta arbete gjort utifrån en styrd ansats.

3.2.1 Bearbetning och analys

För att få en förståelse och en helhetsbild av materialet var första steget i analysprocessen att läsa igenom den aktuella domen ett par gånger tillsammans med Swiss Accident Investigation Boards, SAIB, (2014) *final report* samt överklagan till *Swiss Federal Supreme Court* (2019) för att få en djupare förståelse i hur fallet hänger ihop. Efter detta gjordes ett kodningsschema utifrån de begrepp som texten är tänkt att analyseras genom. Följande kategorier och kodningsschema användes:

- *Retributive justice* - Fokus på straff. Vem har gjort fel?
- *Substantive justice* - Är regeln rimlig? Är den alltid applicerbar?
- *Procedural justice* - Uppfattas processen som rättvis av den anklagade?
- *Restorative justice* - Varför var det rimligt att göra så? Vad är orsaken?

Texten lästes sedan igen och det praktiska kodningsarbetet utfördes. Textenheter som innehöll de koder vi letade efter markerades och kategoriserades. Denna kategorisering tolkades och kopplades sedan ihop med teorin. Resultatet av denna abstrahering återfinns i nästkommande kapitel.

3.3 Kvalitetskriterier

De viktigaste kvalitetskriterierna för en vetenskaplig uppsats är enligt Bryman och Bell (2013) validitet och reliabilitet. Dessa kvalitetskrav har en starkare anpassning till den kvantitativa forskningen än till den kvalitativa forskningen. Inom den kvantitativa forskningen handlar validitet om huruvida slutsatserna från en undersökning hänger ihop eller inte och om man mäter det man ska mäta. Reliabiliteten handlar om resultaten skulle bli samma vid upprepning av undersökningen (Bryman 2018).

Inom kvalitativ forskning menar Bryman (2018) att det inte är självklart att använda dessa begrepp. Mätning är inte det främsta intresset inom denna forskning och då är inte heller validiteten lika relevant. Forskaren har dessutom en större aktiv roll och denna roll kan givetvis påverka resultatet. Bryman (2018) menar att man inom den kvalitativa forskningen kan anpassa begreppen och att sätt att göra det på är genom att likställa reliabilitet och validitet utan att i grunden ändra dess betydelse, men att man då lägger mindre fokus på de frågor som rör mätning.

För att en undersökning ska kunna upprepas gäller det att tillvägagångssättet är ordentligt beskrivet. Då domen är oföränderlig och finns tillgänglig för alla vid sidan av beskrivning av vår analysmetod anser vi att studien skulle gå att upprepa. Vid en kvalitativ analys av data görs givetvis någon form av subjektiv tolkning oavsett hur objektiv forskaren försöker vara, och därmed är det inte säkert att resultatet skulle bli detsamma om studien skulle utföras av någon annan.

3.3.1 Fördelar med att vara två

Att vi under arbetets gång varit två författare har enligt vår mening varit fördelaktigt och bidragit till en ökad kvalitet. Arbetsfördelningen har legat vid själva utgallringen av material snarare än vid användandet av materialet. Detta innebär konkret att det material som bedömts som relevant av endera författaren sedan har lästs av båda. Med detta förfarande har vi kunnat täcka in ett större teoretiskt område, då vi har haft möjlighet att gå igenom fler vetenskapliga artiklar, och därmed fått en större bredd än vad vi hade kunnat göra var för sig.

Fördelar har också funnits vid granskandet av det rättsliga dokumentet där vi båda genom analysen granskat domstolsdokumentet var för sig enligt kodningsschemat och därefter jäm-

fört och diskuterat våra respektive resultat som sedan presenterades i en slutgiltig version. På detta vis har vi fått en form av kvalitetssäkring som vi inte hade fått om vi inte var två. En uppdelning av själva skrivarbetet har skett, men båda författarna har haft möjlighet att kritiskt granska och i den mån det behövts ändra, lägga till eller ta bort i det som skrivits.

4. Resultat och analys

Detta kapitel börjar med en kort sammanfattning av fallet, dess händelseförlopp, orsaker enligt haveriutredningen samt det straffrättsliga förfarandet. Därefter följer en kombinerad resultat- och analysdel för studien. Resultatet av den kvalitativa innehållsanalysen delas här upp i de fyra kategorier i form av de begrepp som vi på förhand valde att utgå ifrån, *retributive*-, *substantive*-, *procedural*- samt *restorative justice*. Varje begrepp följs av en analys.

4.1 Sammanfattning av fallet

SAIBs (2014) final report 2213 redogör för följande händelseförlopp:

Den 12 april 2013 befann sig en Air Portugal A319, TAP 706 och Ryanair B737, RYR 3595 över luftrummet i Schweiz. I sektorn, som under händelseförloppet var hopslagen med två andra sektorer, kontrollerad av *Zurich Area Control Centre, Zurich ACC*, rapporterade TAP 706 in på flygnivå 370 tätt följt av RYR 3595 på flygnivå 360. Knappt tio minuter senare rapporterade även RYR 6DW in på *Zurich ACC*, stigandes upp till flygnivå 320 med ny klarering från *Zurich ACC* att stiga till flygnivå 340.

RYR 3595 ropade strax efter detta upp *Zurich ACC* och begärde att få stiga till flygnivå 380, utan att nämna sin anropssignal. Flygledaren gav RYR 6DW klart att stiga till flygnivå 380. RYR 3595 svarade på klareringen och började stiga till flygnivå 380. Varken flygledaren eller besättningen på RYR 6DW reagerade på tillbakaläsningen från RYR 3595.

Ett markbaserat varningssystem utlöses strax därefter och varande för en potentiell konflikt mellan TAP 706 och RYR 3595 som befanns sig på konvergerande kurs och höjd. RYR 3595 som efter flygledarens fråga bekräftat att de inte längre var på flygnivå 360 blev beordrad att genast sjunka. De båda flygplanens *Traffic Alert and Collision Avoidance Systems, TCAS*, genererade båda *Resolution Advisories, RA*, vilka följdes av båda besättningarna. Flygplanen var som närmast varandra 0.8 NM horisontellt och 650 fot vertikal. Bilaga 01 visar en radarbild över situationen.

4.1.1 Orsaker

Enligt SAIB (2014) hänför sig incidenten, som bedöms som allvarlig, till att besättningen på ett kommersiellt flygplan började stiga till en annan flygnivå utan klarering, vilket ledde till en farlig konvergens med ett annat kommersiellt flygplan.

Man identifierade följande orsaker:

- Besättningen började stiga på grund av en klarering som hade blivit utfärdat till ett annat kommersiellt flygplan som tillhörde samma operatör.
- Flygledaren insåg inte att klareringen inte lästes tillbaka av besättningen det var avsett till.

De bidragande faktorerna ansågs vara följande:

- En begäran från en besättning att få stiga till en högre flygnivå utan att specificera sin anropssignal.
- Att flygledaren gav klarering att stiga utan att verifiera vilken besättning som hade gjort begäran.
- Avsaknad av reaktion av den besättning som klareringen var avsedd till.
- Otillräcklig uppmärksamhet gavs åt de rådande väderförhållandena när man tog beslutet att slå ihop luftrumssektorer.

4.1.2 Det straffrättsliga förfarandet

SAIBs *final report* var klar 9 oktober 2014. Den 8 december samma år öppnade den federala åklagaren en utredning angående okända personer gällande misstanke om störning av allmän transport. Den 22 december 2016 utvidgades utredningen till att inkludera, bland andra, den ansvarige flygledaren vid tidpunkten för händelsen. Den 4 april 2017 dömdes flygledaren genom strafföreläggande för försumlig störning av allmän transport. *The Federal Criminal Court*, vidhöll domen den 30 maj 2018 efter målsägandens överklagan (Swiss Federal Criminal Court 2018). Flygledaren överklagade domen till *The Federal Supreme Court*, som 27 juni 2019 ogillade överklagandet (Swiss Criminal Court 2019). En schematisk bild för förfarandet återfinns i bilaga 02.

4.2 Resultat och analys

4.2.1 Retributive justice

I domstolsdokumenten framgår det att den anklagade hade gjort sig skyldig till "försumlig störning av allmän transport" i enlighet med artikel 237 i den Schweiziska brottsbalken. Den federala brottsdomstolen fastslog att någon som hindrar, stör eller äventyrar allmän transport är föremål för åtal och att det inte krävs att en olycka ska ha inträffat utan det är tillräckligt att en situation har inträffat där det funnits risk för liv och lem för att åtal ska väckas. Domstolen fann den anklagade skyldig i att ha misslyckats med sin arbetsbeskrivning att säkert avveckla flygtrafik genom att borste från regler och procedurer och på så sätt ha satt flygsäkerheten i fara.

Den anklagade var skyldig av denna förordning att se till att godkännandet eller instruktionen har bekräftats korrekt av flygbesättningen och ska vidta omedelbara åtgärder för att korrigera eventuella avvikelser som avslöjats av tillbakaläsningen (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.6.3).

Utöver detta menade åklagaren att den anklagade flygledaren borde ha vetat bättre baserat på sin bakgrund och erfarenhet samt att dennes agerande som inte var i enlighet med regler och procedurer bidrog till att en farlig situation uppstod vilket resulterade till en kollisionsrisk mellan de två luftfartygen. Åklagaren ansåg att om den anklagade hade frågat luftfartyget som svarade på klareringen att stiga för sin anropssignal så hade inte felet av att ge en felaktig oavsiktlig klarering begåtts.

Den som, så som svaranden, har ett specifikt ansvar för kontroll måste förvänta sig missstag från andra (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.6.5).

Brottets allvarlighetsgrad bedömdes utifrån att den anklagade hade misskött sitt arbete som flygledare med det ansvar som fanns med den anklagades ställning och därmed försatte många människor för konkret fara. Domstolen menade att den anklagades erfarenhet samt dennes slarviga beteende tillsammans med andra faktorer såsom otillräcklig hänsyn att slå ihop sektorer under rådande väderförhållande samt luftfartygets långsamma respons på en klarering låg till grund för straffet. Det senare hade en strafflindrande effekt.

Sammanfattningsvis har svaranden, som ansvarig flygledare, orsakat risken för en flygplanskollision genom sitt ovan nämnda slarviga beteende och därmed en konkret fara för liv och lem för passagerarna och besättningarna i det berörda flygplanet (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.8).

När domstolen utredde den anklagades karaktär beskrev man en person som levtt ett icke anmärkningsvärt liv utan några disciplinära åtgärder eller incidenter värda att nämna sedan han blev utcheckad som flygledare i 2007. Domstolen bedömde att den anklagades karaktär hade en neutral effekt på straffbestämmandet. Maxstraffet för brottet är fängelse upp till tre år eller upp till 360 dagsböter varvid den åtalade dömdes till ett straff på 60 dagsböter.

Analys

En brottsmålsdomstols syfte är att hitta skuld och ansvar för en eller flera specifika handlingar. Domstolen skapade rättvisa genom att straffa flygledaren med böter, alternativt fängelse för att ha satt allmän transport i fara. Genom att skipa rättvisa i form av straff skulle allmänheten få en form av upprättelse för den skada mot tilliten som begåtts. *Retributive justice* skapar rättvisa genom att straffa individen som begått ett fel (Dekker & Breaky 2016). Detta framgår som huvudsyftet när man läser domstolshandlingarna. Enligt domstolen fanns det tydliga regler och procedurer som den anklagade baserat på sin anställning och erfarenhet borde ha varit införstådd med och agerat enligt.

En tydlig ställning från domstolen är att det är flygledarens ansvar och att denne därmed bär skuld i att incidenten inträffade. Straffet ska enligt *retributive justice* stå i proportion till brottet (Carlsmith & Darley 2008). Även om man såg allvarligt på att den åtalade var ansvarig för risken att ha utsatt ett stort antal människor för fara så fanns det en del förmildrande omständigheter i form av hur incidenten utspelade sig. Dessa omständigheter var bland annat väderförhållanden och sammanslagning av sektorer samt avsaknaden hos RYR 3595 att säga sin anropssignal. Man utredde även den anklagades karaktär och historik, men gjorde där bedömningen att denna hade en neutral effekt på domen. Straffet som utdömdes blev därför betydligt lägre än maxstraffet. Därmed skulle man kunna se det som att domstolen gjorde en bedömning och avvägning mellan brott och straff.

4.2.2 Substantive justice

Åklagaren hävdade att flygledaren brutit mot regler om radiodisciplin. Den anklagade flygledaren berättade i en intervju med åklagaren att händelseförloppet ägde rum under en till två minuter och att "det är följaktligen svårt att alltid behålla radiodisciplinen" (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.4).

Domstolens bedömning utgick ifrån ICAO Annex 10 som säger att "*The receiving operator shall make certain that the message has been received correctly before acknowledging receipt*". Domstolens hållning var därför att radiodisciplin alltid ska hållas.

Den anklagade var därför som flygledare skyldig att se till att han korrekt förstått en flygbesättningsrapport innan han bekräftade den. Rätt förståelse av ett meddelande kräver särskilt kunskap om avsändarens identitet (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.6.2).

Vidare utgick man även från PANS-ATM som säger att "*The controller shall listen to the readback to ascertain that the clearance or instruction has been correctly acknowledged by the flight crew and shall take immediate action to correct any discrepancies revealed by the readback*" (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.6.3).

Enligt denna bestämmelse var den anklagade skyldig att se till att frisläppandet till RYR 6DW som han hade fått korrekt förstås av den berörda flygbesättningen. Den anklagade misslyckades med att uppfylla denna skyldighet efter att frisläppandet från RYR 3595 förblev obesvarat och i stället kontrollerades av RYR 3595 (Swiss Federal Criminal Court, 2018, 2.6.3).

Analys

Domen visar på åklagarens hållning till att den anklagades arbete har vissa normer och regler som kräver ett visst uppförande. Domstolen fann att den anklagade hade misslyckats i att uppvisa detta uppförande vid incidenten. De dagliga avvikelser och anpassningar som enligt Dekker och Breaky (2016) får ett komplext system att fungera samtidigt som systemet från ett utomstående perspektiv ser ut att fungera fullt normalt tas alltså inte i beaktande. Enligt domstolen finns det regler för hur radiotrafiken skall skötas, och följer man inte dessa är det ett regelbrott som kan bestraffas om en incident inträffar. Att reglerna i vissa krävande situationer kanske inte alltid går att följa fullt ut som det är tänkt är alltså ingenting som domstolen tar i beaktande. Det fanns ingen diskussion om huruvida reglerna var legitima eller inte ur flygledarens perspektiv.

4.2.3 Procedural justice

Incidenten utspelade sig på den anklagades arbetsplats, Skyguides huvudkontor i Wangen, Schweiz och åtalet föll därför inledningsvis under den kantonala domstolen (lägre instans). Då en av piloterna i ett av de inblandade flygplanen hade fått ett strafföreläggande av den federala domstolen (högre instans), eftersom incidenten utspelade sig i ett flygplan, togs även

det aktuella fallet upp av den federala domstolen på grund av domstolsekonomiska och kompetensmässiga skäl.

Försvaret hävdade att information som getts av den anklagade i syfte av att incidentrapportera inte skulle kunna användas av domstolen då denne inte gett medgivande till detta. Domstolen menade att det regelverk som försvaret hänvisade till inte hade trätt i laga kraft vid tidpunkten då incidenten rapporterades och att det rådande regelverk vid tidpunkten för incidenten inte hade en sådan restriktion i form av medgivande. Domstolen försäkrade att utsagan i SAIBs rapport inte låg till grund varken för domen eller domslutet. Man menade att man indirekt ändå tagit hänsyn till regeln till den anklagades fördel både under utredningen och rättegången:

Förhören av de anklagade genomfördes uteslutande i enlighet med de rättsliga instruktionerna i det straffrättsliga förfarandet. Protokollet från SAIB i fråga beaktades varken vid åklagarförhören eller vid utfrågningen i domstol, och deras innehåll presenterades inte för de anklagade för bekräftelse (Swiss Federal Criminal Court 2018, 1.3.1.3).

Inför domstolsförhandlingarna begärde åklagaren ett utlåtande från SAIB. Försvaret menade att detta utlåtande ej kunde användas då det innehöll indirekta bedömningar av den åtalades skuld och därmed överskred SAIBs legala behörighet som enligt Swiss Federal Aviation Act, LFG, innebär att "syftet med utredningen är att undvika liknande olyckor. Skuld och ansvar är inte föremål för utredningen" (Federal Aviation Act, LFG, 2020, 24.2). Invändningen var inte riktad mot bevisens tillåtenhet utan till hur bevisen skulle värderas.

SAIBs (2014) rapport klassificerade incidenten som en *Airprox Category A* enligt ICAO, "*risk of collision*". I ett senare skede, innan domstolsförhandlingarna, gjorde Eurocontrol en annan bedömning där incidenten klassades som deras motsvarighet till ICAO *Airprox Category B*, "*Safety not assured*", alltså en inte fullt lika allvarlig incident. Försvaret ville att denna mildare klassning skulle ligga till grund för åtalet eller att man alternativt skulle använda sig av expertutlåtande. Klassningen av incidenten utgiven av både SAIB och Eurocontrol samt eventuellt expertutlåtande var enligt domstolen inte relevant i frågan då faran för människoliv i detta fall är en juridisk fråga. Därmed avslogs försvarets begäran om att tillföra dessa bevis.

Frågan om huruvida det har varit en specifik fara för människor är varken en faktisk fråga eller en rent teknisk fråga. Det är en juridisk fråga som ska bedömas av domstolen. Domstolen måste bedöma denna juridiska fråga på grundval av bedömningen av de fastställda fakta (Swiss Federal Criminal Court 2018, 1.4.1).

Analys

Då *procedural justice* handlar om rätten till en rättvis process läggs det enligt Thibaut och Walker (1975) vid bedömning av en doms legitimitet större vikt vid själva processen än själva utfallet på domen. Det handlar alltså i mångt och mycket om hur den åtalade upplever processen snarare än det aktuella utfallet. Det faktum att fallet togs upp av den federala domstolen istället för den kantonala, bilaga 03, skulle kunna påverka hur den åtalade ser på processen.

Dekker och Breaky (2016) menar att personer som är insatta och vet något om det specifika yrket uppfattas som mer legitima. Även om domaren i ett brottsmål är opartisk är denne troligtvis inte sakkunniga och saknar därmed förmåga att förstå omfånget av det fel som begåtts men ska ändå fatta beslut om dom och straff. Domstolen var inte intresserad av att ta hjälp av utredningar eller expertutlåtande för att bedöma hur stor risken för fara var. Istället ansåg man det vara en juridisk fråga som skulle utredas av rätten. Även om så må vara fallet, kan det finnas en risk att detta förehavande kan påverka till vilken grad domen som sådan anses vara legitim i den dömdes ögon.

Vidare användes både rapporten och utlåtande från SAIB som underlag i andra bedömningsfrågor. Detta skulle kunna innebära att det finns en risk för en känsla av att man inte får berättiga sin egen version, vilket enligt Dekker och Breaky (2016) ytterligare skulle kunna påverka legitimiteten i domen.

4.2.4 Restorative justice

Försvaret ville att domstolen skulle ta i beaktande att flygledaren vid tidpunkten för incidenten opererade i högre arbetsbelastning än vad flygledningen hade räknat med. Man hade slagit ihop tre olika sektorer och räknat med 14 flygplan under tiden för incidenten. I själva verket fanns det 22 flygplan i området då flygplan från andra sektorer ändrade färdväg på grund av vädret. Domstolen ansåg dock att detta inte var tillräckligt för att överskugga den försumelse som den anklagade hade visat under tiden för incidenten.

Detta faktum är emellertid inte så allvarligt att det kan överskugga den åklagades försumelse. Som den anklagade själv förklarade, är flygtrafikstyrning en mycket dynamisk miljö, där inte allt - särskilt inte vädret - kan förutsägas exakt. Den anklagade utbildas som specialist för flygkontroll i sådana fall. Enligt hans egna uttalanden var situationen i fråga normal; han var väldigt upptagen men inte överväldigad (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.6.6).

Under de preliminära förhandlingarna frågades flygledaren om varför han inte hade ifrågasatt vilket flygplan det var som hade begärt att få stiga. Svaret var att det för honom var oviktigt för just då.

En "begäran" påverkar inte flygsäkerheten. Han var - förutom i kordination via telefon med sina kollegor - fortfarande upptagen med RYR 6WD, som var stigande. Allt hände inom loppet av 1 till 2 minuter; det gick "brutalt fort". Följdaktligen var det svårt att behålla radiodisciplinen hela tiden (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.4).

Både under förundersökningen och huvudförhandlingen kunde inte flygledaren svara på varför han inte hade reagerat på den felaktiga tillbakaläsningen från RYR 3595. Han menade att han troligtvis inte märkte det och att han förutsatte att det var RYR 6WD som hade läst tillbaka klareringen. I hans tankebanor var RYR 3595 aldrig någon faktor då han visste att TAP 706 var ovanför och en stigning då inte var aktuell. Han hade förutsatt att det var RYR 6WD som gjort tillbakaläsningen.

Det hade inte varit en faktor för honom att RYR 3595 skulle stiga eftersom han visste att TAP 706 var över RYR 3595. RYR 3595 fanns aldrig i hans tankar, eftersom han hade arbetat med RYR 6WD (Swiss Federal Criminal Court 2018, 2.4).

Ett uttalande från flygledaren var att RYR 6DW ville stiga på grund av turbulens. Det var därför de hade fått klarering att stiga. Vid denna tidpunkt var RYR 3595 på sin planerade marschhöjd och hade redan flugit ut ur turbulensen. Av denna anledning så befann sig RYR 6DW i hans mentala bild på en högre höjd än RYR 3595. Han menade också på att det vid tidpunkten var flera radioanrop som kom samtidigt och detta ledde till att man bara hörde fragment av anrop och att detta stör arbetsrutinen.

Analys

Försvaret förde fram argument om "varför" incidenten inträffade och menade bland annat att det rådde högre arbetsbelastning än förväntat vid tidpunkten för händelsen och detta skulle kunna innebära att det finns en systemproblematik som sträcker sig djupare samt inte bara se den anklagade som en förbrytare utan snarare än arvtagare till ett problem som skulle kunna drabba andra yrkesutövare (Dekker och Breaky 2016). Domstolen ansåg dock att flygledaren är specialist och tränad för de här situationerna och borde kunna hantera detta utifrån sin arbetsbefattning.

Utifrån den anklagades uttalandet framgår det att den mentala bild han hade inte stämde överens med verkligheten och de beslut och åtgärder han tillämpande vid incidenten var baserade på denna mentala bild av verkligheten. Det framgår att utifrån den anklagades tidigare erfarenheter om trafikflöde i sektorn att han inte förväntade sig att det specifika luftfartyget skulle vilja stiga samt att det var väldigt mycket anrop från andra flygplan och detta fick honom att komma ur den normala arbetsrutinen.

5. Diskussion och slutsats

5.1 Metoddiskussion

Inför arbetet med analysen av domen har denna översatts från sitt originalspråk, tyska, till engelska med hjälp av ett översättningsprogram. Därefter har vi utifrån denna översättning skrivit arbetet på svenska. Trots ansträngningar för att försöka eliminera översättningsfel och missförstånd innebär denna metod givetvis att det finns en risk för misstolkning av domen.

En kvalitativ undersökning är i många avseenden subjektiv då forskaren eller författaren är en del av studien. Vår bakgrund som piloter inom luftfart där vi på daglig basis är exponerade mot *just culture* inom det flygbolag vi är verksamma inom innebär att vi kan anses vara subjektiva i vår bedömning. Fördelen med detta kan vara att vi kan identifiera de djupare problem som finns inom området då vi själva är en del av fenomenet. Nackdelen kan vara att studien kanske hade fått ett annat resultat om den gjorts av någon med en annan bakgrund.

Fallstudien, som baseras på endast ett fall ger möjlighet att analysera detta specifika fall på djupet. Däremot blir det svårt att dra generella slutsatser utifrån detta enda fall. Genom att analysera fler rättsfall med liknande problem hade möjligheten att kunna dra paralleller kring tillämpning av lagar i samma rättsystem. På så vis hade generaliserbarheten ökat. Vidare hade kompletterande intervjuer med de inblandade parterna kunnat ge ett mer omfattande resultat och på så vis öka arbetets trovärdighet.

5.2 Resultatdiskussion

Syftet med detta arbete var att analysera rättsfallet ur ett *just culture*-perspektiv genom att tillämpa begreppen *retributive*-, *restorative*-, *substantive*- samt *procedural justice*.

Konceptet *just culture* grundar sig i säkerhetsteorin och målet är att främja en ökad säkerhet inom bland annat flygindustrin. Rättsystemets mål är att hitta skuld och ansvar för specifika handlingar och, i det granskade fallet, att "skydda" allmänheten som nyttjar allmän transport. Två till synes separata system har således en gemensam grund som handlar om att skydda personers liv och lem genom att säkerställa ett skydd mot olyckor.

Organisationer inom det europeiska luftfartssamarbetet följer och efterlever direktiv från EU där *just culture* är en del av regelverket som blir implementerade i olika omfattning runt om i Europa. Operatörer inom flygbranschen uppmanas att rapportera incidenter då detta anses som en viktig del av säkerhetsarbetet och några incidenter är föremål för obligatorisk rapportering (EASA 2014). Denna rapporteringsskyldighet skulle kunna sätta yrkesmän i en situation där de måste skicka in en specifik rapport baserat på organisationens regelverk och de ges därmed mindre utrymme för vad de kan utelämna.

Länder runt om i Europa har olika sätt att hantera information från säkerhetsrapporter och i de flesta länder sker inte åtal baserat på säkerhetsrapporter trots att lagstiftning om skydd för uppgiftslämnare inte är implementerad på global skala. Istället baseras skyddet på någon form av oskrivna regler där åklagare väljer att inte ta upp fall som rör flygsäkerheten. Dessvärre har inte alla rättsystem ett sådant skydd och överträdelse i en rapport som rapporterats i syfte att öka flygsäkerheten kan vara tillräckligt för en åklagare att konvertera dessa överträdelse till åtal.

Det granskade fallet är ett exempel på detta. Åklagare i Schweiz måste väcka åtal om de blir medvetna om eller har skäl att misstänka att brott har begåtts. Detta i kombination med att incidentrapporter inom flygbranschen ofta är allmän information och i vissa fall obligatoriska för uppgiftslämnaren kan skapa en juridisk intressant situation för uppgiftslämnaren.

Just culture förespråkar en miljö där rapportering uppmanas och rapporterna används för att främja flygsäkerheten och samtidigt ge ett skydd för uppgiftslämnaren. Schweiziska rättsystemets sätt att åtala uppgiftslämnare skulle kunna motverka rapporteringskulturen. En aspekt av detta är att enbart hotet om åtal kan motverka rapportering av säkerhetsinformation bland yrkesutövare. Åtgärder som involverar straff, hot, rädsla och liknande kan förstöra moralen och ge orimlig orättvisa i en organisation enligt Reason (1997).

Det finns skillnader mellan vad *just culture* förespråkar och hur rättsystemet tillämpas i det granskade fallet. I domstolsdokumenten framgår det en tydlig ställning från det rättsliga systemet där åklagare och domare tillämpar en form av *retributive justice*. Frågan om "vem" som varit skyldig är överordnad frågan om "varför". Genom att granska lagar, regler och procedurer som den anklagade flygledaren verkade under så fann domstolen flygledaren skyldig till försumlig störning av allmän transport och konstaterade att flygledaren, genom att bortse

från regler och procedurer inte levt upp till sin arbetsbeskrivning av säker avveckling av flygtrafik.

Ur ett *retributive justice*-perspektiv har en form av rättvisa skapats när man straffar en individ som har begått fel. Den aktuella lagens syfte är att skydda personer som nyttjar allmän transport och skulle kunna vara ett sätt för domstolen att försöka gynna flygsäkerheten. Trots att *retributive justice* enbart fokuserar på att utdela straff som är proportionerligt till brottet så skulle en konsekvens av straffet kunna vara den allmänna avskräckande effekten, *general deterrence*, för flygledarna att inte göra om samma misstag.

Då *retributive justice* lägger fokus på en person och dennes ansvar och skuld så kan man missa de bakomliggande orsakerna som skapade situationen från början. Detta i kombination med en risk för minskad rapportering av säkerhetsrelaterad information skulle kunna ge en negativ effekt för flygsäkerheten. En *just culture* policy är enligt Karanikas och Dimitros (2017) inte ett system som ledare kan skapa genom en *top-down approach*. Den kräver snarare regelbundet engagemang av personalen för att utveckla och detta engagemang kan istället minska med påverkan på flygsäkerheten.

Ur ett *human factors*- och *just culture*-perspektiv förklarar Reason (1997) att det finns skillnader mellan *errors* och *violations* och att detta är något som man måste ta ställning till. Från domstolsdokumenten skulle man kunna tolka det som att rättsystemet gör denna bedömning med fokus på *violations* och straffar den anklagade därefter. McCall och Pruchnicki (2017) menar att människor ska behandlas rättvist även om fel begås och att det finns skillnad mellan *retrospective accountability* och *perspective accountability*. Domen i detta fall skulle kunna ses som en form av *retrospective accountability* eftersom den anklagade hålls ansvarig för en incident som redan har hänt. Inom ett *just culture*-system skulle fokus istället ligga på att det inte ska hända igen, *perspective accountability*.

Vidare menar Rasmussen (1990) att frihet på en arbetsplats kan skapa allmän praxis och ett visst sätt att göra saker på. I ett rapporteringssystem där syftet är att få tillgång till så mycket säkerhetsinformation som möjligt måste man då först förstå att det finns en form av *adaptive behaviour* och att gränsdragningen mellan lämpligt och olämpligt handlande är svår att dra. Att inse denna avsaknad av tydliga gränser ökar potentialen till ökad rapportering (McCall & Pruchnicki 2017).

Ur ett rent säkerhetsperspektiv skulle flygsäkerheten kunna gynnas om den dömande parten, i detta fall det schweiziska rättssystemet också tillämpar någon form av *adaptive behaviour*. Gränsen för vad som är acceptabelt och oacceptabelt blir i det granskade fallet tydligt då domstolen dömer och även straffar en yrkesutövare baserat enbart på gällande lagar och regelverk där en viss avsaknad av förståelse kring den specifika arbetssituationen och miljön framkommer från domstolens sida.

I en värld där ett *just culture*-baserat säkerhetssystem inom en organisation och ett rättssystem, som det schweiziska, samexisterar kan det skapas problem när det gäller lokala procedurer och regler inom en organisation. Enligt Dekker och Breaky (2016) är det ur ett *substantive justice*-perspektiv dagliga avvikelser och anpassningar som får ett komplext system att fungera. Dessa avvikelser och anpassningar i det system som flygledarna opererar i kan vara helt normala men kan hos en brottmålsdomstol tolkas annorlunda då det är en åklagare som drar linjen mellan acceptabelt och oacceptabelt beteende och inte själva organisationen man verkar i.

I domstolsdokumentet framgår det inte att domstolen har tittat på rådande praxis eller tagit ställning till hur legitima reglerna och procedureerna anses vara ur en flygledares perspektiv. I det aktuella fallet bröt flygledaren mot en regel i PANS-ATM och ICAO Annex 10 gällande radiodisciplin. Domstolen tog endast hänsyn till det faktum att regeln bröts, men lämnade frågan om huruvida regeln är legitim eller ej, det vill säga om det är vanligt för flygledare i organisationen att korta ner radiomeddelande när man opererar i en situation med ökad arbetsbelastning, obesvarad.

Just culture är inte ett objektiva system som är enkelt att implementera i en organisation genom regler och procedurer utan snarare en social och organisatorisk process där man förhandlar utifrån kulturellt betingade begrepp gällande ansvar, skuld och åtgärder (Cromie & Bott 2016). Om en organisation jämfört med ett rättssystem har olika sätt att bedöma ansvar, skuld och åtgärder där rättssystemet tillämpar ett *retributive*-perspektiv och en hårdare linje än organisationen där man arbetar kan detta skapa en situation där säkerhetskulturen skadas.

Detta skulle kunna leda till en ökad risk att regler och procedurer hos flygledarorganisationer kan komma att anses som illegitima samt att hela regelverket kan mista sin relevans och legi-

timitet. I förlängningen skulle detta kunna leda till att regler och procedurer skrivs om av organisationen för att minska sin rättsliga exponering på bekostnad av fokus på flygsäkerheten. Det schweiziska rättsystemet tog upp fallet med flygledaren i den federala domstolen av kompetens- och domstolsekonomiska skäl trots att detta föll under kantonal domstolsbehörighet, se bilaga 03. Att ta upp ett fall i en högre instans kan visserligen ge den anklagade en rättvisare process om domstolen har högre kompetens i det specifika fallet men å andra sidan så mister den anklagade en möjlighet till överklagande och detta kan i sin tur leda till att rättprocessen uppfattas som orättvis.

Försvaret hävdade att information som gavs av den anklagade i syfte att incidentrapportera och tillhandahålla säkerhetsinformation inte skulle kunna användas av domstolen då den anklagade inte hade gett medgivande till detta. Den regel som försvaret hänvisade till ogillades av domstolen då detta inte var rådande regelverk vid tidpunkten för rapportering trots att det var rådande regelverk vid rättegången.

Även om domstolen försäkrade att SAIBs rapport inte låg till grund för varken domen eller domslutet kan detta enligt *procedural justice* uppfattas som en tvivelaktig process ur den anklagades perspektiv; en domstol använder säkerhetsrelaterad information och har tillgång till denna när man bestämmer straff och skuld i en rättegång av en yrkesutövare som har rapporteringsplikt att rapportera incidenter.

Tvärtom hävdade domstolen att varken rapporter från SAIB och Eurocontrol eller expertutlåtande skulle ligga till grund för att bedöma om huruvida det varit en specifik fara för människor eller ej. Domstolen ansåg detta vara en juridisk fråga snarare än en teknisk bedömning. Enligt Dekker och Breaky (2016) bedöms personer som är insatta och vet något om det specifika yrket som mer legitima. Även om domstolen anser att bedömningen är juridisk uppkommer ändå frågan, ur ett *procedural justice*-perspektiv, om vilken kompetens domstolen hade och hur insatta var de i det specifika yrket när det gäller att bedöma risken. I de analyserade domstolsdokumenten framgår det inte vilken bakgrund eller vilken erfarenhet domstolen hade av att döma liknande fall.

Frågan om "varför" incidenten inträffat kom till största del från försvarets sida, ett exempel på detta är att arbetsbelastningen i sektorn där flygledaren opererade i hade 22 flygplan istället för 14 flygplan som organisationen hade uppskattat när man slog ihop tre sektorer till en.

Domstolen ansåg dock att detta faktum inte var så allvarligt att det kan överskugga den anklagades försummelse.

Detta uttalande från försvaret skulle kunna ses som ett försök att tillämpa ett mer *restorative justice*-perspektiv där en enskild person inte ligger till skuld för en enskild incident utan att det snarare finns en djupare bakomliggande systemproblematik som skulle ha kunnat ligga till grund att skapa förutsättningar för incidenten (Dekker & Breaky 2016). Det framgår en skillnad på ideologi från försvarets och åklagarens sida där försvaret som representerar den anklagade försöker få in aspekter från ett *restorative justice*-perspektiv men där domstolen vars uppgift är att döma och dela ut skuld och straff i grunden använder sig av *retributive justice*.

Det framgår från den anklagades uttalanden att de beslut han tog var baserade på den mentala bild han hade vid tidpunkten men att denna bild inte stämde överens med verkligheten. Denna mentala bild skulle kunna uppfattas som helt korrekt för honom vid tidpunkten enligt *local rationality* och var helt enkelt det han förväntade att se och agerade därefter. Dessa förväntningar skulle i sin tur kunna vara baserade på hans fleråriga erfarenhet som flygledare. En kontrast till detta är att domstolen använder denna fleråriga erfarenhet som ett argument till att han "borde ha vetat bättre", när de bestämmer den anklagades skuld i fallet.

Domen skulle även kunna påverka flygsäkerheten ur ett större perspektiv. Man skulle kunna ställa sig frågan om denna avskräckande effekt från domen, i ett större perspektiv leder till en ökad flygsäkerhet i jämförelse med risken för minskad rapportering. Både säkerhetssystem med *just culture* i form av rapportering och rättssystemet genom rättprocesser och lagar har som mål att skydda allmänheten och på något sätt då främja flygsäkerheten. En säker organisation skapas genom att ha en säkerhetskultur, en informerad kultur och i sin tur skapa en rapporteringskultur med stöd av en *just culture* (Reason 1997).

Frågan som Dekker (2009) ställer sig, "*Who gets to draw the line?*" blir av relevans i detta fall där det schweiziska rättssystemet blir den instans som faktiskt drar gränsen för vad som är acceptabelt och oacceptabelt beteende. Denna gräns blir då dragen på ett sätt som kanske inte flygledarorganisationen hade gjort i en intern process.

Just culture-begreppet försöker förklara hur rättvisa processer går till med säkerhet som huvudmålsättning. Det kan uppstå en ohållbar situation från säkerhetsarbetare eller ledare i en

organisation som tillämpar *just culture* när gränsen dras av någon helt extern part exempelvis; brottsdomare eller åklagare. Det kan då bli svårare att skapa en rapporteringskultur och informerad kultur då organisationen inte själv kan styra vad konsekvenserna för en rapport kan bli för den rapporterande parten. Detta i sin tur kan motverka och skapa en kultur i organisationen som man har svårt att styra över.

Dekker (2014) menar att det finns en kontrast mellan "det gamla sättet" och "det nya sättet" när man tittar på mänskliga faktorn. Det "gamla sättet" är fokuserat på straff och att avskräcka personer från att göra samma misstag igen eller helt enkelt eliminera "dåliga äpplen" (*bad apple theory*) från en organisation. Det "nya sättet" fokuserar på att blicka framåt och fokusera på miljö och systemproblematik på från ett större perspektiv, där den enskilda personen som begick misstag inte är i fokus. En intressant paradox skapas när ett system som tillämpar "det nya sättet" har ett system som tillämpar "det gamla sättet" som dömande instans. Detta skulle kunna underminera säkerhetsarbetet oavsett vilken välvilja som finns hos organisationen att främja säkerhet.

I en global bransch som flygindustrin har rättsystem runt om i världen med olika förhållningssätt när det gäller flygsäkerhetsrelaterade fall att förhålla sig till (Eurocontrol 2008). Detta skulle kunna leda till att samma incident skulle kunna få olika konsekvenser för de inblandade yrkesutövarna och blir enbart beroende på var incidenten sker och under vilket rättsystems befogenhetsområde det inträffar.

Flygande personal, såsom piloter och kabinbesättning, kan vara särskilt exponerade för detta då de oftast inte själva kan välja i vilket rättsligt befogenhetsområde de ska verka i, då dessa individer oftast arbetar enligt ett förutbestämt flygprogram som de har lite eller ingen möjlighet att påverka. Om en incident skulle inträffa i ett land där en åklagare måste väcka åtal när en incident har inträffat kan det leda till en helt ohållbar rättssituation för en hel yrkesgrupp.

Implementeringen av regelverk som skyddar uppgiftslämnare implementeras på olika grad i Europa men så länge alla länder inte har ett skydd så finns eventuella risker för uppgiftslämnare (Eurocontrol 2008). En möjlighet skulle kunna vara att flygsäkerhetsrelaterade fall tas upp av specialiserade *just culture* domstolar inom varje land som tar hänsyn till säkerhetsarbetet i ett större perspektiv och tillämpar *restorative justice* med flygsäkerhet i åtanke. Då

dessa domstolar skulle vara specialiserade inom just luftfart skulle de då kunna uppfattas som sakkunniga inom området och legitima enligt *procedural justice*.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att ha en *just culture*-liknande domstol inom Europasamarbetet, där flygrelaterade fall tas upp och på detta vis dra slutsatser och predikat för den europeiska luftfarten. En tredje variant skulle kunna vara att åklagare inte tar upp flygrelaterade fall alls och låta organisationer dra gränsen förutsatt att samhället i stort godtar att en hel yrkesgrupp i stort sett står utanför det nationella rättssystemet för att främja flygsäkerheten.

5.3 Slutsats

Sammanfattningsvis kan man dra slutsatsen att det framgår skillnader mellan hur brottmålsdomstolen och säkerhetssystemet i en organisation ser på skuld och straff. Rättssystemet tillämpar en form av *retributive justice* där det viktigaste är att bestämma ansvar och straff för en handling hos en enskild individ. Dagens säkerhetsforskning förespråkar däremot en rättvisa som mer påminner om en form av *restorative justice*.

I det granskade fallet har man inom flygledarorganisationen ett säkerhetsledningssystem, SMS, som dels är ett krav från myndigheter men som även är en viktig del gällande säkerhetsarbetet inom organisationen för att främja flygsäkerheten. Ett fungerande säkerhetssystem kräver rapportering från operatörer i systemet för att fungera och denna säkerhetsinformation bygger till stor del på frivillig rapportering.

För skapa rätt miljö och kultur för rapportering behövs en *just culture* där informationen inte ska användas för att döma skuld hos en enskild individ. Istället bör fokus ligga på att försöka förstå varför en viss situation uppstod och förhindra att det händer igen. Genom fokus på en djupare systemproblematik där frågan om "varför" överordnas frågan om "vem" skulle kunna indikera att en form av *restorative justice*-system tillämpas inom organisationens säkerhetssystem.

För att främja rapporteringskulturen i en organisation, behöver lagar och regler uppfattas som legitima (*substantive justice*) och en process som dömer skuld och ansvar måste uppfattas som legitim och rättvis där domare anses sakkunniga och opartiska (*procedural justice*). I annat fall skulle det kunna påverka rapporteringskulturen på ett negativt sätt. Då rättssystemet

tillämpar en form av *retributive justice* så finns det inget incitament hos domstolen att granska fallet från ett *substantive justice*-perspektiv då man redan uppfattar de lagar och regler som existerar som legitima. Således blir frågan om legitimitet hos lagar och regler irrelevant. Denna skillnad skulle kunna skyllas på en ideologisk skillnad mellan de två olika systemen.

Just culture försöker förklara hur rättvisa processer går till med säkerhet som huvudmålsättning. Det kan uppstå en ohållbar situation för säkerhetsarbetare eller ledare i en organisation som tillämpar *just culture* när gränsen för vad som är acceptabelt eller ej dras av någon helt extern part exempelvis brottmålsdomare eller åklagare.

Att skapa en *just culture* i en organisation är en social och organisatorisk process där ledare måste skapa en kultur med förutsättningar för en miljö som gynnar säkerhetsarbetet. Det kan bli svårare att skapa en rapporteringskultur och informerad kultur när inte organisationen själv kan styra över vad konsekvenserna för en rapport kan bli för den rapporterande parten. Konsekvenserna av detta kan påverka flygsäkerheten negativt.

En ohållbar situation kan skapas då ett nationellt rättssystem drar gränsen om vad som är acceptabelt och oacceptabelt beteende ur ett säkerhetsperspektiv. Både rättssystemet och säkerhetssystemet har ett gemensamt mål, att skydda allmänheten. Utifrån analysen i detta rättsfall kan man se tendenser till att rättssystemet på ett sätt motverkar flygsäkerhetsarbetet hos en organisation då man inte tagit någon större hänsyn till vilken signal domen sänder till en hel yrkesgrupp. Inte heller verkar man ha tagit hänsyn till hur domen påverkar flygsäkerheten ur ett större perspektiv. Konsekvensen av domen kan bli att man i sitt försök att skydda allmänheten i förlängningen faktiskt åstadkommer det rakt motsatta genom att indirekt motarbeta säkerhetsarbetet inom en organisation.

En global bransch som flygindustrin skulle gynnas av att ha en liknande syn på flygsäkerhet både inom den egna organisationen och i de nationella rättssystemen. Enligt EASAs (2014) definition av *just culture* ska en sådan kultur uppmuntra enskilda personer att rapportera säkerhetsrelaterad information utan att själva bli föremål för efterräkningar med anledning av den information som lämnats. Detta har i det granskade fallet inte varit fallet då en yrkesutövare blivit åtalad och dömd utan att ta hänsyn till varken *just culture* eller flygsäkerhets ur ett större perspektiv.

Konceptet *just culture* försöker belysa just detta problem och skapa en jämvikt mellan flygsäkerhet och det rättsliga systemet genom att minimera risken för rädsla för åtal samtidigt som rättvisesystemets intresse tillgodoses. För att skapa en jämvikt krävs det dock en ömsesidig förståelse från de båda systemen. Denna förståelse saknas till stor del av rättsystemet i det granskade fallet och skapar då en situation som både på kort och lång sikt skulle kunna skada flygsäkerheten. Resultatet av detta skulle då motverka lagens syfte att "skydda allmänheten som nyttjar allmän transport".

5.4 Vidare forskning

Detta arbete analyserar endast ett rättsfall i ett land. Förslag för vidare forskning är att göra en studie som inbegriper fler fall och i fler länder. Syftet hade då kunnat vara att göra en jämförande analys, dels mellan rättsfallen och dess utfall som sådana, men även för att analysera hur de olika länderna gör sina bedömningar.

Referenser

Backman, J. (2008). *Rapporter och Uppsatser*. (2:1 uppl.). Lund: Studentlitteratur.

Baumgartner, M. (2019). *Kriminalisierung von Arbeitsfehlern in einem komplexen Sicherheitsumfeld*.

Bryman, A. (2018). *Samhällsvetenskapliga metoder*. (3 uppl.). Stockholm: Liber.

Bryman, A. & Bell, E. (2013). *Företagsekonomiska forskningsmetoder*. Stockholm: Liber.

Carlsmith, K.M. & Darley, J.M. (2008).

Psychological Aspects of Retributive Justice. *Advances in Experimental Social Psychology*, 40, ss. 193-236.

doi: 10.1016/S0065-2601(07)00004-4

Cromie, S. & Bott, F. (2016). Just culture's "line in the sand" is a shifting one; an empirical investigation of culpability determination. *Safety Science*, 86, ss. 258-272.

doi: 10.1016/j.ssci.2016.03.012

Dekker, S. (2009). Just Culture: Who gets to draw the line? *Cogn Tech Work*. 11, ss. 177-185.

Dekker, S. (2014). *The Field Guide to Understanding 'Human Error'*. CRC Press.

Dekker, S. & Breaky, H. (2016). 'Just culture:' Improving safety by achieving substantive, procedural and restorative justice. *Safety Science*. 85, ss. 187-193.

doi: 10.1016/j.ssci.2016.01.018

Eurocontrol (2008). *Just Culture Guidance Material for Interfacing with the Judicial System*.

<https://skybrary.aero/bookshelf/books/4594.pdf>

European Union Aviation Safety, EASA. (2014). *Regulation (EU) No 376/2014*.

[https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1576245532595&uri=CELEX:32014R0376)

[content/EN/TXT/?qid=1576245532595&uri=CELEX:32014R0376](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1576245532595&uri=CELEX:32014R0376)

Faso, N. (2012). Civil Disobedience in the Supreme Court: Retroactivity and the Compromis. *Albany Law Review*, 75 (3), ss. 1613-1630.

<http://heinonline.org.ludwig.lub.lu.se/HOL/Page?handle=hein.journals/albany75&div=65>

Federal Aviation Act, LFG (2020).

<https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19480335/index.html>

ICAO (2013). *Annex 19 - Safety Management*. First edition.

IFATCA (2019). *Are we burying Just Culture for good?*

<https://www.ifatca.org/2019/07/swiss-jc/> [2020-04-16]

Hsieh, H-F. & Shannon, S. (2005). Three Approaches to Qualitative Content Analysis. *Sage Journals*, 15 (9), ss. 1277-1288.

doi: 10.1177%2F1049732305276687

Karanikas, N. & Chionis, D. (2017). Exploring the line between the preventive and punitive character of measures in the frame of a just culture. *Policy and Practice in Health and Safety*, 15(2), ss. 174-186.

doi: 10.1080/14773996.2017.1341596

Lippke, R.L. (2018). The Nature of Retributive Justice and its Demands on the State. *Law and Philosophy*, 38, ss. 53-77.

doi: 10.1007/s10982-018-9336-6

May, T. (2011). *Samhällsvetenskaplig forskning*. Lund: Studentlitteratur.

McCall, J. R. & Pruchnicki, S. (2017). Just culture: A case study of accountability relationship boundaries influence on safety in HIGH-consequence industries. *Safety Science*, 94, ss. 143-151.

doi:10.1016/j.ssci.2017.01.008

Morris, A. (2002). Critiquing the Critics: A Brief Response to Critics of Restorative Justice. *The British Journal of Criminology*, 42 (3), ss. 596-615.

<https://www-jstor-org.ludwig.lub.lu.se/stable/23638883>

Rasmussen, J. (1990). Human error and the problem of causality in analysis of accidents. *Philosophical Transactions of the Royal Society B: Biological Sciences*, 327 (1241), ss. 449-462. <http://www.jstor.org/stable/55317>

Reason, J. (1997). *Managing the Risks of Organizational Accidents*. Ashgate publishing.

Thibaut, J. & Walker, L. (1975). *Procedural Justice: a psychological analysis*. Hillsdale, New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates.

Swiss Accident Investigation Board, SAIB (2014). *Final Report no. 2211*.
<http://www.aaiu.ie/sites/default/files/SAIB%20Final%20Report%202211%20EI-ENK%20and%20CS-TT%20St%20East%20of%20Zurich%202013-04-12.pdf>
[hämtad 03-05-2020]

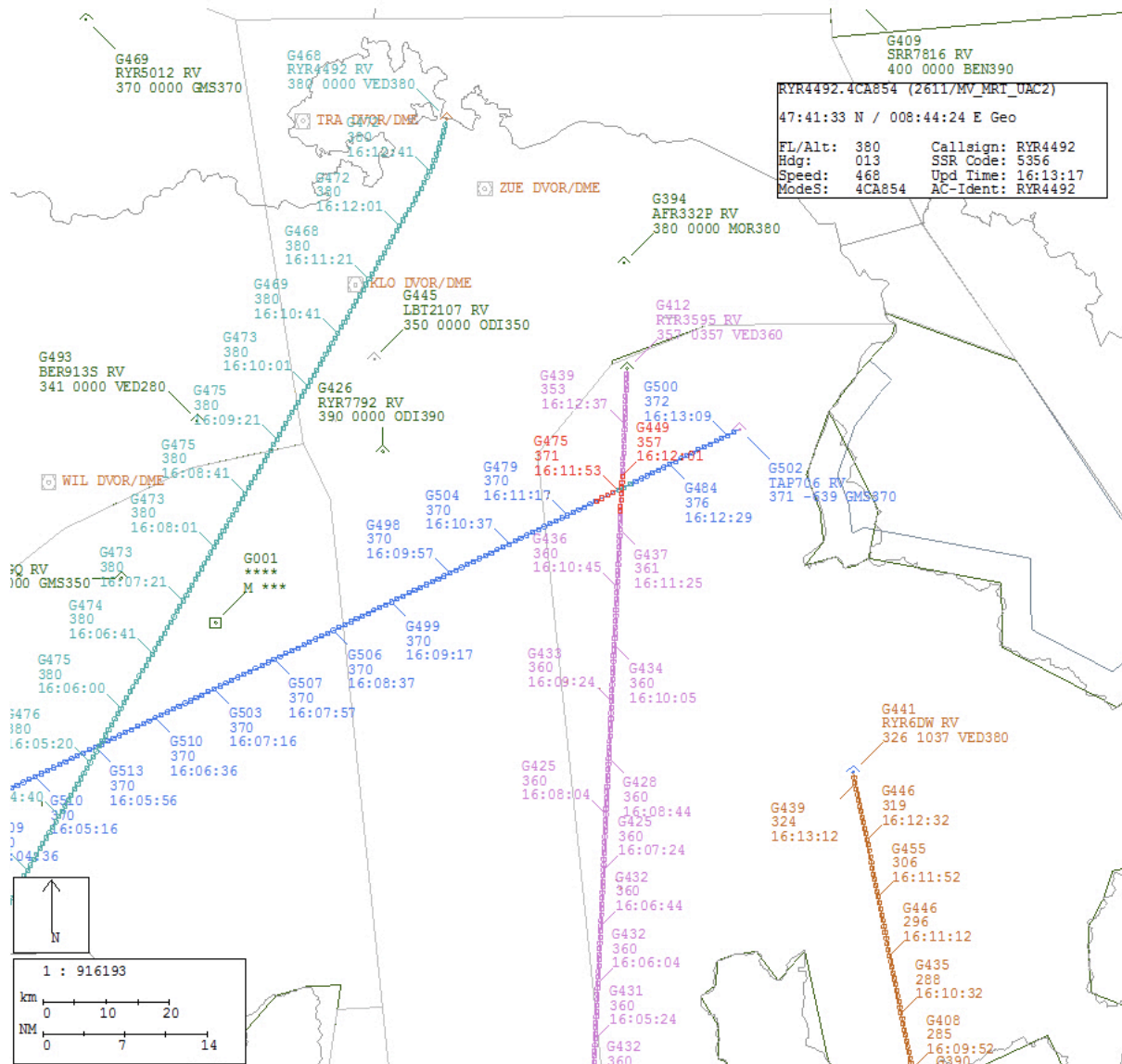
Swiss ATCA, (2018). *Just Culture Manual for ATCO, ANSE & ATSEP - Behavior after an incident and further proceedings*.
https://www.skybrary.aero/index.php/Swiss_ATCA_Just_Culture_Manual

Swiss Criminal Procedure Code, CPC (2020).
<https://www.admin.ch/opc/en/classified-compilation/20052319/index.html>

Swiss Criminal Court (2019). *Judgement of 27 June 2019*. 6B_1220/2018.
https://www.bger.ch/ext/eurospider/live/de/php/aza/http/index.php?highlight_docid=aza%3A%2F%2F27-06-2019-6B_1220-2018&lang=de&type=show_document&zoom=YES& [hämtad 03-05-2020]

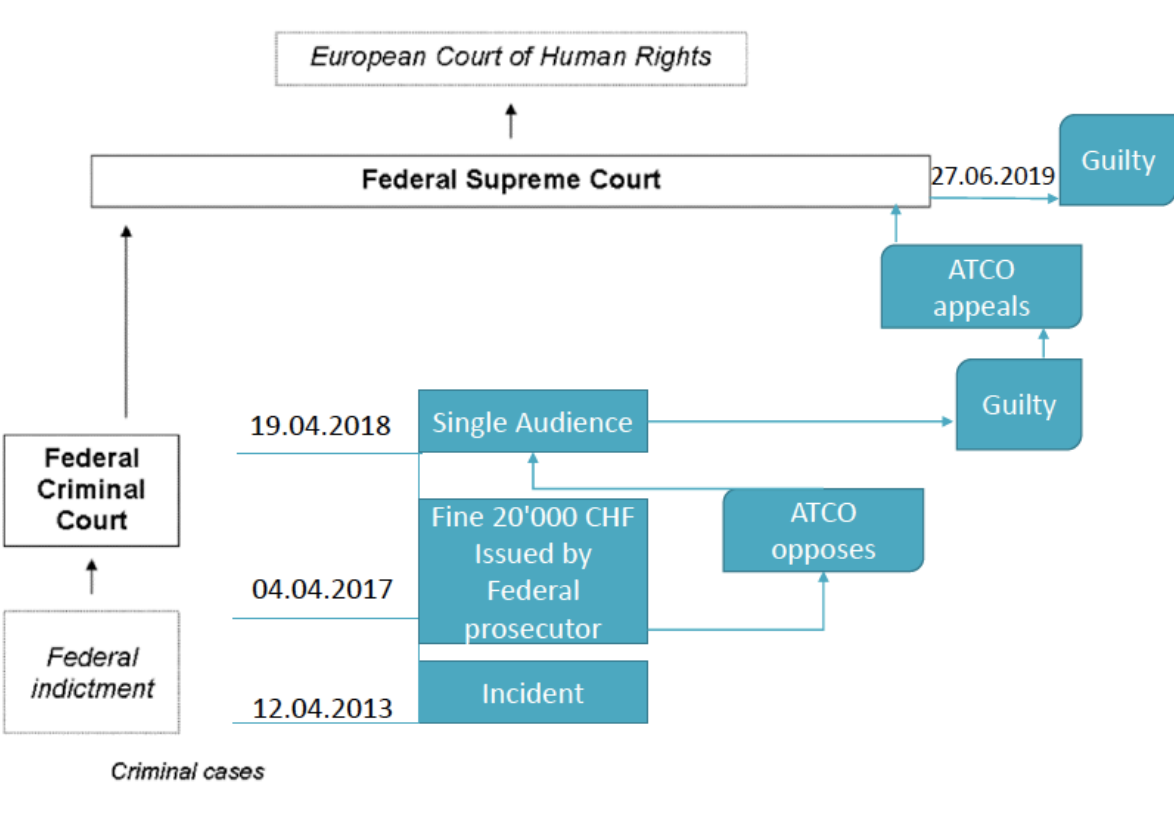
Swiss Federal Criminal Court (2018). *Judgement of 30 May 2018*. Reference number SK.2018.1.
https://bstger.weblaw.ch/cache/pub/cache.faces?file=20180530_SK_2018_1.htm&query=sk.2018.1&ul=de [hämtad 03-05-2020]

Bilaga 01



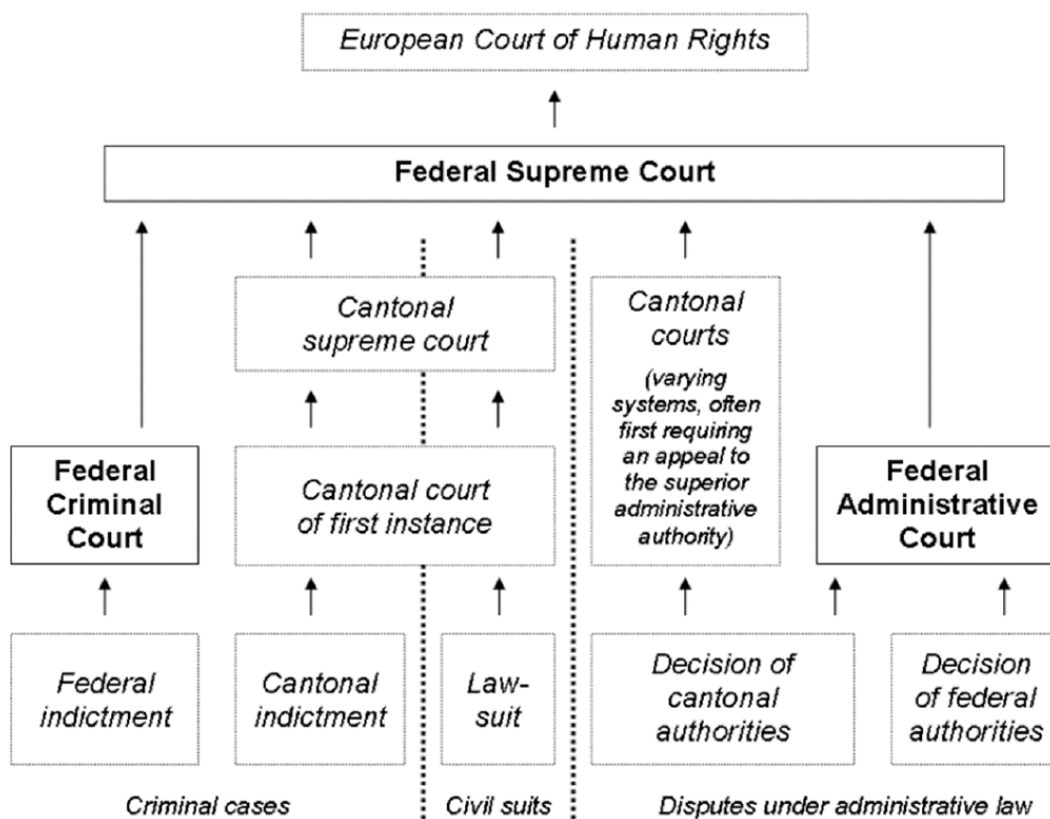
Radarbild av incidentförloppet (SAIB 2014)

Bilaga 02



Det rättsliga förfarandet (Marc Baumgartner 2019)

Bilaga 03



Schematisk bild över det schweiziska rättssystemets instanser (Marc Baumgartner 2019)