



Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon TSEksternTlf
Fax 7221 8888
TSEksternEmail
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Sagsnr. TS3000702-00002
Dato 7. februar 2013

Grund- og nærhedsnotat om Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart

COM(2012) 776

Notatet er fremsendt parallelt til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg

1. Resumé

Det fremgår af forslaget, at det overordnede formål er at medvirke til en reduktion af antallet af flyulykker og dødsfald forbundet hermed. Der vil ved en vedtagelse af forslaget skulle ske en mindre konsekvensændring af de nationale regler, der eventuelt måtte være overflødige eller i strid med forordningens bestemmelser.

Forslaget vil ifølge Kommissionen blandt andet:

- 1. sikre, at alle begivenheder, hvor luftfartssikkerheden har været eller kunne have været i fare, indsamles og giver et fuldstændig og klart billede af sikkerhedsrisiciene i medlemsstaterne og på EU-niveau*
- 2. sikre, at data fra indberettede begivenheder, der opbevares i de nationale databaser og i European Central Repository (ECR), er fuldstændige og af høj kvalitet*
- 3. sikre, at alle informationer om sikkerhed, der opbevares i ECR er tilstrækkeligt tilgængelige for de kompetente myndigheder, og at de kun anvendes til at forbedre sikkerheden*
- 4. sikre, at indberettede begivenheder analyseres effektivt, at sikkerhedsrisici identificeres og håndteres og at der føres kontrol med effektiviteten af sikkerhedsforanstaltningerne*

2. Baggrund

Forslaget er baseret på artikel 100(2) i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og skal vedtages efter den almindelige lovgivningsprocedure i Traktatens artikel 294.

Forslaget til forordningen om indberetning af begivenheder inden for civil luftfart skal erstatte visse dele af den nuværende EU-regulering på området.¹

Kommissionen vurderer, at det bedst reguleres gennem en forordning, da der er et behov for at harmonisere reglerne for indberetning af begivenheder, så der mere ensartethed og garanteres en effektiv anvendelse. Kommissionen anfører, at fordelene ved regulering på EU-niveau er, at der kan drages nytte på det sikkerhedsmæssige område. Det gøres ved at styrke og udvikle proaktive foranstaltninger, som baseres på episodeanalyser både på nationalt og på europæisk niveau. Samtidig vil forslaget styrke udvekslingen af informationer mellem medlemsstaterne.

Bestemmelser om en europæisk database og et EU-agentur kan desuden kun fastsættes ved EU-lovgivning.

Kommissionen konkluderer i dokumentet SWD(2012) 441, at der med den forventede stigning i lufttrafikken vil ske flere flyulykker og dødsfald, hvis der ikke etableres yderligere sikkerhedsinitiativer. Dette gælder en forbedring af indberetning af begivenheder inden for den civile luftfart i Europa.

Forslaget opererer med begrebet "occurrence" (begivenhed). Dette begreb omfatter enhver begivenhed, som har eller vil kunne få væsentlig betydning for luftfartssikkerheden. Forslaget har, ifølge Kommissionen, samme anvendelsesområde som det gældende direktiv.

Hovedaktørerne, der berøres af dette forslag, er alle personer, "organisationer"² og myndigheder inden for den civile luftfart. Det gælder også aktører eller personer som nyder godt af luftfartssikkerhed, både på nationalt og europæisk plan.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart.

Forordningsforslaget skal endvidere erstatte Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart, og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 af 24. september 2007 om nærmere regler for videregivelse af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart til berørte parter i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF. Endvidere justerer forslaget Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.

² Ifølge Kommissionens ledsagedokument SWD(2012) 441 forstås der ved forslagens begreb "organisation", f.eks. luftfartsselskaber, lufthavne, luftfartstjenester, producenter og vedligeholdelsesaktører.

Forslaget gennemgås nedenfor i hovedtræk:

Bredere indsamling af begivenheder

Der foreslås en bredere indsamling af begivenheder så det er nemmere at identificere trusler mod sikkerheden. Med forslaget pålægges således medlemsstater og organisationerne at etablere et frivilligt indberetningssystem, som kaldes "voluntary occurrence reporting system". Formålet er at opsamle begivenheder, som ikke er blevet opfanget af det obligatoriske indberetningssystem. Det obligatoriske system kaldes "mandatory occurrence reporting system".

EU-koordinering

Medlemsstaterne og nu også organisationerne, skal videresende de indberettede begivenheder til enten Det Europæiske Luftfartssikkerheds Agentur (EASA) eller til European Central Repository (ECR). I sidste ende vil det være ECR, der modtager alle de indsamlede data for begivenheder. Dette gælder både fra medlemsstater, organisationer og EASA. Alle begivenhedsindberetninger skal være kompatible med European Co-Ordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems (ECCAIRS).

Kvaliteten af rapporteringen

Kvaliteten af begivenhedsrapporteringen forbedres og gøres mere fuldstændig. Forslaget omfatter også pligten til at risikoklassificere begivenhederne efter en fælles risikoklassificeringsordning.

Udvekslingen af information

De eksisterende bestemmelser om udvekslingen af information forbedres. Medlemsstaternes og EASA's adgang til udveksling udvides til at omfatte alle informationer, som er opsamlet i ECR's database. Det vil betyde, at en medlemsstat kan få adgang til sikkerhedsoplysninger omkring begivenheder, der er sket i eget luftrum, men som er indberettet af en anden medlemsstats myndighed.

Anvendelse af sikkerhedsinformationer

Der vil ske en bedre beskyttelse mod uhensigtsmæssig anvendelse af sikkerhedsinformationer. Forslaget sikrer fortrolighed omkring de indsamlede data. De indsamlede data vil kun kunne anvendes til at forbedre luftfartssikkerheden.

Anonymisering af indberetninger

For at sikre at personer har tillid til systemet, så væsentlige sikkerhedsinformationer indberettes, stadfæster forslaget forpligtelsen til at anonymisere indberetninger af begivenheder. Medlemsstaterne opfordres til at fraskrive sig muligheden for at retsforfølge med undtagelse af tilfælde af udvist "grov uagtsomhed". Organisationer skal indføre interne regler om en åben indberetningskultur. Samtidig må ansatte,

der indberetter begivenheder, ifølge forslaget ikke udsættes for sanktioner fra arbejdsgiveren på grund af de indberettede oplysninger.

Derfor udpeges der et nationalt myndighedsorgan, der vil blive håndteret af Trafikstyrelsen, og som skal sikre gennemførelse af bestemmelserne om kildebeskyttelse for den indberettende. Ansatte skal desuden kunne indberette overtrædelse af princippet om informationskildebeskyttelse, princippet om straffrihed og at arbejdsgiveren ikke må sanktionere den ansatte.

Analyse af information

Det kræves, at organisationer og medlemsstater skal analysere den indsamlede information gennem indberetningssystemet. Formålet er at identificere sikkerhedsrisici og at træffe foranstaltninger, så man kan afhjælpe de sikkerhedsmæssige afvigelser. Det vil blive overvåget, om disse foranstaltninger er effektive.

Samtidig vil mulighederne for at gennemfører analyser på EU-niveau blive styrket. Mere konkret vil den eksisterende artikel 19 i forordning nr. 996/2010³, der handler om princippet om analyse og udveksling af de informationer, som findes i ECR, blive forstærket. Det vil blive formaliseret, at et netværk af luftfartssikkerhedsanalytikere, under EASA's formandskab, skal supplere de nationale analyser.

Forbedret gennemsigtighed

Til sidst forbedres gennemsigtigheden for den brede offentlighed. Der offentliggøres en årlig sikkerhedsoversigt, som indeholder information omkring de foranstaltninger, der er truffet med forordningen. Dette gælder beskrivelsen af data og tendenser på området.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentets holdning foreligger ikke endnu.

5. Nærhedsprincippet

EU-Kommissionen anfører, at forslaget harmonerer med nærhedsprincippet, idet målene ikke i tilstrækkelig omfang vil kunne gennemføres af medlemsstaterne. De eksisterende krav er gennemført uensartet og danner ikke tilstrækkeligt grundlag for at sikre kvaliteten, adgangen til og anvendelsen af data om begivenheder inden for civil luftfart på tværs af medlemsstaterne.

Kommissionen anfører endvidere, at det af hensyn til sikkerheden er nødvendigt, at systemet om udveksling af informationer mellem med-

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) Nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF.

lemsstater styrkes og at det sikres, at informationerne analyseres og at samtlige medlemsstater handler aktivt og opfølgende på disse.

Fra dansk side, er man enig i Kommissionens vurdering om, at det af hensyn til sikkerheden er nødvendigt, at systemet om udveksling af informationer mellem medlemsstater styrkes. Samtidig er det nødvendigt, at dataene analyseres således, at der kan drages nytte af indberetningerne og dermed bidrages til en større flysikkerhed.

6. Gældende dansk ret

Store dele af forordningens tiltag, navnlig de obligatoriske indberetninger, er på nuværende tidspunkt gældende dansk ret. Da der er tale om et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning, kan den umiddelbart anvendes i medlemsstaterne og medføre pligter og rettigheder direkte for myndigheder, virksomheder og borgere. Der kræves ikke national lovgivning, for at forordningen bliver gældende dansk ret.

Der er dog en række mindre nye tiltag med forslaget omkring etablering af et frivilligt indberetningssystem, anvendelse, udveksling og adgang til indberettede data, der vil få betydning for både organisationer og myndigheder. Der vil ved en vedtagelse af forslaget skulle ske en mindre konsekvensændring af de nationale regler, der eventuelt måtte være overflødige eller i strid med forordningens bestemmelser.

Indberetning af begivenheder er reguleret i henholdsvis luftfartslovens⁴ § 89 b og § 135 samt Bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder⁵ og Bestemmelser om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser⁶.

Forordningen udvider gruppen af omfattede luftfartøjer i forhold til den eksisterende EU-regulering. Forordning nr. 216/2008⁷ undtager bl.a. ultralette, historiske, forsknings- eller amatørbyggede luftfartøjer, som generelt er undtaget EU-regulering. Med forordningsforslaget bliver indberetning af begivenheder udvidet til at omfatte alle luftfartøjer som er registreret i medlemslandet, eller som er registreret i et andet land men anvendes inden for fællesskabet.

I forhold til de nuværende danske regler, hvor der på frivillig basis allerede indberettes i større omfang end krævet af EU lovgivningen, er der tale om en mindre udvidelse af de indberetningspligtige luftfar-

⁴ Bekendtgørelse nr. 959 af 12. september 2011 af lov om luftfart.

⁵ BL 8-10, 3. udgave af 10. februar 2009.

⁶ BL 5-40, 2. udgave af 30. april 1997.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.

tøjstyper. Efter gældende EU-lovgivning, er luftfartøjer anvendt til erhvervmæssig lufttransport samt turbinedrevne luftfartøjer omfattet. Udvidelsen vurderes ikke i realiteten, at være væsentligt set i sammenligning med det antal luftfartøjer, der allerede er omfattet.

7. Konsekvenser

En vedtagelse af forordningsforslaget forventes at medføre mindre konsekvensændringer i både BL 8-10 og BL 5-40. En ændring af luftfartsloven kan blive aktuel, såfremt der indføres pligt til at retsforfølge tilfælde, hvor der er udvist "grov uagtsomhed".

Forslaget forventes umiddelbart ikke at have statsfinansielle konsekvenser, da de nuværende IT-systemer, der i dag håndterer de obligatoriske indberetninger om begivenheder, uden de store udbygninger, vil kunne håndtere det frivillige indberetningssystem, som forslaget kræver.

I det danske indberetningssystem er organisationerne allerede indberetningspligtige, og dette forslag indfører, som det nye, en tilsvarende indberetningspligt for organisationerne på EU-plan. Forslaget stiller krav om, at organisationerne skal etablere et indberetningssystem til både at håndtere obligatoriske og frivillige indberetninger, og disse data skal være kompatible med ECCAIRS. Endvidere stiller forslaget krav om, at de personer der i organisationerne arbejder med indberetningerne, skal arbejde uafhængigt af andre afdelinger i organisationen. Dette vil kunne være byrdefuldt for mindre organisationer.

Da luftfartssikkerheden allerede er meget høj vurderer Trafikstyrelsen, at forslaget overordnet alene vil bidrage til en harmonisering af området for indsamling og behandling af data, og dermed smidiggøre forebyggelsesarbejdet for sikkerheden inden for civil luftfart på tværs af landegrænserne.

Der kan dog blive tale om en tilførelse af en række mindre administrative opgaver herunder modtagelse af frivillige indberetninger mv., som vil skulle håndteres af Trafikstyrelsen.

8. Høring

Der er den 14. januar 2013 iværksat høring af EU-specialudvalget for Transport og organisationer og myndigheder med relation til civil luftfart med frist den 4. februar 2013.

Organisationer, der ikke har haft bemærkninger til forslaget: Flyvertaktisk Kommando.

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL)

"Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) takker for muligheden for at afgive kommentarer til Kommissionens forslag om indberetninger af episoder.

Kommissionen fremhæver i sin motivation til forslaget, at der er behov for en mere proaktiv og harmoniseret tilgang til arbejdet med indberetninger af episoder med henblik på at forbedre flyvesikkerheden yderligere.

BDL støtter ubetinget op om denne målsætning, og er enige i, at en højere grad af proaktivitet i indberetningsstrukturerne vil understøtte opfyldelsen af målsætningen. Vi har derudover enkelte kommentarer til forslaget, jf. nedenfor.

Med forslaget pålægges virksomhederne ("Organisationer") at indføre en frivillig indberetningsordning, således at informationer om episoder, der ikke opfanges af det obligatoriske system også opfanges. Denne mulighed er praksis allerede etableret i mange virksomheder. Vi kan fuldt tilslutte os, at forpligtelsen gøres obligatorisk. Vi bemærker dog, at det i Kommissionen formulering synes at bygge på, at organisationen er kendetegnet ved et traditionelt arbejdsgiver-arbejdstagerforhold. Men i dag anvendes i stigende omfang personale, der er ansat hos tredjemand. Vi finder det vigtigt, at forslaget også tager højde for disses frivillige indberetninger.

Forslaget lægger op til en harmonisering og forenkling af indberetningsprocedurerne. Det er dog uklart, hvorledes forslaget sammenlagt vil påvirke virksomhedernes administrative byrder. Vi anmoder om, at dette spørgsmål vurderes i forbindelse med udformningen af den danske holdning til forslaget. Såfremt en sådan vurdering viser øget byrde, bør der fra dansk side arbejdes for en reduktion heraf."

Danish Airline Pilots Association, (DALPA)

"Efter gennemgang af det tilsendte, har DALPA følgende bemærkninger:

Den nye regulation hilses velkommen, idet det må forventes, at den vil kunne fremme flysikkerheden i Europa.

Vigtigheden af confidentiality og just-culture er vigtige elementer, som DALPA ser fremhævet, herunder "protection of the reporter". Endvidere vil opbygningen af en fælles database, som det fremhæves, være et stærkt redskab til proaktivt at forbedre flysikkerheden.

I lyset af branchens problemer med intens konkurrence på marginaler samt konkurser, er der imidlertid nogle reelle problemstillinger, der bør komme med i denne "mandatory reporting structure".

Forslag til tilføjelser i nuværende er bl.a derfor som følger:
Side 19 pkt. 3

() A manager of an organisation which requires him to be authorised by a member state as an eg. AM, QM, SM and NPH.

Side 34 pkt. 1.7

() Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety () Company commercial pressure affecting safety eg.

Crew to commence flight with aircraft not airworthy or crew not fit for flight or fatigued.

() Near miss with large flock of large birds.

Side 38 pkt 2.5

() Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety () Commercial pressure eg.to change initial assessment towards disregarding regulations or safety.

Side 39 pkt. 3.2

Other incidents (new requiring 3.1 p38 bottom after headline)

() Any management violation both intentionally and unintentionally of regulations or safety () Any commercial pressure to release an unworthy aircraft as airworthy.

Afslutningsvist bør det understreges, at ud over confidentiality er debriefing/feedback af meget stor betydning for at strømmen af rapporter kan afspejle en større del af virkeligheden, hvorfor løbende "lessons learned" samt feedback til rapportører, f.eks. ved 1/2 eller halvårslige publikationer både nationalt samt på EU niveau, er af stor betydning for at opnå dette samt bevare et højt niveau af rapportering fremadrettet."

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)

"Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i emne høring.

Safety er et emne, som ES prioriterer højt, det være sig den flyoperative del, flyvedlighedsesmæssige del og lufttrafiktjenesten.

BL 8-10 regimet er et væsentligt fundamentet til at forebygge ulykker og hændelser, så længe der foregår en systematisk indberetning og behandling af hændelser m.m. Trafikstyrelsen varetager for Danmark den opgave på tilfredsstillende måde.

Emne forslag vurderes at være i harmoni med det allerede eksisterende BL 8-10 regime, og ES kan tilslutte sig, at forordningen bygger på anbefaling FP2.

For at tilgodese selskabernes mulighed for at anvende Risk Management og Risk Assessment optimalt, bør det være muligt for selskaberne at få adgang til EU databasens informationer – gerne gennem Trafikstyrelsen. I et lille land som Danmark kan det være svært for de mindre virksomheder at få tilstrækkeligt materiale til ordentlige risikovurderinger, som i det fremtidige Performance baserede regime er centrale i hele virksomhedens udmøntning af Management systemerne, herunder SMS.

Artikel 4, punkt 3 nævner de, som er omfattet af forordningen. Det vurderes, at man alene fokuserer på større og "komplekse" fly, og dermed mangler fly med stempelmotorer samt fly, der flyver uden for offentlig transport. Disse fly anvender samme luftrum samt samme faciliteter som fly i offentlig transport, hvorfor de bør indgå et rapporteringsregime."

Københavns Lufthavne A/S (CPH)

"Med henvisning til Trafikstyrelsens skrivelse af 14. januar d.å., hvormed fulgte høring Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart følger hermed følger høringssvar fra Københavns Lufthavne A/S (CPH)

Først og fremmest skal det bemærkes, at CPH støtter forslaget om at gøre direktivet til forordning. Indberetning af begivenheder og hændelser er en vigtig parameter i arbejdet med at forbedre luftfarts Safety lokalt og globalt. Forslagspakke 2 vil understøtte dette arbejde og samtidig, fortsat holde arbejdet og myndighedsbehandlingen på nationalt niveau.

Umiddelbart ser CPH det som en udfordringen, at indberetningerne vedrørende hændelser på lufthavnene kategoriseres samlet. De oplysninger der skal gives ved indberetningen (Bilag II) er rettet mod lufttrafikuhændelser og ikke mod begivenheder og hændelse indenfor lufthavnens infrastruktur. Begivenheder eller hændelser der forekommer indenfor lufthavnens infrastruktur vil kun være omfattet af et enkelt af de nævnte punkter. Derved vil en spredning af forskellige typer hændelser i lufthavnene skulle samles under én punkt, og det vil være vanskeligt at kategorisere begivenheder og hændelser efterfølgende. Den tekniske og forskningsmæssige værdi af oplysningerne bliver mindre. CPH har noteret, at ATM f.eks. skal indberette "større skader" i lufthavnens infrastruktur, mens det i mange lufthavne vil være lufthavnen selv der har det dybere kendskab til hændelserne (se tillæg til del B side 47). Dette var også gældende iht. direktivet.

Definitionen i bilaget er meget bred og efter CPH's vurdering kan sådanne indberetninger ikke stå alene, hvis det skal bruges proaktivt og give værdi i forhold til analysearbejdet som nævnt i udkastet. De faktiske årsager til begivenheder og hændelser indenfor i lufthavnenes infrastrukturer kan bedst besvares af lufthavnsoperatørerne. (Det skal bemærkes, at Lufthavnens indberetning er behandlet i det foreliggende udkast til en kommende forordning for lufthavnene (EASA NPA – Aerodromes).

Lufthavnsoperatørerne er nævnt i artikel 4, stk. 3:
Følgende personer indberetter episoder gennem den ordning, der er indført af den organisation, hvor den pågældende er ansat, i henhold til stk. 1 eller gennem den ordning, der er indført af medlemsstaterne i henhold til stk. 2:

.....

e) en leder af en lufthavn, på hvilken Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 finder anvendelse

(Det ser ud som om der er tale om en forkert henvisning (og forkert dansk oversættelse " on common rules for the operation of air services in the Community" er blevet til "...fælles regler for driften af lufttrafiktjenester..."). Forordning 1008/2008 omhandler i øvrigt certificering af luftfartsselskaber.)

CPH lægger til grund, at lufthavnene er omfattet af den obligatoriske indberetning, jf. artikel 4 pkt. 5, og vil være omfattet af artikel 4 pkt. 6 når en kommende forordning for lufthavnens (EASA NPA – Aerodromes) på et senere tidspunkt er vedtaget og trådt i kraft.

Men den manglende relationer til lufthavnsoperatøren i forbindelse med hændelser indenfor lufthavnens infrastruktur ses også af listen over de episoder som vil være obligatoriske indberetningspligtige i henhold til Bilag I, del B og tillæg til del B:

- 1: FLYVEOPERATIONER
- 2: FLYTEKNIK
- 3: LUFTFARTØJ, VEDLIGEHOLDELSE OG REPARATION
- 4: LUFTTRAFIKTJENESTER, ANLÆG OG JORDTJENESTER

Hændelser på lufthavnens område er ikke nævnt.

Endelig skal det præciseres, at det er vigtigt at article 10 – Videregivelse af oplysninger, stk. 2 fastholdes, idet det giver lufthavnene muligheden for at få adgang til data, ligesom det er vigtigt, jf. artikel 11 stk. 6 at fastholde som et minimum, at lufthavnene kan få løbende oplysninger om indberetninger. Dog synes der at mangle en tidsfrist, hvis ikke oplysningerne gives hurtigt efter anmodningen, vil lufthavnenes mulighed for at handle, indsamle data mv. reduceres væsentligt."

Naviair

"Naviair har gennemgået det fremsendte Kommissionsforslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om indberetning af episoder inden for civil luftfart COM(2012) 776 final, og skal i den forbindelse knytte en kommentar til Artikel 13, stk. 3, hvor det anføres, at fristen for indberetning af resultater af de analyser, der er foretaget i henhold til Artikel 6, er 30 dage.

Såfremt der med "resultatet af analyser" menes "hændelsesudredning" vil vi gerne gøre opmærksom på den foretagne regulering af hændelsesudredning i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) Nr. 1035/2011 af 17. oktober 2011 om fastsættelse af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester. Heri beskrives en faseopdelt proces, hvor der blandt andet kan (skal) iværksættes umiddelbare foranstaltninger som følge af den indtrufne hændelse samt skal gennemføres efterfølgende hændelsesudredning omfattende alle nødvendige sikkerhedsrelaterede tiltag. Det er vores erfaring, at der i forbindelse

med hændelser, alvorlige hændelser og havarier typisk er tale om hændelsesudredningsforløb, der strækker sig over længere tid. Det forekommer derfor uhensigtsmæssigt, at der stilles krav til ANSP'er om, at hændelsesudredning og resultaterne heraf skal være rapporteret til myndigheden inden 30 dage.

Naviair ser helst, at spørgsmål om hændelsesudredning ikke reguleres i det fremsendte forslag til forordning, men alene reguleres i forordning nr. 1035/2011."

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger

Forslaget er blevet præsenteret den 10. og 14. januar 2013 i Rådets transportarbejdsgruppe og har den 28. januar 2013 været genstand for en egentlig første artikelgennemgang.

En række medlemsstater har lagt vægt på, at forslaget ikke må medføre yderligere administrative byrder. Desuden vil der være fokus på, hvilke indvirkninger forslaget vil få på luftfartsindustrien.

En gruppe lande har efterspurgt en klassificering af begivenheder, blandt andet for, at myndigheder og organisationer ikke skal anvende unødige ressourcer på analyse af en begivenhed som ikke klassificeres tilstrækkelig alvorlig. Kommissionen har i den forbindelse udtalt sig enig i, at det kan være en god idé at indføre en form for proportionalitet i forhold til, hvilke begivenheder, der kræver analyse.

I forbindelse med Kommissionens indledende præsentation af forslaget har en gruppe lande udtalt interesse for den nuværende danske implementering af "just culture" princippet ved en ordning med 100 % straffrihed for den indberettende. Den danske model vil dog være vanskelig at acceptere i en række medlemsstater.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Fra dansk side er man generelt positivt indstillet over for forslaget. Det sigter mod en harmonisering af indberetning af begivenheder inden for civil luftfart, og styrker anvendelsen og beskyttelsen af informationerne. Endvidere finder man det fra dansk side positivt, at forslaget, i forhold til den nuværende regulering på området, stiller krav om analyse af begivenhederne, fremfor alene indsamling af data. Dette vil i højere grad bidrage til en større viden om begivenheder, der er til fare for flysikkerheden, og dermed også en øget mulighed for præventivt at forhindre dem.

I Danmark har man opdelt de obligatoriske indberetninger i 4 forskellige områder for at sikre en overskuelighed: Flyveoperationel indberetning, teknisk indberetning, flyvepladsers indberetning og lufttrafik-tjenesters indberetninger. I forslaget er der ikke foretaget en sådan opdeling. Fra dansk side er det ønskeligt, at der bliver mulighed for fleksibilitet i forhold til indsamling af indberetninger, så det nuværende danske system kan opretholdes i forhold til de enkelte indberetningskategorier. Dette skaber gennemsigtighed for den indberettende.

I den nuværende danske regulering er der 100 % straffrihed for den, der indberetter en begivenhed, der er omfattet af BL 8-10. Denne beskyttelse vil blive mindre, hvis forslaget vedtages i dets nuværende form, da forslaget tillader strafforfølgning, når der er udvist "*grov uagtsomhed*". Tidligere danske erfaringer har vist, at indberetninger udebliver, hvis den indberettende er bekymret for eventuel strafforfølgning. Fra dansk side er man derfor betænkelig ved at skulle tillade strafforfølgning i tilfælde af grov uagtsomhed, da det vurderes at kunne få en negativ indvirkning på antallet af indberetninger.

Vedrørende etablering af det nationale organ, hvortil en ansat skal kunne indberette overtrædelse af forordningens bestemmelse om princippet om informationskildebekskyttelse, straffrihed og om, at arbejdsgiveren ikke må sanktionere den ansatte, vurderes denne opgave at kunne håndteres af Trafikstyrelsen.

Forordningen udvider gruppen af omfattede luftfartøjer i forhold til den eksisterende EU-regulering.

Indberetningspligten bliver med forordningsforslaget udvidet til at omfatte luftfartøjer, som i henhold til forordning nr. 216/2008⁸ ellers er undtaget for EU-regulering. Dette synes fra dansk side uhensigtsmæssigt da det vil gøre begivenheder med luftfartøjskategorier indberetningspligtige, når de ellers ikke er reguleret på EU-niveau. Fra dansk side vil man derfor arbejde for, at forslagets indberetningspligt

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.

kun skal omfatte begivenheder med luftfartøjer, der er omfattet af EU-regulering.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke været forelagt Folketingets Europaudvalg tidligere.