

Ratt Hd/EM 2020-02-18

Halmstad 2020-02-18

Mål nr _____

Aktbil _____

Jag överklagar härmed Förvaltningsrättens dom i mål 5366-19 till Kammarrätten.

Jag har redan skrivit långt och mycket om det inträffade och anser att domen både är förkastlig moraliskt och juridiskt.

Vidhåller fortfarande att alkohol och framförande av flygplan är oförenligt men har ytterligare synpunkter att komma med.

Klart och tydligt står att rattfyllerilagen inte bara gäller bilkörning utan även alla motordrivna fordon, dvs även flygplan som i allra högsta grad är motordrivet.

Rent juridiskt :

Jag hade 0,21 mg/l vid det incidenten 2016-10-03, en alkoholhalt som hade renderat mig högst ett års indraget bilkörkort/alkolås.

Jag har inte framfört något fordon under alkoholpåverkan 2016-10-03.

Som exempel : En bussförare som blåser positivt när han ska starta sin buss på morgonen får sparken från jobbet men behåller sitt körkort då han inte framfört/flyttat på fordonet.

Jag hade inga restriktioner eller kvarstående anmärkningar i mitt certifikat vid den aktuella tidpunkten 2016-10-03, varför jag anser att tidigare incident i maj 2012 inte har med detta att göra. Det "brottet" hade jag redan sonat för. Inom vägtrafiken hade min anmärkning eller "prick" varit borta sedan länge.

Min chef Anders Ludvigssons handlande 2016-10-03 är ej förenligt med hur en chef ska agera enl. svensk lagstiftning när det gäller alkohol och anställda, ej heller att han lät mig gå ombord. Detta är straffbart enligt lag.

Nu till andra aspekter :

Visst har man stort ansvar när man ska flyga, men en Boeing 737-800 faller inte ner från "himlen" för att en pilot eventuellt skulle ha någon hundradels promille över gränsen kvar i blodet vid start. Jag har tidigare också gjort jämförelsen att trötthet kan liknas med upp till 0,8 promille alkohol. Vi skulle ha flugit med 2-pilots system där jag var "andre pilot", dvs INTE befälhavare ombord. Faran är mycket mer överhängande med en ensam alkoholpåverkad vägtrafikanter där okoncentration på en millisekund kan få förödande konsekvenser. Kan låta som en dålig ursäkt men är rena fakta. Vid 2-pilotssystem ska den andra piloten vid ett akut läge utan problem kunna landa planet själv, vilket händer ibland p.g.a. matförgiftning och andra plötsliga sjukdomsfall.

Mitt handlande är förkastligt men jag har inte äventyrat säkerheten på det sätt Transportstyrelsen hävdar.

Det är märkligt att Transportstyrelsen hyser sånt motstånd mot att ett "blåsinstrument" används INNAN ett "brott" begås? Ingen kommer till jobbet med uppsåt att blåsa positivt. En obligatorisk "Drägerblåsning" hade gjort att jag

KAMMARRÄTTEN
I JÖNKÖPING
Avdelning 2:2

INKOM: 2020-02-20

MÅLNR: 556-20

AKTBIL: 1

KAMMARRÄTTEN I JÖNKÖPING
Ink. 2020-02-20
mål nr. 556-20
aktbil. 1

flugit idag. På nästan alla arbetsplatser med ansvar finns dessa idag i förebyggande syfte där "blåljuspersonal" eller förare får blåsa om maskinen/bussen/lastbilen stått still i t.ex. 20 minuter för att få igång den igen....men inte inom flyget.

Jag ska inte "röja" mina kollegor, men anledningen till att inte fler flyganställda blir påkomna med alkohol i blodet är att så ytterst få kontroller görs....och när kontrollerna görs har detta blivit ett "brott".

Cirka 10 minuter in i förhandlingen vid Förvaltningsrätten i Linköping 2020-01-23 säger också domaren/ordföranden att det inte kan vara så svårt att ha en "Dräger" placerad vid utgången, men ändrar sig tydligen i.o.m. denna dom.

I mitt fall var det min chef som angav mig. Flygsäkerhet bygger på "teambuilding". Anser Transportstyrelsen att vi ska ha en arbetsplats som bygger på angiveri?

Det är inte en fråga OM det kommer att bli obligatorisk alkoholkontroll för flygpersonal utan NÄR. Det är inte många år sedan Air France slutade servera sina piloter vin ombord i tjänst till maten. Sen har ju andra och otillåtna droger fått rejält fotfäste i samhället.....hur ska man handskas med detta?

Vill Transportstyrelsen främja flygsäkerheten borde dom isåfall även kolla upp dom piloter som gång, på gång, på gång misslyckas med dom simulatorprov vi gör var sjätte månad. Det är som en "uppkörning" varje gång där man ska visa sina kunskaper och färdigheter. Vid ett misslyckande är det bara att göra om provet tills man klarar det utan vidare konsekvenser. Oftast är det samma 10% av piloterna som får göra om 90% av simulatorproven. Är det "flygsäkerhet"?

Borde inte den utredning som gjorts inkluderat mig och en läkarundersökning? Varför får jag inte med en läkarundersökning bevisa mitt välmående?

En motor som går sönder lagas och körs igen tills den går sönder och då återigen lagas. Varför ska en fullt frisk människa kastas på tippen efter att ha "gått sönder" och sen blivit "lagad"? Det har gått 3 år och drygt 4 månader nu. Hade jag fått en mindre hjärtinfarkt hade jag efter kontroller flugit igen sen länge.

Vilken är den största förutsägbara risken som man kan förhindra ska ske igen : en mindre hjärtinfarkt eller mindre "alkoholåterfall"?

Ingen av er som läser detta skulle kunna tänka er att arbeta under dom villkor som rådde i Primera Air. T.o.m.den kapten som jobbade halvtid på Primera och halvtid på Transportstyrelsen sa upp sig för att han inte ville vara med om den här s-k-i-t-e-n mer, som han uttryckte det.

Varför skyddade Transportstyrelsen Primera Air och deras arbetssätt med gamla och dåligt underhållna flygplan som fått lite ny målarfärg, med en urusel

personalpolitik som bedrevs av HR i Riga, där vi inte ens flög och en skatteplanering som saknar motstycke?

Det sitter en flygöverläkare i Förvaltningsrätten och säger att hans uppgift är att "skydda vanliga passagerare från en sån som jag"!


I min värld ska en läkare hela en patient och med enkla medel kunna få en "patient" in i arbetslivet igen.

Vilken "tur" alla "vanliga" tiotusentals passagerare, kungligheter, toppdirektörer m.fl. har haft som flugit med mig under mina 16000 timmar och 27-28 år i luften, genom sandstormar i Sudan, blixtnedslag på Koreanska halvön, turbulens över Bengaliska viken och hotande vulkanutbrott i Indonesien.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



Nu är det dags att Kammarrätten "vänder på varenda sten" och ser vad som har skett och inte skett och fattar ett korrekt och opartiskt beslut.

Kanske även dags att granska Transportstyrelsens maktfullkomlighet?

Jag vill göra en läkarundersökning, få mitt certifikat tillbaka och flytta utomlands igen och arbeta där arbetsförhållandena är mänskliga och där inte myndigheterna godtyckligt fattar beslut. Lägg en "Dräger" vid flygpersonalens "check-in" och hjälp dom som behöver hjälp!

Vänligen , läs igenom noggrannt allt som jag tidigare skrivit.

Med vänliga hälsningar

Peter Granstam

pers nr : 19660421-7197

adress : Skyttevägen 8

302 23 Halmstad

mobil : 0705219544

e-mail : petergranstam@msn.com

Registrator Förvaltningsrätten i Linköping - FLI

Från: Peter Granstam <petergranstam@msn.com>
Skickat: den 18 februari 2020 18:26
Till: Registrator Förvaltningsrätten i Linköping - FLI
Ämne: Överklagande av Förvaltningsrätten i Linköpings dom 5366-19 till Kammarrätten
Bifogade filer: Kammarrätten.doc

FÖRVALTNINGSRÄTTEN
I LINKÖPING

2020-02-18

Mål nr _____
_____ Aktbil _____

