

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260Upprättad av
Loella Fjällskog
Sjö- och luftfart
Enheten för juridik och internationell samordning

Framställan om ändring i luftfartslagen (2010:500), luftfartsförordningen (2010:770) samt i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Ändringar med anledning av antagna internationella bestämmelser av ICAO, Annex 19 om händelserapporter

Innehåll

1	FACKORDLISTA	5
2	SAMMANFATTNING	6
3	FÖRFATTNINGSFÖRSLAG	8
3.1	Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500).....	8
3.2	Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770).....	9
3.3	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).....	13
4	INLEDNING	15
4.1	Bakgrund.....	15
4.2	Händelserapporteringsbestämmelser inom EU och Sverige.....	16
4.3	Bilaga I-luftfartyg.....	16
5	ÖVERVÅGANDEN	18
5.1	Bibehållen flygsäkerhet.....	18
5.2	Händelserapporteringssystemet	18
5.3	Åtgärder för flygsäkerheten	20
5.4	Absolut sekretess med vissa undantag	21
5.4.1	Sekretess som huvudregel	21
5.4.2	Undantag för rättsskipning.....	23
5.4.3	Undantag för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten.....	25
5.4.4	Uppsåt, grov oaktsamhet eller brottslig gärning	25
5.5	Ljudregistrator	27
5.6	Övriga ändringar	30
6	KONSEKVENSBEDÖMNING	31
6.1	Vad är problemet/anledningen till regleringen?	31
6.2	Vad ska uppnås?	31
6.3	Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?	31
6.4	Vilka möjliga lösningar finns?	31
6.4.1	Alternativ som inte innebär reglering	31
6.4.2	Regleringsalternativ	31
6.5	Samhällsekonomisk analys	31
6.5.1	Företag.....	31
6.5.2	Privatpersoner.....	33
6.5.3	Statens finanser.....	33
6.5.4	Samhället i övrigt	33
6.5.5	Myndigheter och övrig offentlig förvaltning	33
6.6	Jämställdhet.....	35

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

6.7	Fördelningsanalys.....	35
6.8	Analys av transportpolitisk måluppfyllelse	36
6.9	Miljö.....	36
6.10	Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa.....	36
7	FÖRFATTNINGSKOMMENTAR	37
7.1	Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)	37
7.2	Förslaget till förordning om ändring i luftfarts-förordningen (2010:770)	37
7.3	Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)	40

1 Fackordlista

Bilaga I-luftfartyg	Luftfartyg som framgår av bilaga I till förordning (EU) 2018/1139 ¹ och som enligt artikel 2 inte omfattas av EU-reglering.
Chicagokonventionen	FN-konvention om internationell civil luftfart
Händelserapport	Rapport om händelse inom luftfarten. Händelser delas in i tillbud, allvarliga tillbud och olyckor (haverier) boerande på allvarlighetsgrad och utfall
ICAO	(International Civil Aviation Organization) FN:s organ för internationell civil luftfart,
Luftvärdigt luftfartyg	Ett luftfartyg som underhållits enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2012:85) om underhåll, reparation och modifiering av flygmateriel
State Letter	Formellt underrättande från ICAO till en stat om förslag till ändringar i ICAOs standarder och rekommendationer.
Säkerhetsinformation	Gemensam benämning i Annex 19 för säkerhetsdata och säkerhetsinformation som finns i händelserapporter

¹ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

2 Sammanfattning

ICAO har antagit tillägg 1 till Annex 19 (om safety management) till Chicagokonventionen. De nya internationella bestämmelserna motsvarar de som finns på EU-nivå om händelserapportering (376/2014²) och olycksutredning (996/2010³). EU-förordningarnas bestämmelser omfattar emellertid inte – till skillnad mot tillägget till Annex 19 – s.k. bilaga I-luftfartyg vilket framgår av artikel 2 3.d) i nya grundförordningen (2018/1139⁴). Regleringen av dessa luftfartyg sker alltså på nationell nivå inom EU. Denna framställan avser de ändringar som behöver göras i svensk lagstiftning för att Sverige ska leva upp till de antagna ändringarna i Annex 19.

Förslagen innebär följande:

- Ett förtydligande om att syftet med händelserapporter också är att bibehålla flygsäkerheten och inte enbart förbättra den.
- En bestämmelse i luftfartsförordningen om rättsliga förfaranden justeras så att det framgår att bestämmelsen avser samtliga händelserapporter, dvs oavsett om de lämnats på obligatorisk eller frivillig basis.
- Transportstyrelsen ges möjlighet att vidta lämpliga förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder. I dessa fall får Transportstyrelsen meddela de förelägganden och förbud som behövs.
- Bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen skärps så att sekretess gäller som huvudregel för säkerhetsinformation som härstammar från händelserapporter samtidigt som vissa särskilda undantag införs. Dessa undantag avser
 1. fall då utlämnandet är nödvändigt för rättsskipningen och fördelarna överväger nackdelarna, och

² Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.

³ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG.

⁴ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

2. fall då utlämnandet är nödvändigt för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten och fördelarna överväger nackdelarna.
- En ny bestämmelse införs i offentlighets- och sekretesslagen som innebär att uppgifter från ljudregistrator vid arbetsplatser inom civil luftfart omfattas av samma sekretessbestämmelser som de för händelserapporter.
 - Ett par paragrafer som avser händelserapportering i luftfartsförordningen uppdateras och kompletteras vad gäller hänvisningar till EU-bestämmelser, dels för att några förordningar ersatts och dels för att hänvisning saknas.

3 Författningsförslag

3.1 Förslag till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

Härigenom föreskrivs att 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

8 §

I syfte att förbättra flygsäkerheten ska händelser inom luftfart rapporteras till behörig myndighet.

I syfte att *bibehålla och* förbättra flygsäkerheten ska händelser inom luftfart rapporteras till behörig myndighet.

Med händelse inom luftfart avses i denna lag driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Denna lag träder i kraft den xx.

3.2 Förslag till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770)

Härigenom föreskrivs ifråga om luftfartsförordningen (2010:770)
dels att 10 kap. 9, 10 och 15 §§ ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas en ny paragraf, 10 kap. 15 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

10 kap.

9 §

Följande personer ska i enlighet med 10 kap. 9 § luftfartslagen (2010:500) till Transportstyrelsen rapportera händelser som de noterat vid utövandet av sina funktioner:

1. operatören eller befälhavaren på ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram och som används under tillsyn av svensk myndighet,
2. den som under tillsyn av svensk myndighet bedriver verksamhet som avser konstruktion, tillverkning, underhåll eller modifiering av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna,
3. den som under tillsyn av svensk myndighet undertecknar ett intyg om verkstadsrevision eller idrifttagande av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna,
4. den som utövar en funktion för vilken det krävs flygledarcertifikat eller som hanterar någon annan flygtrafiktjänst,
5. den som är chef vid en flygplats som är öppen för kommersiell trafik här i landet,
6. den som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller inspektion av anläggningar för flygnavigation, kommunikation och övervakning som svensk myndighet ska ansvara för,
7. den som vid en flygplats som är öppen för kommersiell trafik här i landet utövar en funktion som har samband med hantering på marken av luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, inbegripet bränslepåfyllning, service, iordningställande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering.

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

Enskilda får också rapportera till Transportstyrelsen via ett rapporteringssystem som en luftfartsorganisation har upprättat i enlighet

1. med föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen,
2. med rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart, eller
3. med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG eller bestämmelser som meddelats med stöd av den förordningen.

Enskilda får också rapportera till Transportstyrelsen via ett rapporteringssystem som en luftfartsorganisation har upprättat i enlighet

1. med föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen,
2. med rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart,
3. med *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91* eller bestämmelser som meddelats med stöd av den förordningen, eller
4. med *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG)*

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

*nr 1321/2007 och (EG)
nr 1330/2007.*

10 kap.

10 §

Ordet händelse har i denna förordning samma innebörd som i 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500).

Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om rapportering av händelser. Därvid ska Transportstyrelsen iaktta bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart.

Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om rapportering av händelser. Därvid ska Transportstyrelsen iaktta bestämmelserna i *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.*

10 kap.

15 §

En myndighet ska avstå från att inleda andra rättsliga förfaranden än straffrättsliga förfaranden som gäller oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som den får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för systemet för *obligatorisk* rapportering av händelser. Detta gäller dock inte om det rör sig om

En myndighet ska avstå från att inleda andra rättsliga förfaranden än straffrättsliga förfaranden som gäller oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som den får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för systemet för rapportering av händelser. Detta gäller dock inte om

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

lagöverträdelse som begåtts av grov oaktsamhet. det rör sig om lagöverträdelse som begåtts av grov oaktsamhet.

10 kap.

15 a §

Information från den databas som anges i 11 § andra stycket får ligga till grund för de lämpliga förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder som Transportstyrelsen fastställer för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten. Transportstyrelsen får i dessa fall meddela de förelägganden och förbud som behövs.

Denna förordning träder i kraft den xx.

3.3 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

Härigenom föreskrivs i fråga om offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

dels att 29 kap. 10 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas en ny paragraf, 29 kap. 9 a §, och närmast före 29 kap. 9 a § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

29 kap.

Ljudregistrator

9 a §

För uppgift från ljudregistrator vid arbetsplatser inom civil luftfart gäller bestämmelserna i 10 §.

29 kap.

10 §

Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom luftfart enligt en bindande EU-rättsakt eller enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom luftfart enligt en bindande EU-rättsakt eller enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500).

Sekretess enligt första stycket gäller dock inte om en myndighet i första stycket

a) efter att ha granskat säkerhetsinformationen fastslår att utlämnandet är nödvändigt för

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

rättsskipningen och att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation, eller

b) efter att ha granskat säkerhetsinformationen, fastslår att utlämnandet är nödvändigt för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten, och att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Denna lag träder i kraft den xx.

4 Inledning

4.1 Bakgrund

ICAO har skickat ut ett s.k. State Letter (AN 8/3.1-16/16) om att tillägg 1 till Annex 19 (om safety management) till Chicagokonventionen har antagits. Transportstyrelsen – som tidigare lämnat synpunkter på förslagen (TSL 2015-3723, 15 oktober 2015) – gör bedömningen att vissa av de beslutade ändringarna i Annex 19 kräver anpassningar i svensk lagstiftning.

Omfattningen av denna framställan är de förändringar i kravbilden som rör skyddet för säkerhetsdata och säkerhetsinformation, nedan hopslagna och benämnda säkerhetsinformation. Dessa krav framgår av ICAOs standarder i Annex 19. Rekommendationer och noter omfattas inte.

De nya internationella bestämmelserna motsvarar de som finns på EU-nivå om händelserapportering (376/2014⁵) och olycksutredning (996/2010⁶). EU-förordningarnas bestämmelser omfattar emellertid inte – till skillnad mot tillägget i Annex 19 – s.k. bilaga I-luftfartyg vilket framgår av artikel 2 3.d) i nya grundförordningen (2018/1139⁷). Regleringen av dessa luftfartyg sker på nationell nivå inom EU och det är i regleringen av dessa luftfartyg som det har uppstått ett glapp mellan de antagna ändringarna i Annex 19 och gällande svensk lagstiftning.

Transportstyrelsens uppfattning har varit och är fortfarande att det inte finns något skäl till att sekretesskyddet för de händelserapporter som lämnas enligt nationella regler ska vara svagare än det som gäller för övriga luftfartyg. Därför bör det i nationell lagstiftning finnas bestämmelser som motsvarar skyddet enligt Annex 19 och 376/2014, dvs att händelserapporter som huvudregel omfattas av sekretess men med vissa angivna undantag.

Om ändringar inte görs i lagstiftningen inom rätt tid (dvs före den 7 november 2019 då de internationella reglerna börjar gälla) måste Sverige senast den

⁵ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.

⁶ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG.

⁷ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

7 oktober 2019 anmäla avvikelser från Annex 19 till ICAO. Därför föreslås lag- och förordningsändringarna träda i kraft så snart som möjligt.

4.2 Händelserapporteringsbestämmelser inom EU och Sverige

Inom EU regleras händelserapporter av förordning 376/2014 och nationellt genom bestämmelser i luftfartslagen (2010:500) och luftfartsförordningen (2010:770).

Händelserapporteringsystemet som sådant är beroende av att berörda parter rapporterar in uppgifter som haft påverkan på luftfarten. Av den anledningen finns det bestämmelser som skyddar uppgiftslämnaren. Bl.a. får denne inte utsättas för repressalier och uppgifterna är skyddade av sekretess.

De bestämmelser som nu antagits i Annex 19 täcks delvis av EU-rätten men inte fullt ut. EU-regleringen uppställer visserligen motsvarande krav men har ett snävare tillämpningsområde än Annex 19 eftersom vissa typer av luftfartyg överlämnats till medlemsstaterna att reglera nationellt. För dessa luftfartyg saknar svensk lagstiftning idag bestämmelser som motsvara de nya kraven i Annex 19. En anpassning behöver därför göras av bl.a. luftfartslagen och luftfartsförordningen. Genom att göra detta kommer alla som rapporterar in uppgifter i en händelserapport ges ett likartat skydd oavsett om det är nationella eller EU-bestämmelser som tillämpas i det specifika fallet.

4.3 Bilaga I-luftfartyg

Det finns luftfartyg som är undantagna från EU-regler. De är undantagna enligt artikel 2 3.d) i nya grundförordningen (2018/1139⁸). Dessa luftfartyg brukar kallas ”bilaga I-luftfartyg” då de listas i bilaga I till förordningen. Exempel på bilaga I-luftfartyg är:

- Historiska luftfartyg.
- Luftfartyg för forskningsändamål.
- Amatörbyggda luftfartyg.
- Vissa gyroplan.
- Vissa ballonger och luftskepp.
- Vissa lätta luftfartyg.

⁸ Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

Innebörden av att de inte omfattas av EU-reglerna är att dessa luftfartyg måste regleras genom nationella föreskrifter.

Kravet på att rapportera en händelse är i svensk rätt inte kopplad till själva klassificeringen av luftfartyg utan till huruvida en person utför något i luftfartssystemet som skulle kunna ha påverkan på flygsäkerheten. Av 10 kap. 9 § 1 st luftfartsförordningen framgår vilka som är ålagda att rapportera händelser och i andra stycket framgår att även andra kan göra en rapport, men då på frivillig basis. Dessa krav gäller redan idag bilaga I-luftfartygen.

5 Överväganden

5.1 Bibehållen flygsäkerhet

Förslag

10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500) kompletteras med att syftet med händelserapporteringen också är att bibehålla flygsäkerheten.

I 10 kap. 8 § luftfartslagen anges att syftet med rapporteringen av händelser är att förbättra flygsäkerheten. Denna bestämmelse är inte enbart kopplad till obligatorisk rapportering utan avser även frivillig rapportering.

I och med de antagna ändringarna till Annex 19 finns nu bestämmelser på flera ställen, bl.a. i kap. 5.3.3 och bilaga 3 2.1c), som säger att säkerhetsinformation från händelserapporter endast får tillgängliggöras eller användas för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten. I artikel 15 förordning 376/2014 anges bl.a. att informationen inte får användas för andra syften än att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten. För att bättre stämma överens med den genomgående lydelsen i Annex 19 och 376/2014 bör det framgå i det nationella regelverket att syftet med händelserapporteringen även kan vara att bibehålla flygsäkerheten.

Ett tillägg med den innebörden behöver därför göras i 10 kap. 8 § luftfartslagen. Detta tillägg kommer inte innebära några praktiska ändringar, då man redan hanterar händelserapporteringssystemet på detta sätt utifrån de EU-regler som gäller för större delen av de rapporter som lämnas in.

5.2 Händelserapporteringssystemet

Förslag

10 kap. 15 § i luftfartsförordningen (2010:770) ändras så att bestämmelserna – om att man inte ska inleda vissa rättsliga förfaranden utifrån inkomna uppgifter – gäller oavsett om händelserapporteringen sker genom obligatorisk eller frivillig väg.

I 10 kap. 15 § luftfartsförordningen anges att:

En myndighet ska avstå från att inleda andra rättsliga förfaranden än straffrättsliga förfaranden som gäller oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som den får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för systemet för obligatorisk rapportering av händelser. Detta gäller dock inte om det rör sig om lagöverträdelser som begåtts av grov oaktsamhet.

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

De som omfattas av obligatorisk rapportering anges i 10 kap. 9 § luftfartsförordningen. Av bestämmelsen framgår att det även finns möjligheter för andra att rapportera händelser på frivillig basis. Händelserapporteringssystemet som sådant, som administreras av Transportstyrelsen, hanterar både obligatoriska och frivilliga rapporter.

I och med de antagna ändringarna till Annex 19 finns nu en bestämmelse i kap. 5.3.1 som säger att säkerhetsinformation som kommer från frivilliga rapporter ska garanteras samma skydd som obligatoriska händelserapporter.

Av de bestämmelser i luftfartslagen och luftfartsförordningen som avser händelserapporter är det endast 10 kap. 15 § luftfartsförordningen som gör skillnad på om uppgifterna hänför sig till det obligatoriska eller frivilliga rapporteringssystemet. Med anledning av att dessa båda system är integrerade i ett och samma system i Sverige är det av hanteringsmässiga skäl lämpligt att ha liknande bestämmelser för alla uppgifter, oavsett vem som har lämnat uppgifterna och varför.

Om man behåller den aktuella bestämmelsen och inte ändrar den till att omfatta alla händelserapporter innebär det, utöver att Sverige inte uppfyller dess internationella åtaganden, att de personer som lämnar uppgifter om händelser på frivillig basis inte åtnjuter samma skydd som den som lämnat uppgifter p.g.a. att denne är ålagd att göra detta. Syftet med de nya internationella bestämmelserna är att säkerställa att uppgifter lämnas in till den behöriga myndigheten som kan vidta lämpliga åtgärder för att kunna bibehålla eller förbättra flygsäkerheten. Inom luftfarten har begreppet "no-blame culture" tillämpats en längre tid. Det innebär att man ska kunna påtala något som hänt som man själv eller ens organisation varit del av, utan att riskera några påföljder. Trots detta tankesätt kring händelserapporteringen finns det i vissa fall, t.ex. vid grov oaktsamhet, möjlighet att vidta åtgärder, vilket redogörs mer under avsnitt 5.4.2 och 5.4.4.

Om en person som på frivillig basis rapporterar uppgifter om en händelse till händelserapporteringssystemet saknar ett skydd mot eventuella repressalier kan det komma att ha negativ inverkan på dennes vilja att rapportera in uppgifter till systemet. För att Transportstyrelsen ska kunna ta ett helhetsansvar för säkerheten vad gäller luftfart behöver uppgifter samlas in både på den obligatoriska vägen men även från frivilliga rapportörer. Därför behöver även dessa personer känna en trygghet i att lämna känsliga uppgifter.

För att säkerställa att uppgiftslämnare, både de som lämnat händelserapporter på obligatorisk samt frivillig basis, ges skydd mot repressalier behöver skyddet omfatta alla. Bestämmelsen i 10 kap. 15 § behöver därför justeras. En möjlighet är att uttryckligen ange att även rapportering på frivillig basis

omfattas av bestämmelsen. Transportstyrelsen anser emellertid att en bättre lösning är att ta bort ordet ”obligatorisk”. På så sätt minskar själva textmassan samtidigt som frivillig rapportering omfattas. När man pratar om händelserapporter i denna paragraf avses därmed både obligatorisk och frivillig rapportering, något som inte behöver förklaras ytterligare.

5.3 Åtgärder för flygsäkerheten

Förslag

En ny paragraf, 10 kap. 15 a §, införs i luftfartsförordningen (2010:770) som ger Transportstyrelsen möjlighet att vidta de lämpliga förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder som behövs för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten. Transportstyrelsen får i dessa fall meddela de förelägganden och förbud som behövs.

I 10 kap. 11 § luftfartsförordningen anges att Transportstyrelsen ska hantera det system som behövs för att samla in, utvärdera, bearbeta, lagra, skydda och sprida information om händelser som rapporteras. Det framgår dock inte vilka åtgärder som ska vidtas vid eventuella problem eller att det är Transportstyrelsen som ska vidta dessa.

I och med de antagna ändringarna till Annex 19 finns nu en bestämmelse i kap. 5.3.4 som säger att staterna ska kunna använda säkerhetsinformation för att vidta de förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder som är nödvändiga för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten.

Bestämmelsen motsvaras på EU-nivå i princip av artikel 13.6 i 376/2014 där det framgår att medlemsstaterna ska analysera händelseinformation och utifrån den analysen fastställa lämpliga korrigerande eller förebyggande åtgärder som kan krävas för att öka flygsäkerheten.

ICAOs och EUs bestämmelser skiljer sig något åt avseende två saker i detta fall. Det första är att ICAO medger att en stat kan vidta avhjälpande åtgärder utöver förebyggande och korrigerande åtgärder. Det kan förekomma fall då det räcker med att vidta avhjälpande åtgärder till följd av en händelse. Därför bör den nya bestämmelsen även möjliggöra sådana avhjälpande åtgärder. Det andra är att ICAO:s grund för att åtgärder ska vidtas även kan vara att bibehålla flygsäkerheten. Art 13.6 i 376/2014 anger bara ökad flygsäkerhet som grund för vidtagna åtgärder. Syftet med händelserapporteringen är dock enligt artikel 15 att både bibehålla och förbättra flygsäkerheten. För att inte riskera att eventuella möjligheter till åtgärder går förlorade bör den nya paragrafen omfatta åtgärder både för att bibehålla och förbättra flygsäkerheten.

För att stämma överens med Annex 19 bör det därför i luftfartsförordningen framgå att säkerhetsinformationen får ligga till grund för fastställandet av lämpliga förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder som kan behövas för att bibehålla eller öka flygsäkerheten. Då Transportstyrelsen idag hanterar registrering och analys av informationen bör även eventuella åtgärder vidtas av Transportstyrelsen. För att effektivt kunna vidta dessa åtgärder behöver Transportstyrelsen få rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs. Någon särskild bestämmelse om vite behövs inte i denna nya bestämmelse då Transportstyrelsen har ett generellt bemyndigande i 13 kap. 13 § luftfartslagen att förena förelägganden och förbud enligt luftfartslagen och luftfartsförordningen med vite.

5.4 Absolut sekretess med vissa undantag

Förslag

29 kap. 10 § i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) ändras så att huvudregeln är att sekretess gäller för händelserapporter och två nya undantag införs.

Undantag från sekretess gäller när

- a) det är nödvändigt för rättsskipningen och fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation, eller
- b) det är nödvändigt för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten och fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation.

Bedömning

Ytterligare en undantagsbestämmelse framgår av Annex 19, men den behöver inte införas i offentlighets- och sekretesslagen då den redan omhändertas genom befintliga bestämmelser.

5.4.1 Sekretess som huvudregel

Insamlandet av händelserapporter är en verksamhet som sker inom ramen för Transportstyrelsens tillsyn. Enligt artikel 14 punkt 2 d) i förordning 996/2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart får inte uppgifter från händelserapporter (enligt förordning 376/2014) lämnas ut eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredning eller för andra ändamål som syftar till att förbättra flygsäkerheten. Artikel 15 i förordningen

(376/2014) utgör en sådan klausul om konfidentialitet som binder Sverige vid sekretess. Sekretessen är enligt denna bestämmelse absolut.

En EU-förordning är en sådan rättsakt som ingår i begreppet avtal enligt 30 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen. Bestämmelsen anger att sekretess gäller, i den mån riksdagen godkänt avtal härom med annan stat eller mellanfolklig organisation, hos myndighet i verksamhet som består i bland annat tillsyn enligt 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen⁹ för uppgift om enskilda ekonomiska eller personliga förhållanden som myndigheten förfogar över på grund avtalet.

Mot bakgrund av bestämmelserna i förordningarna och att flera uppgifter avser personliga förhållanden, har Transportstyrelsen bedömt att sekretess råder för uppgifter i händelserapporter enligt 30 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen.

För händelserapporteringar som endast omfattas av nationell lagstiftning gäller dock andra bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen. 29 kap. 10 § anger att:

Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom luftfart enligt en bindande EU-rättsakt eller enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500), om det kan antas att den enskilde eller någon närstående till honom eller henne lider men om uppgiften röjs.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Sekretessbestämmelserna i 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen innebär att myndigheten måste göra en prövning om uppgiftslämnaren (eller någon närstående) kan antas lida men om uppgiften röjs. Med denna sekretessbestämmelse är offentlighet huvudregeln, vilket inte stämmer överens med de nu antagna bestämmelserna i Annex 19. Det ligger inte heller i linje med hanteringen av de händelserapporter som regleras på EU-nivå och inte heller hur systemet fungerar på EU-nivå. Den svenska bestämmelsen överensstämmer inte heller med de internationella bestämmelserna vad gäller vem och vad som omfattas av sekretesskyddet. 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen skyddar endast rapportören, medan de internationella

⁹ Av 30 kap. 23 § offentlighets- och sekretesslagen jämförd med 9 § offentlighets- och sekretess-förordningen (2009:641) och punkt 17 i bilagan till förordningen framgår att tillståndsgivning och tillsyn hos Transportstyrelsen omfattas av regleringen.

bestämmelserna skyddar de rapporterade, samtliga inblandade och uppgifterna om händelsen.

De bestämmelser som nu antagits i Annex 19 ger uppgifterna som förekommer i en händelserapport ett förstärkt skydd genom sekretess som huvudregel och därtill kopplade undantag.

För att ge de personer som rapporterar in händelser som avser bilaga I-luftfartyg och även uppgifterna som sådana samma skydd som de nya bestämmelserna i Annex 19 fastställer, behöver sekretessbestämmelsen i 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen ändras. Menbedömningen bör därför tas bort och huvudregeln blir därigenom att sekretess gäller för händelserapporter.

De två undantagsmöjligheterna utvecklas i avsnitten nedan.

5.4.2 Undantag för rättsskipning

Det första undantaget från sekretesskyddet är – enligt de nya bestämmelserna i Annex 19 Bilaga 3 punkt 3 b) – när den behöriga myndigheten kunnat fastslå att utlämnandet är nödvändigt för rättsskipningen och att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation.

Att lämna ut säkerhetsinformation om händelser som orsakats av grov oaktsamhet, vilseledande eller olagliga handlingar är som kommer beskrivas i avsnitt 5.4.4 redan möjligt. Sådana uppgifter kan lämnas ut för att användas i rättsskipning.

Undantaget i punkt 3 b) är dock inte begränsat till att avse grov oaktsamhet, uppsåt eller olagliga handlingar. Även andra händelser, så som oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser, ska enligt denna bestämmelse kunna bli föremål för rättsskipning om den behöriga myndigheten anser det vara nödvändigt.

Den andra delen av punkt 3 b) (d.v.s. att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation) saknar motsvarighet i nationella bestämmelser och är sedan tidigare ovanlig för svensk rättsordning. Däremot ger artikel 14 punkt 3 i förordning 996/2010 den behöriga myndigheten rätt att lämna ut information från händelserapporter (enligt förordning 376/2014) för andra ändamål än olycksutredning om fördelarna uppväger de ogynnsamma inhemska och

internationella följder som en sådan åtgärd kan ha för den aktuella säkerhetsutredningen eller framtida säkerhetsutredningar.

Det finns några generella sekretessbrytande bestämmelser i offentlighets- och sekretesslagen som skulle kunna tillämpas i fall där information från en händelserapport skulle behöva utlämnas för rättsskipningen. Det är framförallt 10 kap. 24 och 27 §§ offentlighets- och sekretesslagen. Dessa bestämmelser bör dock endast användas när inga andra bestämmelser är tillämpliga.

Att lämna uppgifter som angår misstanke om ett begånget brott till t.ex. en åklagarmyndighet är möjligt enligt 10 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen. Förutsättningarna är dock att fängelse ska vara föreskrivet för brottet och att det kan antas föranleda någon annan påföljd än böter. Vad gäller händelser inom luftfart är det mest troligt att vårdslöshet i flygtrafik (enligt 13 kap. 1 § luftfartslagen) blir aktuellt. Det avser händelser där någon uppsåtligt eller av grov oaktsamhet manövrerat ett luftfartyg på ett sådant sätt att andras liv eller egendom utsatts för fara. För detta kan böter eller fängelse i högst sex månader utdömas. Fängelse finns således med i straffskalan varvid ett utlämnande enligt 10 kap. 24 § offentlighets- och sekretesslagen skulle kunna bli aktuellt. Kravet på att gärningen ska kunna antas föranleda någon annan påföljd än böter är dock i dagsläget svårt att bedöma. Det finns nämligen ingen utarbetad praxis på området. Men om man antar att påföljden kan bli något annat än böter kan uppgifterna enligt denna bestämmelse lämnas över. Något krav på eventuell påföljd anges inte i Annex 19, varför uppgifter som rör fall där böter förväntas bli påföljden också ska kunna lämnas ut för rättsskipning.

Vidare är prövningen av skälen för ett utlämnande i enlighet med 10 kap. 27 § offentlighets- och sekretesslagen inte densamma som i Annex 19. Offentlighets- och sekretesslagen anger att det ska vara uppenbart att intresset av att uppgiften lämnas har företräde framför det intresse som sekretessen ska skydda (d.v.s. den enskilde), medan bestämmelsen i Annex 19 gör en avvägning gentemot den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation. Enligt de nationella bestämmelserna kan man beakta behovet att få ett ärende prövat i domstol trots att uppgiftslämnaren som huvudregel ska skyddas, medan skälen i Annex 19 omfattar en bredare bedömningsgrund. Konsekvenserna av att lämna ut uppgifter från händelserapporter kan ha mycket mer omfattande påverkan än att det endast påverkar den som lämnat uppgifterna. Det är inte osannolikt att det kan påverka personers vilja att rapportera in uppgifter till systemet och därmed urholka grunden till systemet. Vilken påverkan det skulle medföra på

det internationella planet kan i förväg vara svårt att förutse men ska inte därför bortses från.

För att stämma överens med de särskilda reglerna för händelserapporter som nu beslutats av ICAO bör bestämmelser som motsvarar Annex 19 införas direkt i 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen. Med en ändring om att huvudregeln är sekretess som beskrivits i avsnittet 5.4.1 ovan, bör en sekretessbrytandebestämmelse föras in som motsvarar den i Annex 19 Bilaga 3 punkt 3 b). Den behöriga myndigheten (där uppgifterna förekommer) behöver ges möjlighet att lämna ut uppgifterna om det kan fastslås att utlämnandet är nödvändigt för rättsskipningen och att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation.

5.4.3 Undantag för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten

Det andra undantaget från sekretesskyddet är – enligt de nya bestämmelserna i Annex 19 Bilaga 3 punkt 3 c) – när den behöriga myndigheten kunnat fastslå att utlämnandet är nödvändigt för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten, och att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation.

Trots att syftet med händelserapporteringssystemet är att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten, måste en bedömning göras av om fördelarna med ett utlämnande överväger nackdelarna.

Den andra delen av punkt 3 c) (d.v.s. att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation) saknar, som redogjorts för i avsnitt 5.4.2, motsvarighet i svenska bestämmelser men liknar artikel 14 punkt 3 i förordning 996/2010.

Av samma skäl som redogjorts för i avsnitt 5.4.2, bör en sekretessbrytande bestämmelse föras in i 29 kap. 10 § som motsvarar den i Annex 19 Bilaga 3 punkt 3 c).

5.4.4 Uppsåt, grov oaktsamhet eller brottslig gärning

Av de nya bestämmelserna i Annex 19 Bilaga 3 framgår ytterligare ett undantag från sekretessen. Undantag enligt punkt 3 a) gäller när den behöriga myndigheten kunnat fastslå att det föreligger fakta och omständigheter som rimligt påvisar att händelsen kan ha orsakats av ett agerande eller av

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

underlåtelse som skett uppsåtligt, av grov oaktsamhet eller annars är att anse som brottslig gärning.

Detta undantag relaterar till bestämmelsen i Annex 19 Bilaga 3 punkt 2.1 a) som säger att uppgifter från händelserapporter inte får användas för repressalier. Undantaget innebär att repressalier ändå ska få vidtas i de ovan nämnda fallen.

Bestämmelsen överensstämmer i stora delar med artikel 16 punkt 10 i förordning 376/2014 som fastslår att skyddet i artikel 16 punkt 6 – att medlemsstaterna ska avstå från att inleda rättsliga förfaranden för oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelse som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterats in – inte gäller vid

a) avsiktlig försummelse, eller

b) 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 äventyrar flygsäkerheten.

Nationellt finns en bestämmelse i 10 kap. 15 § luftfartsförordningen som anger att en myndighet ska avstå från att inleda andra rättsliga förfaranden än straffrättsliga förfaranden som gäller oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelse som den får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för systemet för [obligatorisk] rapportering av händelser. Detta gäller dock inte om det rör sig om lagöverträdelse som begåtts av uppsåt eller grov oaktsamhet. Denna bestämmelse ger en myndighet redan idag möjlighet att inleda både straffrättsliga och andra rättsliga förfaranden (t.ex. en granskning av ett certifikat) vid händelser som innebär lagöverträdelse och som begåtts av grov oaktsamhet. Händelser som orsakats av oaktsamhet och som innebär lagöverträdelse ska enligt bestämmelsen endast hanteras genom straffrättsliga förfaranden.

För att hantera dessa ärenden internt på Transportstyrelsen behövs inga sekretessbrytande bestämmelser. Uppgifterna finns hos myndigheten i sin roll som förvaltare av systemet och hanteras enbart av behöriga befattningshavare. Intern hantering kan t.ex. vara en bedömning av certifikatsinnehavarens lämplighet eller när flygsäkerhetsåtgärder vidtas kopplade till en särskild typ av luftfartyg.

I de fall Transportstyrelsen gör bedömningen att händelsen p.g.a. sin art, allvarlighetsgrad eller liknande ska överlämnas för hantering av åklagarmyndigheten kan den nya sekretessbrytande bestämmelsen som

beskrivits ovan i avsnitt 5.4.2 (för rättsskipning) tillämpas alternativt de generella sekretessbrytande bestämmelserna i 10 kap. 24 och 27 §§ offentlighets- och sekretesslagen som beskrivits i samma avsnitt.

Transportstyrelsens bedömning vad gäller den ovan beskrivna undantagsbestämmelsen i Annex 19 är att den motsvaras av bestämmelser i luftfartsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen.

5.5 Ljudregistrator

Förslag

Bestämmelserna i offentlighets- och sekretesslagen kompletteras så att inspelningar från arbetsplatser inom civil luftfart omfattas av samma sekretess som händelserapporter såvida ingen annan sekretessbestämmelse är tillämplig.

Stater ska enligt Annex 19 Bilaga 3 punkt 6.1 ha särskilda skyddsåtgärder avseende sekretess och publik åtkomst för inspelningar från arbetsplatsen (t.ex. cockpit och flygledartornet). Sådana inspelningar ska enligt punkt 6.2 hanteras som särskilt skyddad data och ska omfattas av samma bestämmelser och undantag som bilaga 3 i övrigt reglerar.

På EU-nivå regleras och skyddas inspelningar från s.k. ljudregistrator i flera förordningar. I förordning 996/2010 artikel 14 punkt 1 g) regleras att röstregistreringar i cockpit och från flygkontrollenheter inte får göras tillgängliga eller användas för andra ändamål än säkerhetsutredning. För kommersiell lufttransport finns i förordning 965/2012¹⁰ bestämmelser om bevarande, uppvisande och användning av registreringar från bl.a. ljudregistrator i Bilaga III, CAT.GEN.MPA.195(f)(1). Bestämmelsen anger att inspelningar får användas för andra ändamål än olycksutredning endast om en rutin för hur dessa registreringar ska hanteras finns, att alla berörda besättningsmedlemmar och underhållspersonal godkänt detta i förväg samt att de endast får användas för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten.

Nationellt saknas särskilda sekretessregler som avser uppgifter från ljudregistrator från s.k. bilaga I-luftfartyg (vilka inte omfattas av EU-regleringen som nämnts ovan). Inspelningar från dessa luftfartyg inkommer oftast till en myndighet i samband med en utredning enligt lag (1990:712) om undersökning av olyckor. Enligt 1 § förordning (1990:717) om undersökning av olyckor är det Statens haverikommission som utreder de luftfartsolyckor

¹⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

som anges i 2 § i lagen, dvs olyckor vid användningen av luftfartyg som har medfört att

- a) någon har avlidit eller blivit allvarligt skadad,
- b) luftfartyget eller egendomen som inte transporterats med luftfartyget har fått betydande skador eller omfattande skador har uppkommit i miljön, eller
- c) luftfartyget är oåtkomligt eller har försvunnit under flygning och inte har kunnat återfinnas.

Olyckor som rör luftfartyg med en totalvikt av högst 2 250 kg vilka inte ska ha luftvärdighetsbevis samt tillbud till sådana olyckor ska enligt 2 § i lagen undersökas endast om en undersökning är av betydelse ur säkerhetssynpunkt. Enligt 3 § i förordningen ska olyckor eller tillbud som inte är av den art som anges i lagens 2 § ändå undersökas om det är motiverat från säkerhetssynpunkt att undersökningen görs. Dessa undersökningen görs av Transportstyrelsen när det gäller olyckor och tillbud som berör annan luftfart än militär luftfart. Statens haverikommission har rätt att undersöka dessa om det finns särskilda skäl.

Med anledning av att uppgifter från en ljudregistrator i samband med en luftfartsolycka skulle kunna inkomma till både Statens haverikommission och Transportstyrelsen finns det behov av att tydligt föreskriva vilka sekretessbestämmelser som gäller för sådana som avser inspelningar från bilaga I-luftfartyg.

Frågan om sekretess för uppgifter från ljudregistrator har varit uppe för diskussion vid tidigare förslag till ändringar i offentlighets- och sekretesslagen (se prop. 1993/94:165 s 59f). Då ansåg man att medias och allmänhetens intresse av att få ta del av materialet övervägde skyddsintresset för dem som spelats in och något sekretesskydd infördes inte. Nu finns däremot krav från ICAO om att dessa inspelningar ska skyddas på ett likvärdigt sätt som säkerhetsinformation från händelserapporter varför en bestämmelse om detta bör införas i offentlighets- och sekretesslagen.

Offentlighets- och sekretesslagen innehåller flera sekretessbestämmelser om sjöfartsutredningar enligt lagen och förordningen om undersökning av olyckor. Motsvarande sekretessregler saknas emellertid vad gäller undersökningar av luftfartsolyckor eller tillbud. Annex 19 avser endast att skydda uppgifter från ljudregistratorer, men eventuellt kan även ett mer omfattande skydd för hela undersökningen behövas. Detta kommer dock inte beskrivas närmare här utan förslaget avser endast uppgifter från ljudregistrator från bilaga I-luftfartyg.

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

Annex 19 ställer inget krav på att uppgifterna från ljudregistrator ska förekomma i samband med händelserapporter eller i utredningar av olyckor eller tillbud. Därför bör en mer generell skrivning användas för att skyddas uppgifter från ljudregistrator oavsett i vilket sammanhang den används. Med en särskild sekretessbestämmelse för dessa ljudinspelningar skulle även andra aktörer än de som hanterar utredningar om olyckor och tillbud kunna skydda dessa uppgifter. Luftfartsverket (LFV) som bl.a. utövar flygtrafikledningstjänst skulle därmed också kunna tillämpa sekretess för uppgifter från ljudregistratorer istället för sekretessbestämmelsen i 19 kap. 1 § som innebär ett svagare sekretesskydd än vad Annex 19 föreskriver.

ICAO:s ansvar omfattar internationella regler för internationell civil luftfart. Av den anledningen skulle det saknas skäl att i den föreslagna nationella regleringen även inkludera militär luftfart. Det framgår inte av 2 § lagen om undersökning av olyckor att Statens haverikommission skulle vara förhindrade från att utreda vissa typer av luftfartsolyckor i Sverige. Det innebär att även de som sker inom militär luftfart omfattas av undersökningsplikten. Man kan därför överväga om bestämmelsen om sekretess för uppgifter från ljudregistrator endast ska avse civil luftfart eller även inkludera militär luftfart. Transportstyrelsen ansvar för militär luftfart är minimal i förhållande till den civila luftfarten och därför förslås den nya regleringen endast avse civil luftfart. Troligtvis kan försvarssekretessen i 15 kap. 2 § offentlighets- och sekretesslagen tillämpas för uppgifter från ljudregistrator i militära luftfartyg.

Kraven på skydd för uppgifter från ljudregistrator i Annex 19 avser ”workplace recordings”, dvs arbetsplatser. Denna begränsning av sekretessen gör att inspelningar från fritidsflygningar inte omfattas. Av de bilaga I-luftfartyg som idag är registrerade i luftfartygsregistret och är luftvärdiga är det endast ett fåtal som används i kommersiell verksamhet. Det berör ett helikopterföretag och två flygplansföretag.

Strukturen i 29 kap. offentlighets- och sekretesslagen innebär att en ny bestämmelse med sekretesskydd för ljudregistrator inte kan placeras direkt efter sekretessbestämmelserna för händelserapporter i 29 kap. 10 §. Därför bör den lämpligen placeras direkt före genom en ny 9 a § med tillhörande ny rubrik.

En ny paragraf införs som reglerar att uppgifter från ljudregistrator vid arbetsplatser inom civil luftfart omfattas av samma sekretess som gäller för uppgifter i händelserapporter genom en hänvisning till bestämmelserna i 29 kap. 10 §. För att överensstämja med övriga sekretessbestämmelser bör sekretessen gälla i högst femtio år.

5.6 Övriga ändringar

Förslag

10 kap. 9 § andra stycket 3 punkten och 10 kap. 10 § andra stycket i luftfartsförordningen (2010:770) får uppdaterade hänvisningar till gällande EU-bestämmelser.

I 10 kap. 9 § andra stycket luftfartsförordningen läggs en ny punkt till med hänvisning till händelserapporteringsförordningen.

I samband med översynen av bestämmelserna i luftfartsförordningen (2010:770) som avser händelserapportering noteras att två paragrafer behöver justeras med anledning av att de hänvisar till EU-rättsakter som ersatts med nya. Dessa bestämmelser är 10 kap. 9 § andra stycket 3 punkten som hänvisar till förordning (EG) nr 216/2008 och 10 kap. 10 § andra stycket som hänvisar till direktiv 2003/42/EG.

Med anledning av att förordning 216/2008 upphävts behöver hänvisningen i 10 kap. 9 § andra stycket ändras till Europaparlamentets och Rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91.

Hänvisningen till direktiv 2003/42/EG i 10 kap. 10 § andra stycket behöver också omhändertas i och med att det upphävts. En korrekt hänvisning behöver göras till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.

Det har även noterats att 10 kap. 9 § andra stycket saknar hänvisning till händelserapporteringsförordningen som delvis ligger till grund för det rapporteringssystem som Transportstyrelsen upprättat. Därför bör en ny punkt införas med en hänvisning förordning (EU) nr 376/2014.

6 Konsekvensbedömning

6.1 Vad är problemet/anledningen till regleringen?

I samband med att ICAO antagit ändringar till Annex 19 om nya bestämmelser avseende sekretess för händelserapporter behöver de svenska reglerna om detta ses över för att överensstämma med dessa.

6.2 Vad ska uppnås?

Sverige har genom sin anslutning till Chicagokonventionen åtagit sig att införa bestämmelserna i bilagorna till konventionen, ICAO:s Annex, i Sverige som minimikrav för luftfart. Ändringar föreslås för att Sverige ska uppfylla sina internationella åtaganden.

6.3 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet/någon reglering inte kommer till stånd?

Om de föreslagna förändringarna inte genomförs innebär det att de befintliga nationella reglerna ger ett sämre skydd för de som lämnat in händelserapporter, samt för uppgifter från ljudregistratorer, i förhållande till vad som gäller internationellt. Det innebär också att Sverige brister i sina internationella förpliktelser.

6.4 Vilka möjliga lösningar finns?

6.4.1 Alternativ som inte innebär reglering

Då förslagen innebär ett införlivande av internationella bestämmelser har några alternativ till reglering inte bedömts vara möjliga.

6.4.2 Regleringsalternativ

I stället för att utse Transportstyrelsen till den myndighet i 10 kap. 15a § luftfartsförordningen som kan vidta korrigerande eller avhjäljande åtgärder samt de förelägganden och förbud som behövs skulle någon annan myndighet kunna utses som en sådan tillsynsmyndighet. Mot bakgrund av att Transportstyrelsen redan idag har ett visst ansvar vad gäller hanteringen av händelserapporter framstår det inte som ändamålsenligt att lägga sådana uppgifter på någon annan myndighet.

6.5 Samhällsekonomisk analys

6.5.1 Företag

De föreslagna ändringarna innebär nationell reglering för bilaga I-luftfartyg som ska motsvara nivåerna i EU-rätten. Enligt uppgifter från

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

luftfartygsregistret finns det 1288 stycken bilaga I-luftfartyg registrerade i Sverige, varav endast 615 är luftvärldiga. Av dessa är det endast ett fåtal som används i kommersiell verksamhet, ett helikopterföretag och två flygplansföretag. Flygbolag som helt omfattas av EU-reglerna påverkas inte av förslagen.

Förslaget om att Transportstyrelsen ska kunna vidta korrigerande eller avhjälpande åtgärder för att förbättra eller bibehålla flygsäkerheten kommer först och främst beröra de företag som varit inblandade i den händelse som resulterar i åtgärden. Sekundärt kan även andra beröras ifall åtgärder måste vidtas på ett större plan, dvs att Transportstyrelsens åtgärder riktar sig mot ett kollektiv inom luftfarten. Det går inte att spekulera i vilka åtgärder som kan komma att bli aktuella och hur många dessa är. Därför går det heller inte att beräkna eventuella kostnader för företag som måste veta dessa åtgärder. Dock får man utgå från att alla aktörer vill undvika allvarliga händelser och därmed undgå de möjliga åtgärder som står Transportstyrelsen till buds och därtill kopplade kostnader.

Att bestämmelserna om sekretess ändras så att huvudregeln blir absolut sekretess ger företag en trygghet i att uppgifterna endast hanteras av behöriga befattningshavare och för det syfte de insamlats. Detta medför inga kostnader för företagen. De föreslagna undantaget om att uppgifterna får lämnas ut för rättsskipning kan i slutänden resultera i kostnader för ett företag, men det är i sådana fall efter att företaget brutit mot några bestämmelser. Undantaget för att förbättra eller bibehålla flygsäkerheten kan (som beskrivits ovan) innebära kostnader men dessa går inte att beräkna då det endast går att spekulera i eventuella händelser och eventuella åtgärder.

Förslaget om att det ska införas ett sekretesskydd för uppgift från ljudregistrator vid arbetsplatser inom civil luftfart i en ny bestämmelse i offentlighets- och sekretesslagen innebär att sekretess blir lagstadgad för dessa uppgifter. Ljudregistrator finns bl.a. i cockpit och vid flygtrafikledning. Vad gäller de berörda bilaga I-luftfartygen konstateras att dessa inte är många och endast ett fåtal används i kommersiell trafik som därmed kan räknas som en arbetsplats inom den civila luftfarten. Sekretessen i sig innebär (som också beskrivits ovan) ingen kostnad för företagen. I Sverige finns 19 leverantörer av flygtrafikledningstjänst, varav tre kan anses vara större organisationer. Den nya bestämmelsen innebär inget nytt krav för leverantörerna av flygtrafikledningstjänst utan endast ett förstärkt sekretesskydd för de uppgifter som spelas in via ljudregistrator.

6.5.2 Privatpersoner

Enligt uppgifter från luftfartygsregistret finns det 1288 bilaga I-luftfartyg registrerade i Sverige, varav endast 615 av dessa är luftvärdiga idag. Flertalet av dessa används inte i kommersiell trafik utan för privat bruk.

Förslaget om att Transportstyrelsen ska kunna vidta korrigerande eller avhjälpande åtgärder för att förbättra eller bibehålla flygsäkerheten kan beröra en privatperson som flugit ett bilaga-I luftfartyg och som varit inblandad i den händelse som därefter resulterar i åtgärden. En privatperson kan också beröras sekundär på samma sätt som beskrivits ovan i avsnitt 6.5.1. Det går liksom för företag inte att beräkna några kostnader då det endast går att spekulera i eventuella händelser och åtgärder.

Privatpersoner som flugit ett bilaga I-luftfartyg och rapporterat in en händelse kommer att omfattas av det utökade sekretesskyddet. Som beskrivits i avsnitt 6.5.1 medför sekretessen som sådan ingen kostnad för dessa privatpersoner och det går inte att uppskatta eventuella kostnader i samband med rättsskipning eller korrigerande åtgärder.

6.5.3 Statens finanser

Transportstyrelsen erhåller i och med förslaget möjlighet att vidta de lämpliga förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder som Transportstyrelsen fastställer för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten utifrån den information som finns i databasen för händelserapporter.

Transportstyrelsen får i dessa fall meddela de förelägganden och förbud som behövs. I och med det generella bemyndigandet i 13 kap. 13 § luftfartslagen kan Transportstyrelsen förena föreläggande och förbud med vite. Det innebär att de viten som eventuellt döms ut kommer att tillfalla staten i enlighet med brottsbalken (1962:700) 25 kap. 9 §. Det är emellertid omöjligt att uppskatta hur många ärenden det kan komma att avse. Att bedöma eventuella vitesbelopp är inte heller möjligt eftersom beloppen bestäms individuellt utifrån vilka bestämmelser som inte efterlevs samt den enskildes ekonomiska förhållanden.

6.5.4 Samhället i övrigt

Förslaget påverkar inte samhället i övrigt.

6.5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen erhåller i och med förslaget möjlighet att vidta de lämpliga förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder som Transportstyrelsen fastställer för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

utifrån den information som finns i, och inkommer till, databasen för händelserapporter. Transportstyrelsen föreslås i dessa få fall meddela de förelägganden och förbud som behövs.

Då Transportstyrelsen redan idag hanterar samtliga händelserapporter på ett enhetligt sätt (oavsett om det är bilaga I-luftfartyg eller andra) kommer denna hantering inte att medföra några större förändringar för myndigheten. Dock ges ett tydligt lagstöd i hur Transportstyrelsen får agera för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten. De flesta av dessa åtgärder bedöms för myndigheten vara av granskande/administrativ karaktär varvid hanteringen av dessa bör falla under anslagsposten för skattefinansierad verksamhet. Dock kan man inte bortse från att det i vissa fall kommer att behöva göras en mer ingripande åtgärd, som kan jämföras med en betingad tillsyn. I dessa fall kan myndigheten behöva ta ut en avgift, varvid hanteringen av detta faller under anslagsposten för avgiftsfinansierad verksamhet.

Transportstyrelsen har i 11 kap. 13 § luftfartsförordningen idag ett bemyndigande att meddela föreskrifter om avgifter och ersättningar för olika typer av verksamheter, bl.a. för tillsyn enligt luftfartslagen och föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. Detta innebär att Transportstyrelsen har det mandat att ta ut avgifter som kan anses vara nödvändiga för just dessa åtgärder. Dock kan Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter (TSFS 2016:105) behöva ses över för att fastställa dessa avgifter och eventuell justering göras ifall sådana ärenden blir mer vanligt förekommande.

Enligt Transportstyrelsens finansieringsprinciper ska verksamhet inom tillsyn finansieras med avgifter, vilket gör att det utökade uppdraget avser anslagsposten för avgiftsbelagd verksamhet och kommer att motsvaras av intäkter som redovisas mot inkomstitel. Transportstyrelsen bedömer idag att det utökade uppdraget faller inom befintlig anslagsram.

Vad gäller förslaget om absolut sekretess och de därtill gällande undantagen bedöms detta inte påverka Transportstyrelsens hantering så att det innebär ökade kostnader. Dock måste interna rutinbeskrivningar ses över varvid en administrativ kostnad kan förväntas. Då detta uppskattas till att kräva ca 1 timme, och med en timkostnad på 1 400 kr, blir den administrativa kostanden för detta förslag 1 400 kr för Transportstyrelsen.

Förslaget om utökad sekretess för uppgifter från ljudregistrator bedöms inte ha någon större påverkan på Transportstyrelsen. Sådana uppgifter skulle kunna förekomma hos myndigheten och därmed behöva hanteras vid en begäran om utlämnande. Transportstyrelsen hanterar redan idag utlämnandearrenden och det innebär således ingen ny uppgift. Dock kan interna rutinbeskrivningar behöva ses över varvid en administrativ kostnad

kan förväntas. Då detta kan göras i samband med övriga ändringar uppskattas detta kräva ca 0,5 timme, och med en timkostnad på 1 400 kr, blir den administrativa kostanden för detta förslag 700 kr för Transportstyrelsen.

Andra myndigheter

Andra myndigheter bedöms inte beröras av förslaget om att Transportstyrelsen får vidta de åtgärder som anses nödvändiga för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten på annat sätt än som beskrivits för företag ovan i avsnitt 6.5.1.

Förslaget om absolut sekretess och de därtill gällande undantagen gäller Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Då de redan idag omfattas av sekretessbestämmelser i förhållande till händelserapporter bedöms förslaget inte påverka myndigheternas hantering med ökade kostnader som följd. Dock kan interna rutinbeskrivningar behöva ses över varvid en administrativ kostnad kan förväntas. Då detta uppskattas till att kräva ca 1 timme/myndighet, och med en timkostnad på 1 400 kr, blir den totala administrativa kostanden för detta förslag 8 400 kr för andra myndigheter.

Förslaget om utökad sekretess för uppgifter från ljudregistrator bedöms kunna påverka Statens haverikommission, men inte med någon större påverkan. Uppgifter förekommer hos myndigheten och kan därmed behöva hanteras vid en begäran om utlämnande. Statens haverikommission hanterar redan idag utlämningsärenden och det innebär således ingen ny uppgift. Dock kan interna rutinbeskrivningar behöva ses över varvid en administrativ kostnad kan förväntas. Då detta kan göras i samband med övriga ändringar uppskattas detta kräva ca 0,5 timme, och med en timkostnad på 1 400 kr, blir den administrativa kostanden för detta förslag 700 kr för Statens haverikommission.

6.6 Jämställdhet

Förslaget antas inte innebära någon påverkan, vare sig positiv eller negativ på jämställdheten.

6.7 Fördelningsanalys

Nyttan med bibehållen/ökad flygsäkerhet tillfaller alla inom luftfartssystemet medan nyttan med sekretess för händelserapporter och ljudregistratorer tillfaller de nationellt reglerade bilaga I-luftfartygen som saknar reglering på EU-nivå.

6.8 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

Förslagen om ändringar i luftfartslagen, luftfartsförordningen och offentlighets- och sekretesslagen bidrar till det övergripande transportpolitiska målet¹¹ om samhällsekonomisk effektivitet genom att kostnaderna inte ökar.

Förslagen bedöms inte påverka vare sig funktionsmålet¹² eller hänsynsmålet¹³.

6.9 Miljö

Förslagen antas inte ha någon effekt på miljön.

6.10 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa

Förslagen överensstämmer med de bestämmelser som beslutats av ICAO genom Annex 19 och behövs för att Sverige ska uppfylla sina internationella åtaganden.

Som framgår i avsnitt 4.3 i denna konsekvensutredning måste bilaga I-luftfartyg regleras nationellt eftersom de inte omfattas av förordning (EU) 2018/1139 och dess tillämpningsförfordningar.

¹¹ Transportpolitikens mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

¹² Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

¹³ Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

7 Författningskommentar

7.1 Förslaget till lag om ändring i luftfartslagen (2010:500)

10 kap. Flygräddningstjänst, bärgning, undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser

Rapportering av händelser m.m.

8 § I syfte att *bibehålla och* förbättra flygsäkerheten ska händelser inom luftfart rapporteras till behörig myndighet.

Med händelse inom luftfart avses i denna lag driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten, men som inte lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

Paragrafen har ändrats i första stycket. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

Ändringen innebär att det tydligt framgår att syftet med händelserapporteringen utöver att förbättra flygsäkerheten också är att bibehålla den. Detta motsvarar bestämmelserna i de internationella regelverken.

7.2 Förslaget till förordning om ändring i luftfartsförordningen (2010:770)

10 kap. Flygräddningstjänst, undersökning av luftfartsolyckor och rapportering av händelser

Händelser inom civil luftfart

9 § Följande personer ska i enlighet med 10 kap. 9 § luftfartslagen (2010:500) till Transportstyrelsen rapportera händelser som de noterat vid utövandet av sina funktioner:

1. operatören eller befälhavaren på ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram och som används under tillsyn av svensk myndighet,
2. den som under tillsyn av svensk myndighet bedriver verksamhet som avser konstruktion, tillverkning, underhåll eller modifiering av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna,
3. den som under tillsyn av svensk myndighet undertecknar ett intyg om verkstadsrevision eller idrifttagande av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna,

4. den som utövar en funktion för vilken det krävs flygledarcertifikat eller som hanterar någon annan flygtrafiktjänst,
5. den som är chef vid en flygplats som är öppen för kommersiell trafik här i landet,
6. den som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller inspektion av anläggningar för flygnavigation, kommunikation och övervakning som svensk myndighet ska ansvara för,
7. den som vid en flygplats som är öppen för kommersiell trafik här i landet utövar en funktion som har samband med hantering på marken av luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, inbegripet bränslepåfyllning, service, iordningställande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering.

Enskilda får också rapportera till Transportstyrelsen via ett rapporteringssystem som en luftfartsorganisation har upprättat i enlighet

1. med föreskrifter som meddelats av Transportstyrelsen,
2. med rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart,

3. med *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 eller bestämmelser som meddelats med stöd av den förordningen, eller*
4. med *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.*

Paragrafen har ändrats i andra stycket. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

Ändringen innebär att hänvisningen i punkt 3 görs till gällande grundförordning om civil luftfart. En ny punkt 4 har lagts till med hänvisning till händelserapporteringsförordningen då Transportstyrelsens rapporteringssystem även är upprättat i enlighet med den.

10 § Ordet händelse har i denna förordning samma innebörd som i 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500).

Transportstyrelsen får meddela närmare föreskrifter om rapportering av händelser. Därvid ska Transportstyrelsen iakta bestämmelserna i *Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.*

Paragrafen har ändrats i andra stycket. Övervägandena finns i avsnitt 5.6.

Ändringen innebär att hänvisningen i andra stycket görs till gällande förordning om händelserapportering.

15 § En myndighet ska avstå från att inleda andra rättsliga förfaranden än straffrättsliga förfaranden som gäller oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som den får kännedom om endast på grund av att de rapporterats inom ramen för systemet för rapportering av händelser. Detta gäller dock inte om det rör sig om lagöverträdelser som begåtts av grov oaktsamhet.

Paragrafen har ändrats. Övervägandena finns i avsnitt 5.2.

Ändringen innebär att begreppet obligatorisk tas bort vad gäller hänvisningen till vilken typ av rapportering som görs. Detta för att tydliggöra att skyddet som finns i paragrafen gäller oavsett om informationen lämnats via frivillig eller obligatorisk rapportering.

15 a § *Information från den databas som anges i 11 § andra stycket får ligga till grund för de lämpliga förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder som Transportstyrelsen fastställer för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten. Transportstyrelsen får i dessa fall meddela de förelägganden och förbud som behövs.*

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 5.3.

Den nya bestämmelsen innebär att Transportstyrelsen ges bemyndigande att vidta lämpliga förebyggande, korrigerande eller avhjälpande åtgärder för att

bibehålla eller förbättra flygsäkerheten utifrån den information som lämnas in i databasen för händelserapportering. För att effektivt kunna vidta dessa åtgärder ges Transportstyrelsen rätt att meddela de förelägganden och förbud som behövs.

7.3 Förslag till lag om ändring i offentlighets- och sekretesslagen (2009:400)

29 kap. Sekretess till skydd för enskild i verksamhet som rör transporter och andra former av kommunikation

Luftfart

Ljudregistrator

9 a § För uppgift från ljudregistrator vid arbetsplatser inom civil luftfart gäller bestämmelserna i 10 §.

Rubriken och paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 5.5.

Den nya bestämmelsen innebär att uppgifter från ljudregistrator vid arbetsplatser inom civil luftfart omfattas av samma sekretesskydd som för de uppgifter som förekommer i händelserapporter. Sekretessen är absolut med vissa beskrivna undantag.

Rapport om händelse inom civil luftfart

10 § Sekretess gäller hos Polismyndigheten, Säkerhetspolisen, Kustbevakningen, Statens haverikommission, Luftfartsverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket för uppgift som lämnats av en enskild i en rapport om händelse inom luftfart enligt en bindande EU-rättsakt eller enligt 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500).

Sekretess enligt första stycket gäller dock inte om en myndighet i första stycket

a) efter att ha granskat säkerhetsinformationen fastslår att utlämnandet är nödvändigt för rättsskipningen och att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation, eller

b) efter att ha granskat säkerhetsinformationen, fastslår att utlämnandet är nödvändigt för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten, och att fördelarna med utlämnandet överväger den ogynnsamma nationella och internationella

Datum
2019-02-19Dnr/Beteckning
TSL 2019-1260

påverkan ett utlämnande kan antas ha på framtida insamlande och tillgänglighet av säkerhetsinformation.

För uppgift i en allmän handling gäller sekretessen i högst femtio år.

Paragrafen har ändrats. Övervägandena finns i avsnitt 5.4.

I *första stycket* har menbedömningen tagits bort vilket innebär att absolut sekretess gäller för uppgifterna i händelserapporter. Detta överensstämmer med de krav som ICAO fastslagit i Annex 19.

I *andra stycket* införs två undantag. Dessa undantag överensstämmer med de krav som ICAO fastslagit i Annex 19 och avser fall då utlämnandet är nödvändigt för rättsskipningen och fördelarna överväger nackdelarna, och fall då utlämnandet är nödvändigt för att bibehålla eller förbättra flygsäkerheten och fördelarna överväger nackdelarna.

Tredje stycket motsvarar det tidigare andra stycket och har inte ändrats i sak.