



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 70 LS

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komitéen om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	4.6	Et kostnadseffektivt rapporteringssystem	27
2	Bakgrunn og høring	8	4.7	Krav om konsesjon for lagring av personopplysninger?	28
2.1	Arbeidet med rapporteringsforordningen og nasjonal gjennomføring	8	5	Noen problemstillinger knyttet til forståelsen av undersøkelsesforordningen	30
2.2	Høringen og praktisk gjennomføring	8	6	Økonomiske og administrative konsekvenser	31
3	Lovrevisjonen i 2005 som bakgrunn – hvilke problemstillinger som vil bli drøftet i denne proposisjonen	10	6.1	Redegjørelsen i høringsnotatet	31
4	Systematisk gjennomgang av problemstillinger ved gjennomføringen av rapporteringsforordningen	11	6.1.1	Konsekvenser for Luftfartstilsynet	31
4.1	Målsetning for fremstillingen	11	6.1.2	Kostnader for organisasjonene	32
4.2	Gjeldende rett og eksisterende rapporteringssystem	11	6.1.3	Forholdet til politi- og påtalemyndighet	33
4.3	Sammenhengen mellom rapporteringsforordningen og undersøkelsesforordningen – lovsystematikken	13	6.2	Høringsuttalelser	33
4.4	Vurdering av det som er nytt i rapporteringsforordningen	13	6.3	Departementets endelige vurdering av konsekvensene	34
4.4.1	Generelt	13	7	Særskilte merknader til de enkelte bestemmelsene i forslaget	35
4.4.2	Frivillig rapportering	14	A Forslag til lov om endringer i luftfartsloven	43	
4.4.3	Risikoklassifisering	14	B Forslag til vedtak om samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007	47	
4.4.4	Bedre beskyttelse mot negative følger av å rapportere	15			
4.4.5	Organ med nasjonalt ansvar for å sikre gjennomføring av beskyttelsesbestemmelser	24			
4.4.6	Andre former for håndheving og sanksjoner	24			
4.5	Bør det være rapporteringsplikt for førere av småfly mv. (fartøy i vedlegg II til EASA-forordningen – herunder ubemannede fartøy (droner))	25			

Vedlegg

1	EØS-komiteens beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)	48	3	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF	71
2	Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007	50			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 70 LS

(2015–2016)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komitéen om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 11. mars 2016,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet foreslår med denne proposisjonen endringer i luftfartsloven som gjennomfører i norsk rett europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller [teknisk term for ulykker og hendelser] innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/2003 og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007 (rapporterings-

forordningen). Selv om den umiddelbare årsaken til lovforslaget er gjennomføringen av rapporteringsforordningen, foreslår departementet at en annen forordning, som allerede er gjennomført i norsk rett ved forskrift, også gis lovs status som følge av nær saklig sammenheng med rapporteringsforordningen. Denne andre forordningen er forordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF (undersøkelsesforordningen).

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

EØS-komiteén vedtok 30. oktober 2015 (beslutning 275/2015) å endre vedlegg XIII til EØS-avtalen, slik at rapporteringsforordningen blir innlemmet i avtalen. For ordens skyld nevnes det at undersøkelsesforordningen er tatt inn i EØS-avtalen tidligere, og at innlemmelsen av den i EØS-avtalen derfor ikke er tema for denne proposisjonen.

Gjennomføringen av rapporteringsforordningen i norsk rett gjør det nødvendig med lovvedtak, jf. Grunnloven § 26 andre ledd. Derfor ble beslutningen i EØS-komiteén gjort med forbehold om samtykke fra Stortinget. Gjennom denne proposisjonen blir Stortinget invitert til å gi sitt samtykke til å godkjenne beslutningen i EØS-komiteén. Den foreslåtte omdannelsen av undersøkelsesforordningen fra forskrift til lov forelegges ikke Stortinget som traktatsak, bare som en ordinær lovsak.

Beslutningen fra EØS-komiteén og europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykt vedlegg til proposisjonen. Siden lovforslaget også innebærer at europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 skal gjøres til lov følger også en uoffisiell oversettelse av den som trykt vedlegg.

Som det fremgår av tittelen, erstatter rapporteringsforordning blant annet direktiv (EF) nr. 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart (rapporteringdirektivet). Dette direktivet er i dag gjennomført dels ved bestemmelser i luftfartslovens kapittel XII, og dels ved bestemmelser tatt inn i en utfyllende forskrift om varsling- og rapportering ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. Mange av de prinsipielt viktige bestemmelsene i luftfartslovens kapittel XII ble vurdert av Stortinget under behandlingen av Ot.prp. nr. 50 (2004–2005).

Rapporteringsforordningen gjelder med virkning fra 15. november 2015 i medlemsstatene. Samtidig følger det av artikkel 24 i forordningen at reglene om såkalt risikoklassifisering ikke kommer fullt ut til anvendelse før utfyllende regler er fastsatt – etter planen i 2017.

Formålet med både rapporteringsforordningen og rapporteringdirektivet er å forebygge flyulykker ved å lære av opplysninger som samles inn for å danne seg et stadig klarere bilde av hva som forårsaker ulykker. Forordningen styrker dette arbeidet på flere måter.

For det første har det vist seg at direktivet er for upresist til å sikre ensartet regelgjennomføring og praksis i medlemslandene. Mangelfull gjennomføring er et sikkerhetsproblem i seg selv.

I tillegg etablerer direktivet et system for inter- og overnasjonal innsamling av opplysninger som blant annet skal brukes som grunnlag for statistiske analyser. Når opplysningene har for dårlig kvalitet, eller på annen måte ikke er sammenlignbare, svekkes analysearbeidet. Fordi forordninger, i motsetning til direktiver, gjelder umiddelbart i medlemsstatene (trenger ikke nasjonale gjennomføringsregler) reduseres dette problemet.

For det andre skal forordningen bidra til at innsamlede opplysninger faktisk brukes og fører til forebygging. Også dette skjer på flere måter. Direktivet gjelder i stor grad rapportering fra rapporteringspliktige enkeltpersoner til statlige myndigheter. Forordningen gjelder i større grad de rapporteringspliktiges rapportering til de organisasjonene der de arbeider og disse organisasjonenes bruk av opplysningene. Denne delen av forordningen sikrer et godt samspill mellom rapporteringsreglene og kravet om at organisasjonene skal ha sikkerhetsstyringssystemer som en sentral del av sitt alminnelige driftssystem. På denne måten blir bruken av rapporterte opplysninger tett innvevd i en allmenn sikkerhetskultur der alle medarbeidere hele tiden er opptatt av hvordan man kan drive stadig sikrere.

For det tredje krever forordningen at alle medlemsstater etablerer et system for frivillig rapportering i tillegg til det obligatoriske rapporteringssystemet som er hovedordningen. Direktivet overlater til medlemstatene om de ønsker å ha frivillige rapporteringssystemer. Frivillig rapportering kan foretas av personer som ikke er underlagt obligatorisk rapportering og den kan brukes av personer som er underlagt obligatorisk rapportering til å rapportere andre typer opplysninger enn de de plikter å rapportere.

For det fjerde utvider forordningen katalogen av bestemmelser som beskytter rapportørene mot negative konsekvenser av å gi opplysningene til andre (beskyttelsesreglene). Denne beskyttelsen gjelder både for obligatorisk og frivillig rapportering. Dette er viktig fordi de pliktige beskyttelsesreglene i direktivet gir et ufullstendig vern av rapportørene, og fordi mange av medlemsstatene ikke har vært villige til å gå lenger i sine nasjonale gjennomføringsbestemmelser. Denne delen av forordningen reiser viktige politiske problemstillinger som utdypes i punkt 4.4.4, men som i all hovedsak stemmer overens med gjeldende norske regler.

Endelig er det slik at rapporteringsforordningen går lenger i å kreve at medlemsstatene påser at regelverket faktisk blir etterlevd – særlig de nevnte beskyttelsesreglene.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Forordninger må gjennomføres som de er – ord for ord. De kan ikke transformeres, slik tilfellet er med direktiver. Samtidig inneholder rapporteringsforordningen og undersøkelsesforordningen flere bestemmelser som krever samordning med andre norske lovbestemmelser. De viktigste eksemplene på dette er reglene i rapporteringsforordningen som beskytter rapportørene mot negative konsekvenser av å rapportere (se bl.a. punkt 4.4.4.2) og bestemmelsene i undersøkelsesforordningen som begrenser tilgangen til

opplysninger som gis til myndigheter som undersøker luftfartsulykker (se bl.a. punkt 4.4.4.6). Som en følge av dette mener departementet det er nødvendig å gjøre rapporteringsforordningen til lov, ikke bare forskrift. Regelteknisk foreslås det gjort ved en ny inkorporasjonsbestemmelse i luftfartsloven kapittel XII. Resultatet er at store deler av luftfartslovens kapittel XII må skrives om fordi bestemmelser som i dag finnes i den ordinære lovteksten flyttes til forordningstekster med lovs status.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

2 Bakgrunn og høring

2.1 Arbeidet med rapporteringsforordningen og nasjonal gjennomføring

EU-kommisjonen har i lengre tid vært oppmerksom på de svakhetene ved rapporteringsdirektivet som er beskrevet i kapittel 1. Noen av disse skriver seg fra at direktivet ble vedtatt på et tidspunkt da EU-samarbeidet ikke hadde samme juridisk bindende karakter innenfor justissektoren som det har etter at Lisboa-traktaten trådet i kraft i 2009. I 2003 førte det blant annet til at det ikke var hjemmel til å vedta bestemmelser om bruk av rapporterte opplysninger som bevis i rettsaker. Som det vil fremgå av fremstillingen nedenfor i punkt 4.4.4.7 har opphevingen av dette skillet internt i EU ført til at katalogen over beskyttelsesregler har kunnet utvides. Den EØS-rettslige betydningen av dette omtales samme sted.

Regjeringen støtter de hensynene som har begrunnet arbeidet med den nye forordningen. Særlig viktig har det vært at beskyttelsen av rapportørene skal bli så god som mulig, slik at frykten for negative konsekvenser av å rapportere ikke blir et hinder for å identifisere risikofaktorer. Gjennom ulike workshoper som EU-kommisjonen har arrangert, har Norge hatt anledning til å påvirke arbeidet. Samtidig har nasjonale eksperter kunnet danne seg et inntrykk av viktige forskjeller mellom justissystemene i medlemslandene som preger deres syn på hvordan behovet for rettsforfølgelse bør veies mot behovet for å beskytte rapportørene mot frykten for negative konsekvenser av å rapportere.

Kommisjonens opprinnelige forslag gikk ikke like langt i å beskytte rapportørene som gjeldende norsk rett. Norge tok derfor initiativ til at det ble avgitt et felles brev fra EØS/EFTA-landene til EU-kommisjonen. I brevet ba en om at forordningen ble tilføyd en bestemmelse som gjør det klart at den ikke skal stå i veien for at medlemsstatene opprettholder eller innfører regler som går lenger i å beskytte rapportørene enn den beskyttelsen som følger av forordningen. Bakgrunnen er at rapporteringsforordningen i utgangspunktet er totalharmoniserende – det vil si at medlems-

statene ikke har lov til å ha regler som er strengere eller mildere enn forordningen.

I den endelige forordningen er det gjort klart at den ikke er til hinder for at medlemsstatene opprettholder eller innfører regler som gir bedre beskyttelse for rapportørene selv og for personer som er omtalt i rapportene, enn det som følger av forordningen.

Selv om forordningen fjerner mye uklarhet gjenstår det fremdeles mange spørsmål å ta stilling til ved den nasjonale gjennomføringen. Både før og etter ikrafttredelsestidspunktet har derfor EU-kommisjonen avholdt møter med nasjonale eksperter der en har drøftet hvordan forordningen skal forstås, hvordan en kan unngå at det tas i bruk ulike systemer i medlemslandene som vanskelig kan samvirke eller som innebærer kostnadmessig forskjellsbehandling og hvordan sikkerhetsmessig nytte skal veies mot økonomiske og administrative konsekvenser. Som ledd i dette arbeidet har Kommisjonen utarbeidet en praktisk veileder («guidance material») hvor det er gitt svar på mange praktisk viktige spørsmål.

2.2 Høringen og praktisk gjennomføring

Det lovforslaget som legges frem for Stortinget bygger i stor grad på et forslag som ble sendt på høring 23. juni 2015 med høringsfrist 10. oktober 2015. Samtidig tar høringsnotatet opp en del praktiske problemstillinger som er viktige for en del av høringsinstansene, men som ikke er like viktige for Stortinget som lovgiver. Noen av disse problemstillingene har blitt fulgt opp i en egen workshop som ble arrangert av Luftfartstilsynet i Bodø 22. september 2015. I tillegg tar Luftfartstilsynet sikte på å gi fortløpende veiledning om gjennomføringen av forordningen i tiden som kommer.

Følgende instanser stod på høringslisten:

Finansdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Utenriksdepartementet

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Datatilsynet
Konkurransetilsynet
Luftfartstilsynet
Statens havarikommisjon for transport
Toll- og avgiftsdirektoratet

Airlift AS
Avinor AS
BARIN
BenAir AS
Bristow Norway AS
British Airways
CHC Helikopter Service AS
Danish Air Transport
European Helicopter Center AS
Hesnes Air AS
Hovedorganisasjonen Virke
Ikaros ANS
Landsorganisasjonen i Norge (LO)
Luftfartens funksjonærforening
Luftransport AS
North Flying AS
NHO
NHO Luftfart
Norsk flygelederforening
Norges luftsportforbund
Norsk Flyoperatør Forbund
Norsk Luftambulans AS
Norwegian Air Shuttle ASA
Notodden Lufthavn AS
Oslo Lufthavn AS
Rygge sivile lufthavn AS
Rørosfly
Sandefjord Lufthavn AS
Scandinavian Airlines Norge AS
Skien Lufthavn AS
Sun Air of Scandinavia
Sundt Air AS
Sunnhordland Lufthavn AS
Widerøes Flyveselskap AS

Departementet har mottatt merknader fra følgende instanser:

Justis- og beredskapsdepartementet
Datatilsynet

Luftfartstilsynet
Riksadvokaten
Statens havarikommisjon for transport
Avinor AS
Landsorganisasjonen i Norge (LO)
NHO Luftfart
Norges luftsportforbund
Norsk Journalistlag
Norsk Presseforbund
Norsk Redaktørforening
Widerøe Technical Services

Disse høringsinstansene har svart at de ikke har merknader til forslaget:

Airlift AS
BenAir AS
Bristow Norway AS
British Airways
CHC Helikopter Service AS
Danish Air Transport
European Helicopter Center AS
Hesnes Air AS
Hovedorganisasjonen Virke
Ikaros ANS
Luftfartens funksjonærforening
Luftransport AS
North Flying AS
Norsk flygelederforening
Norsk Flyoperatør Forbund
Norsk Luftambulans AS
Norwegian Air Shuttle ASA
Notodden Lufthavn AS
Oslo Lufthavn AS
Rygge sivile lufthavn AS
Rørosfly
Sandefjord Lufthavn AS
Scandinavian Airlines Norge AS
Skien Lufthavn AS
Sun Air of Scandinavia
Sundt Air AS
Sunnhordland Lufthavn AS

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

3 Lovrevisjonen i 2005 som bakgrunn – hvilke problemstillinger som vil bli drøftet i denne proposisjonen

Ved lov 3. juni 2005 nr. 35 fikk luftfartsloven et helt nytt kapittel XII. Det sentrale forarbeidet er Ot.prp. nr. 50 (2004–2005). Den viktigste bakgrunnen for lovforslaget var behovet for å gjennomføre rapporteringsdirektivet for luftfart (2003/42/EF) som nå altså erstattes av den nye rapporteringsforordningen. Ot.prp. nr. 50 (2004–2005) førte også til at det ble vedtatt en ny jernbaneundersøkelseslov og nye bestemmelser om at Statens havarikommisjon for transport også skal undersøke vegtrafikkulykker.

Det sentrale i denne sammenhengen er at lovforarbeidene inneholder en nokså omfattende drøftelse av:

1. *Hvorfor det er nødvendig å samle inn opplysninger for å unngå at ulykkesratene igjen stiger* når (fly)trafikken øker og sikkerhetsmarginene blir mindre. Herunder ble den «menneskelige faktoren» fremhevet som årsak, som tillegg til tekniske årsaker.
2. Dernest ble det forklart *hvorfor det er viktig å beskytte* de som sitter på viktige sikkerhetsrelevante opplysninger mot negative konsekvenser av å dele disse med andre som driver med ulykkesforebyggende arbeid. Disse negative konsekvensene favner noe videre enn det som formelt sett er å regne som sanksjoner. Det omfatter også tap av prestisje innen et fagmiljø og eksponering i medier. Det å beskytte kildene mot denne typen negative konsekvenser ble omtalt som «Non-punitive»-policy. Senere har det litt mer generelle uttrykket «Just Culture» vært mer brukt i diskusjonen om hva som bidrar mest til å sikre en kultur for deling av informasjon. I den foreløpige oversettelsen av rapporteringsforordningen brukes uttrykket «rettferdighetskultur». Dette vil ikke bli brukt i det følgende.

3. Endelig inneholder lovforarbeidene til dels detaljerte drøftelser av *hvordan behovet for beskyttelse skal veies mot andre viktige samfunnshensyn som åpenhet, offentlighet, dialog og legitim bruk av straff og andre sanksjoner*. Dette er avveininger som er preget av vanskelige dilemmaer og – i alle fall tilsynelatende – verdikollisjoner. Når det kommer til stykket er det trolig riktig å si at den nokså omfattende beskyttelsen av personer som bidrar med opplysninger som kan forebygge fremtidige ulykker bygger på en grunnleggende tanke om at *i den grad man må velge, så må ønsket om å unngå fremtidig tap av liv og helse gå foran ønsket om åpenhet og behovet for sanksjonering*.

Behandlingen av Ot.prp. nr. 50 (2004–2005) endte med at Stortinget enstemmig sluttet seg til regjeringens forslag.

De aller fleste delene av rapporteringsforordningen bygger på de samme prinsippene som gjeldende norsk rett slik det kommer til uttrykk i luftfartsloven kapittel XII. Departementet mener derfor at det som utgangspunkt ikke er nødvendig å oppfordre Stortinget til en fornyet drøftelse av de prinsippavklaringene en fikk i 2005 når hovedtendensen er at rapporteringsforordningen nærmer seg innholdet i gjeldende norsk rett, og ikke motsatt. I punkt 4.4 vil det bli lagt vekt på det som er nytt i rapporteringsforordningen sammenlignet med gjeldende norsk rett. Men først blir den gjeldende norske ordningen presentert i punkt 4.2 og sammenhengen mellom rapporteringsforordningen og undersøkelsesforordningen forklart i punkt 4.3.

4 Systematisk gjennomgang av problemstillinger ved gjennomføringen av rapporteringsforordningen

4.1 Målsetning for fremstillingen

Teksten i resten av proposisjonen har to formål. På den ene siden skal teksten sette Stortinget i stand til å vurdere det som antas å være de politisk viktige siden av lovforslaget. Dette tilsier at teksten bør ha en nokså overordnet tilnærming. I tillegg er det nødvendig å gi en del nokså detaljerte føringer om hvordan lovteksten er å forstå som først og fremst er rettet mot de som til daglig lurer på hvilket vern de har som rapportører og de som til daglig lurer på hvordan de skal håndtere de rapporterte opplysningene i egen skap av mottaker osv. Endelig inneholder noe av teksten beskrivelser av hvordan lovbestemmelsene i luftfartsloven er ment å samspille med annen lovgivning på områder der tungtveiende samfunnshensyn står mot hverandre. Disse delene av teksten er særlig rettet mot domstolene, politi- og påtalemyndighet og andre som har behov for å forholde seg til lovteksten på en retts teknisk måte.

4.2 Gjeldende rett og eksisterende rapporteringssystem

Luftfartsloven kapittel XII inneholder bestemmelser både om undersøkelse av flyulykker og hendelser og om forebygging av ulykker basert på rapportering av opplysninger som bidrar til å forstå hvilke forhold som fører til ulykker (risikorelevante opplysninger). Statens havarikommisjon for transport (SHT) er nasjonalt ansvarlig myndighet for å undersøke flyulykker (§ 12-1) og Luftfartstilsynet er nasjonalt ansvarlig for å samle inn, bearbeide, vurdere, lagre og forvalte rapporterte risiko-relevante opplysninger (§ 12-2). Rapporteringsforordningen omhandler den sistnevnte rollen og undersøkelsesforordningen omhandler den førstnevnte. Det ligger i sakens natur, og det fremgår av krysshenvisninger i de to regelverkene, at det er en nær sammenheng mellom de to oppgavene. Siden proposisjonen har som hovedformål å vise hvordan rapporteringsforordningen bør gjennom-

føres, legges hovedvekten på gjeldende norske regler om rapportering.

Luftfartsloven § 12-9 gir hjemmel til å fastsette forskrift om at bestemte persongrupper som arbeider i luftfarten skal ha plikt til å rapportere opplysninger om luftfartsulykker og luftfartshendelser. Det dreier seg blant annet om fartøysjefer, andre flybesetningsmedlemmer, konstruktører av fly, ansatte i flysikringstjenesten (typisk Avinor), personer som driver lufthavner, personer som betjener fly på bakken (typisk vedlikehold), personer i bakketjenesten på lufthavnene og andre personer som kommer i befatning med opplysninger som kan bidra til å forebygge flyulykker.

Disse persongruppene er pålagt å rapportere opplysninger i forskrift 12. august 2006 nr. 1393 om varslings- og rapporteringsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv. Denne forskriften inneholder også eksempellister over typer av opplysninger de enkelte persongruppene har plikt til å rapportere.

Det er verd å merke seg at gjeldende lov ikke inneholder bestemmelser om frivillig rapportering. Av forarbeidene fra 2005 fremgår det at det ikke skyldes motstand mot frivillig rapportering. I stedet tenkte man at den pliktige rapporteringen nærmest skulle omfatte alle relevante opplysninger, og at det derfor ikke var behov for supplerende frivillig rapportering. I tillegg ble katalogen over beskyttelsesreglene oppfattet som så omfattende at det ville være galt å gi dem anvendelse på en uklar gruppe av frivillige rapporter.

Rapporter etter § 12-9 skal sendes til Luftfartstilsynet som til slutt lagrer opplysningene i en nasjonal database. I 2007 ble det etablert et elektronisk rapporteringssystem som benytter seg av den fellesstatlige Altinn-tjenesten som administreres av Brønnøysundregistrene. I dag skjer 99 prosent av all rapportering elektronisk og gjennom dette systemet. SHT får også melding om rapporter som gjelder ulykker og alvorlige hendelser (det SHTs undersøkelsesansvar omfatter).

Siden de enkelte flyselskapene, flyplasselskapene, osv – heretter omtalt som «organisasjonene» i tråd med rapporteringsforordningens ter-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

minologi – har egne systemer for innsamling og bruk av risikoopplysninger, skjer en stor del av rapporteringen i dag via de organisasjonene der de rapporteringspliktige arbeider. Dette forutsetter at organisasjonens systemer samspiller med skjemaet i Altinn. Her ligger det en del praktiske og kostnadmessige utfordringer som det ikke er anledning til å redegjøre utfyllende for her, men som er et sentralt tema i de prosessene som er omtalt i punkt 2.2.

Luftfartslovens kapittel XII inneholder et helt sett av regler som skal beskytte rapportørene mot negative konsekvenser av å gi fra seg opplysninger (beskyttelsesreglene). Nedenfor presenteres disse. I bransjen brukes noen ganger uttrykket «*just culture*» som betegnelse på de samme ideene som ligger bak beskyttelsesreglene, men ofte slik at «*just culture*» har en noe mer generell betydning – gjerne i retning av en ikke-straffende læringskultur. Når uttrykket dukker opp i det følgende er det som regel i denne vage og positive betydningen.

Luftfartsloven § 12-25 sier at de opplysningene Luftfartstilsynet mottar skal lagres med tanke på elektronisk videreformidling. I praksis skjer videreformidlingen i form av opplasting til en felles-europeisk database som administreres av EU-kommisjonen. Loven krever at Luftfartstilsynet skal fjerne alle referanser til enkeltpersoners navn og adresse før opplysningene legges inn i den nasjonale databasen. All senere bruk av opplysningene er med andre ord anonymisert. Rapporten til Luftfartstilsynet er på den annen side ikke anonymisert.

Luftfartsloven § 12-26 pålegger de som arbeider i Luftfartstilsynet den samme strenge taushetsplikten som de som arbeider for SHT, jf. henvisningen til §12-19 som gjelder SHT. For det første har disse personene taushetsplikt etter forvaltningsloven, men skjerpet ved at opplysninger ikke kan gis videre til påtalemyndigheten i tråd med forvaltningsloven § 13b første ledd nr. 6 (§ 12-19 første ledd). Dernest følger det av § 12-19 annet ledd at opplysninger som mottas fra personer som er underlagt strengere taushetsplikt etter spesiallovgivning – typisk yrkeslovgivning – gjelder tilsvarende for («*smitter over på*») de som arbeider i Luftfartstilsynet. Kanskje aller viktigst er det at § 12-19 slår fast at alle opplysninger som mottas som ledd i det pliktige rapporteringssystemet (§ 12-9) er underlagt taushetsplikt. Unntak gjelder bare dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en luftfartsulykke eller luftfartshendelse.

Ordlyden i unntaksbestemmelsen er generell, men det man særlig har hatt i tankene er opplysninger som er nødvendige for å gi en tilfredsstillende fremstilling av faktum i undersøkelsesmyndighetens (SHTs) havarirapporter. Endelig inneholder § 12-19 fjerde og sjette ledd bestemmelser om utveksling av opplysninger med utenlandske myndigheter og organisasjoner som arbeider med å forebygge flyulykker.

Luftfartsloven § 12-28 forbyr at Luftfartstilsynet trekker tilbake sertifikater de har utstedt basert på opplysninger som er rapportert i medhold av §12-9. På samme måte kan de ikke ilegge overtredelsesgebyr basert på slike opplysninger. Unntak gjelder dersom opplysningene viser at vedkommende ikke tilfredsstiller fastsatte medisinske krav eller av andre grunner er «klart uskikket til å inneha sertifikatet».

Luftfartsloven § 12-29 slår fast at opplysninger som er rapportert i medhold av § 12-9 ikke kan brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene. Denne bestemmelsen er blant annet begrunnet med at Den europeiske menneskerettighetskonvensjon forbyr regler som pålegger noen å bidra til bevis for at man selv har gjort noe straffbart (selvinkriminering). Prinsippet ble opprinnelig introdusert for å kunne pålegge utvidet forklaringsplikt for SHT, men ble i 2005 utvidet til også å omfatte opplysninger som rapporteres til Luftfartstilsynet.

Luftfartsloven § 12-30 gjør det klart at staten ikke kan anlegge sivilt søksmål på grunnlag av uaktsomme handlinger eller unnlater SHT eller Luftfartstilsynet har blitt kjent med utelukkende som følge av opplysninger mottatt i medhold av rapporteringsreglene eller gjennom forklaring for undersøkelsesmyndigheten. Dette gjelder likevel ikke når opplysningene knytter seg til luftfartsulykker eller når den som har gitt opplysningene har opptrådt grovt uaktsomt.

Luftfartsloven § 12-31 forbyr at arbeidstakere som avgir rapport etter § 12-9, eller som forklarer seg for undersøkelsesmyndigheten, utsettes for sanksjoner fra arbeidsgiveren som følge av dette. Dette forbudet er likevel ikke til hinder for at arbeidsgiveren iverksetter tiltak for å forbedre arbeidstakerens kvalifikasjoner, dersom opplysningene viser at arbeidstakeren ikke oppfylder helsemessige krav for å inneha stillingen, dersom arbeidstakeren har opptrådt grovt uaktsomt eller dersom opplysningene har blitt kjent på annen måte enn gjennom arbeidstakerens rapportering eller forklaring.

De bestemmelsene som er gjengitt ovenfor gjelder bruken av opplysninger om den som selv

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

rapporterer – ikke bruken av opplysninger som omhandler andre mennesker. Her innebærer rapporteringsforordningen en endring. Se mer om dette under punkt 4.4.4.4.

4.3 Sammenhengen mellom rapporteringsforordningen og undersøkelsesforordningen – lovsystematikken

Som nevnt i kapittel 1 foreslår departementet at forordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av luftfartsulykker og luftfartshendelser innenfor sivil luftfart og om opphevelse av direktiv 94/56/EF (undersøkelsesforordningen) bør omdannes fra forskrift til lov samtidig med at rapporteringsforordningen inkorporeres i luftfartsloven. Begrunnelsen er at disse to temaene saklig sett henger nært sammen, at de begge er omhandlet i gjeldende luftfartslovs kapittel XII og at det er flere krysshenvisninger mellom de to forordningene som tilsier at de ikke bør gjennomføres på ulikt regelnivå (lov/forskrift).

Lovforslaget innebærer at kapittel XII i luftfartsloven beholder strukturen med to underkapitler, ett som handler om undersøkelse av ulykker og ett som handler om ulykkesforebygging basert på rapportering av opplysninger. Hvert av disse kapitlene innledes med lovbestemmelser som slår fast at henholdsvis undersøkelsesforordningen og rapporteringsforordningen gjelder som lov.

Både undersøkelses- og rapporteringsforordningen tillater på noen områder at det gis utfyllende nasjonale bestemmelser. Som det fremgår av lovforslaget gjøres dette særlig i form av bestemmelser i de to underkapitlene som beskytter de som gir opplysninger til Statens havarikommisjon for transport eller til Luftfartstilsynet. På samme måte som i dagens lov speiler disse bestemmelsene hverandre i stor grad.

Noen av punktene nedenfor omtaler samspillet mellom de to forordningene på mer spesielle punkter.

4.4 Vurdering av det som er nytt i rapporteringsforordningen

I det følgende gjengir vi først (punkt 4.4.1) noen generelle synspunkter fra høringsnotatet om rapporteringsforordningen og noen generelle kommentarer høringsinstansene har hatt til forordningen og forslaget til gjennomføringsbestemmelser.

Deretter (punktene 4.4.2 til 4.4.6) gjengir vi departementets omtale av noen mer spesielle problemstillinger fra høringsnotatet og høringsinstansenes merknader til disse. Fremstillingen har ikke som mål å gjengi alle sider av rapporteringsforordningen og forslaget til gjennomføringsbestemmelser, men å fremheve noen sider som antas å ha politisk betydning.

4.4.1 Generelt

Departementets *høringsnotat* er preget av en generelt positiv vurdering av rapporteringsforordningens bestemmelser. På viktige områder innebærer forordningen at EU-reglene nærmer seg norsk rett. Særlig viktig er beskyttelsesreglene. På andre områder viderefører forordningen de standardene som følger av det eldre rapporteringsdirektivet fra 2003. Og på noen områder mente departementet at forordningen forbedrer både de eldre europeiske reglene og gjeldende norsk rett. Det gjelder kanskje særlig bestemmelsene som skal bidra til at rapporterte opplysninger faktisk tas i bruk til å forebygge ulykker og at rapporteringen ikke blir et mål i seg selv. Dessuten ble det vurdert som en styrke at ikke bare de som selv rapporterer, men også de som er omtalt i rapporter, gis beskyttelse mot sanksjoner.

Departementet mener det er dekning for å si at *høringsinstansene* er gjennomgående positive til forslaget og forholdet mellom den og gjeldende norske regler.

Avinor AS (Avinor) uttaler:

«[Avinor] stiller seg positiv til at det kommer en forordning som harmoniserer og strømlinjeformer rapportering, analyse og oppfølging av luftfartshendelser i Europa. Dog er det [Avinors] forståelse at man i Norge i europeisk målestokk er relativt gode på mye av det forordningen omhandler. [Avinor] understreker derfor viktigheten av å beholde de løsningene som i dag fungerer godt samtidig med at implementeringen av 376/2014 i norsk rett løfter arbeidet med flysikkerheten».

Statens havarikommisjon for transport (SHT) sier innledningsvis i sin høringsuttalelse:

«Havarikommisjonen stiller seg bak formålet ved den nye EU forordningen. SHT er glad for å se at prinsippet «just culture» er godt ivarettatt i arbeidet med denne forordningen. I denne sammenhengen vil SHT minne om viktigheten av å beskytte sensitiv informasjon slik som lyd

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

og bilde slik at dette prinsippet kan holdes i hevd.

SHT anser at Norge har hatt en god rapporteringskultur og et moderne rapporterings-system.»

Landsorganisasjonen (LO) innleder sin høringsuttalelse med å si at:

«LO er positiv til «Rapporteringsforordningen» (EU) nr. 376/2014 som etablerer et felles regelverk innen EU/EØS, men med mulighet til å beholde eksisterende og strengere nasjonale regler.»

Norges luftsportforbund (NLF) uttaler:

«NLF er positiv til at det etableres et felles rapporteringsregime for europeisk luftfart, da dette kan bidra til bedre innsikt i hvilke sikkerhetsutfordringer alle kategorier av luftfartøy står overfor. Dette kan igjen gi viktige bidrag til sikkerhetsarbeidet, både nasjonalt og innenfor de ulike aktivitetene i luften. (.....).

I tråd med «just-culture»-begrepet og det å dyrke en rapporteringskultur, er det avgjørende at de mekanismer som beskytter den som rapporterer mot negative konsekvenser – og som gjelder etter dagens nasjonale regler – videreføres i sin helhet. Det vises her til at forordningen (EU) nr. 376/2014 åpner for at nasjonale bestemmelser kan sette strengere krav til beskyttelse av den som rapporterer enn hva forordningen i seg selv legger opp til. Dette mulighetsrommet bør benyttes slik Samferdselsdepartementet foreslår.

Enhver negativ konsekvens som følger av det å rapportere, vil i seg selv redusere utøvernes vilje til rapportering, noe som igjen undergraver rapporteringsforordningens formål. Skal rapportering fortsette å være en viktig komponent i utviklingen av luftfartens allerede høye sikkerhetsnivå, er det helt avgjørende at beskyttelsen av de som rapporterer ikke svekkes.»

4.4.2 Frivillig rapportering

Luftfartsloven *har i dag ikke* regler om frivillig rapportering, bare om pliktig rapportering. Det betyr selvsagt ikke at det er noe i veien for at en person som arbeider i luftfarten rapporterer frivillig til Luftfartstilsynet eller til vedkommendes arbeidsgiver, men i et slikt tilfelle vil den som rapporterer ikke ha noen garanti for at de rapporterte opplysningene behandles i tråd med de strenge beskyt-

telsesreglene som er beskrevet i punkt 4.2. Den praktiske betydning av dette er trolig nokså marginal. Målet med utformingen av reglene om pliktig rapportering har nemlig vært å dekke alle opplysninger som kan bidra til å forebygge ulykker. Dermed bør behovet for supplerende frivillig rapportering være begrenset. Det vises til begrunnelsen for de nåværende reglene i Ot.prp. nr. 50 (2004–2005) punkt 7.12.

Rapporteringsforordningen pålegger organisasjonene, medlemsstatene og Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) å etablere ordninger for frivillig rapportering som supplerer den obligatoriske. Frivillig rapportering gjør det mulig for personer som ikke er underlagt rapporteringsplikt å rapportere og den åpner for at personer som har rapporteringsplikt kan rapportere om andre forhold enn de har plikt til å rapportere om.

Det er viktig at rapporteringsforordningen langt på vei likestiller opplysninger som er rapportert frivillig med opplysninger som er pliktig å rapportere. Det viktigste aspektet ved dette er at opplysningene ikke kan brukes som grunnlag for sanksjoner (beskyttelsesreglene). På den annen side er det ikke slik at alle opplysninger som er rapportert frivillig til arbeidsgiver skal formidles videre til luftfartsmyndighetene – slik som obligatorisk rapporterte opplysninger. Medlemsstatene plikter samtidig å etablere en ordning for frivillig rapportering direkte til luftfartsmyndighetene. Departementet legger til grunn at det er tillatt å åpne for at frivillig rapportering skjer i et enklere format enn den pliktige slik at terskelen for å melde fra om relevante forhold ikke blir unødvendig høy.

I *høringsnotatet* gjenga departementet de vurderingene som fremgår av Ot.prp. nr. 50 (2004–2005) og forholdet mellom disse og forslaget i rapporteringsforordningen. Hovedbudskapet var at kravet om å etablere et system for frivillig rapportering vil være en formell nyskaping i norsk rett, men at det er helt i tråd med de grunnprinsippene gjeldende norsk rett bygger på. Den praktiske forskjellen vil derfor være liten.

Ingen av *høringsinstansene* har kommentert forordningens bestemmelser om frivillig rapportering.

Departementet finner etter dette grunn til å karakterisere ordningen med frivillig rapportering som et positivt tilskudd til det eksisterende norske rapporteringssystemet.

4.4.3 Risikoklassifisering

Opplysninger som rapporteres skal på sikt klassifiseres basert på kriterier for hvilken risiko de for-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

holdende de belyser utgjør. Ved hjelp av klassifiseringen blir det mulig å skille de farligste og de mindre farlige forholdene. Blant annet bør de risikofaktorene som utgjør en umiddelbar fare fjernes raskere enn de som bare utgjør en langsiktig fare, så lenge man er nødt til å prioritere. Samlet sett innebærer dette at det ulykkesforebyggende arbeidet gjøres mer risikobasert på en kostnadseffektiv måte.

Men å utarbeide slike kriterier er komplisert. Derfor inngår de ikke som en del av rapporteringsforordningen selv. I stedet pålegger den EU-kommisjonen, i samarbeid med medlemsstatene, innen 15. mai 2017 å utarbeide en ordning for risikoklassifisering som myndighetene skal benytte. Lovutkastet innebærer at det er hjemmel for å gjennomføre dette utfyllende regelverket ved hjelp av forskrift. Slik departementet og Luftfartstilsynet leser forordningen skal rapportørene risikoklassifisere rapportene allerede fra forordningen trer i kraft selv om den utfyllende risikoklassifiseringen ennå ikke er vedtatt. Men Luftfartstilsynets kvalitetskontroll med denne risikoklassifiseringen vil ikke tre i kraft før den utfyllende klassifiseringen er vedtatt.

4.4.4 Bedre beskyttelse mot negative følger av å rapportere

4.4.4.1 Generelt

Den politisk viktigste endringen fra rapporteringsdirektivet til rapporteringsforordningen er trolig at EU-reglene nå gir et sterkere vern for rapportørene mot negative konsekvenser av å rapportere – enten rapporten er frivillig eller obligatorisk, og enten mottakeren er staten eller den organisasjonen rapportøren arbeider for. Fordi luftfartsloven allerede går lenger i å beskytte rapportørene enn rapporteringsdirektivet, innebærer rapporteringsforordningen først og fremst at medlemslandene i EU nå løftes opp omtrent på det samme beskyttelsesnivået som vi allerede har i Norge.

4.4.4.2 Liste over beskyttelsesprinsippene i rapporteringsforordningen

Det kan diskuteres hvilke regler som er beskyttelsesregler, men departementet mener det er rimelig å nevne følgende prinsipper – i litt forkortet og unøyaktig form:

- i. Kravet om at alle opplysninger om en persons navn eller adresse skal fjernes før de lagres i den nasjonale databasen som for Norges del føres av Luftfartstilsynet (anonymisering).

- ii. Det er et organisatorisk krav at de personene som får befatning med rapporterte opplysninger i et luftfartsforetak («organisasjon») i størst mulig grad skal være uavhengige av resten av organisasjonen.
- iii. I forlengelsen av det foregående kravet er det et grunnleggende krav at rapporterte opplysningen bare skal brukes til å forebygge ulykker. Selv om uttrykket ikke brukes i forordningen likner dette på et generelt «need to know»-prinsipp. Man kan også si at opplysningene skal være taushetsbelagte med unntak for bruk blant personer som arbeider nettopp med ulykkesforebygging.
- iv. Med noen viktige forbehold (se punkt 4.4.4.6), skal medlemsstatene avstå fra å ta rettslige skritt (gå til rettssak) på grunnlag av uoverlagte («unpremeditated») eller uaktomme («inadvertent») brudd på loven som de bare er blitt med kjent med som følge av rapportering.
- v. På tilsvarende måte skal ikke rapporterte opplysninger brukes som grunnlag for sanksjoner i forvaltningssaker («disciplinary or administrative proceedings») – typisk det å trekke tilbake et sertifikat man er avhengig av for å kunne utøve yrket sitt.
- vi. En arbeidsgiver har ikke lov til å rette sanksjoner mot noen som arbeider for vedkommende på grunnlag av rapporterte opplysninger.
- vii. Alle organisasjoner plikter å fastsette egne interne prinsipper for «just culture», og disse skal konkretisere hvordan de kravene som er nevnt ovenfor skal følges opp.

Riksadvokaten har følgende generelle merknad til beskyttelsesbestemmelsene:

«Riksadvokaten noterer at verken undersøkelsesforordningen eller rapporteringsforordningen har som formål å plassere strafferettslig skyld eller ansvar. Vi mener det hadde vært en fordel om luftfartsloven fortsatt (slik § 12-1 tredje ledd gjør i dag) klart ga uttrykk for at undersøkelser av ulykker og hendelser, og arbeidet med oppfølging av rapporterte hendelser, ikke har som mål å avdekke strafferettslig skyld eller ansvar. Dette er viktige avklaringer for de som blir berørt av undersøkelsesmyndigheten og luftfartsmyndighetens arbeid.»

Avinor AS (Avinor) kommenterer beskyttelsesreglene og det beslektede «just culture»-begrepet slik:

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

«For [Avinor] er «just culture» en forutsetning ikke bare for at ansatte er villig til å rapportere, men også for kvaliteten på den informasjonen som rapporteres inn. Målrettet arbeid over flere år har ført til at [Avinor] i dag er i en situasjon der kvantitet og kvalitet på rapporter om luftfartshendelser er på et relativt høyt nivå. Gjennom de erfaringene [Avinor] har gjort seg i dette arbeidet fremstår det som helt klart at «just culture» må ivaretas og dyrkes også i fremtiden. [Avinor] stiller seg derfor bak de vurderingene som er gjort vedrørende «just culture» i høringsnotatet, og understreker at de såkalte beskyttelsesreglene er av avgjørende betydning for god rapportering av luftfartshendelser».

Departementet er naturligvis helt enig i realiteten i Riksadvokatens merknad. Av høringsnotatet fremgår dette tydelig. Spørsmålet er om det er behov for, eller god regelteknikk, å beholde en uttrykkelig bestemmelse som den Riksadvokaten viser til utover undersøkelsesforordningens egne bestemmelser. Allerede i undersøkelsesforordningens artikkel 1 heter det nemlig:

«Denne forordning har som mål å bedre flysikkerheten ved å sikre et høyt nivå av effektivitet, hurtighet og kvalitet i europeiske sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart, hvis eneste mål er å forebygge framtidige ulykker og hendelser uten å fordele skyld eller ansvar,....».

Strengt formelt sett er det derfor ikke tvilsomt at undersøkelsesmyndighetens arbeid skal avgrenses mot skyld- og ansvarsfordeling i fremtiden, akkurat som dag. Samtidig er departementet enig med Riksadvokaten at denne avgrensningen er av så sentral betydning at gode grunner taler for å synliggjøre det i den ordinære lovteksten slik leseren av luftfartsloven møter den. I det endelige lovutkastet er derfor en slik bestemmelse tatt med.

Departementet tar videre til etterretning at Avinor uttrykker generell støtte til de prinsippene som begrunner beskyttelsesreglene, selv om terminologien er noe varierende. Departementet mener det er dekning for å si at høringsuttalelsen fra Avinor er et uttrykk for at høringsinstansene gjennomgående stiller seg positive til de hensynene som ligger bak beskyttelsesreglene.

Fordi beskyttelsesreglene innebærer avveining av tungtveiende politiske prinsipper som vern av liv og helse mot behovet for å kunne sanksjonere kritikkverdige handlinger, er det til dels

klare forskjeller i rettstilstanden mellom medlemslandene. Det har derfor vært nødvendig å avvike fra prinsippet om at forordningen skal være totalharmoniserende på dette området. Den åpner til en viss grad for at nasjonale regler av strafferettslig karakter går foran, og den åpner motsatt for at medlemsstatene kan beholde og innføre nye beskyttelsesregler som gir et sterkere vern enn det som følger av forordningen. Den sistnevnte bestemmelsen er kommet med blant annet etter at EFTA-landene sendte et felles brev med ønske om å få tilføyd en slik bestemmelse etter at EU-kommisjonen hadde lagt frem sitt forslag.

4.4.4.3 *Likestiller ansatte, innleide og selvstendige næringsdrivende*

Rapporteringsforordningen presiserer at beskyttelsesreglene omfatter, ikke bare *ansatte* rapportører, men også *innleid personell* og *selvstendige næringsdrivende* som «arbeider for» virksomheter som er omfattet av rapporteringsordningene. Dette har også tidligere vært en foretrukket tolkning, men det er positivt at dette er klargjort når en samtidig ser en tendens til mer bruk av innleid personell og kontraktører i luftfarten.

Om denne formelle utvidelsen er tilstrekkelig til å sikre at ikke-ansatt personell rapporterer i like stor grad som ansatt personell, er ikke enkelt å dokumentere. Uansett vil ikke en slik eventuell forskjell være et resultat av den nye forordningsteksten Stortinget skal vurdere. Departementet er kjent med at EU-kommisjonen har gitt Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) i oppdrag å vurdere om nye utviklingstrekk i luftfartsindustrien skaper nye sikkerhetsproblemer, og bruken av ikke-ansatt personell er ett av disse utviklingstrekkene. Et slikt arbeid vil i praksis måtte pågå kontinuerlig, og det er neppe grunnlag for å gi et endelig ja- eller nei-svar. For departementet er det viktig å få frem at det støtter det internasjonale arbeidet med å overvåke utviklingen og identifisere eventuelle nye farer.

4.4.4.4 *Beskyttelsen omfatter både rapportøren og de som omtales i rapporter*

Beskyttelsesreglene i det eldre rapporteringsdirektivet, og i gjeldende norsk rett, omfatter bare den som selv rapporterer. Den nye rapporteringsforordningen gir også beskyttelse for den som ikke selv rapporterer, men som omtales i en rapport. Det kan f.eks. være at en flykaptein rapporterer til arbeidsgiver eller til staten om hva en styrmann har foretatt seg.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Fremstillingen blant annet i Ot.prp. nr. 50 (2004–2005) punkt 7.1 viser at en var seg bevisst dette skillet allerede da Stortinget behandlet gjeldende lov i 2005. Resonnementet er at ikke bare negative konsekvenser som rammer en selv, men også negative konsekvenser som rammer kolleger, den bedriften man arbeider i mer generelt eller personer man ikke har et personlig forhold til, kan være et hinder for at relevante opplysninger gis til de som arbeider med å forebygge ulykker.

Av høringsinstansene har særlig *Landsorganisasjonen i Norge (LO)* kommentert sammenhengen mellom ansettelsesmodeller og beskyttelsesreglene:

««Non-punitive reporting» og «Just Culture» er hjørnesteiner i den sikkerhetskultur som flybransjens operative praksis bygger på, og som aktørene i bransjen har bygget opp og investert i gjennom mange tiår. En forutsetning for at denne sikkerhetskulturen ikke undergraves er opprettholdelse av ansvarlige ansettelsesmodeller (piloter må være direkte ansatt i flyselskaper), vitenskapelig dokumenterte forsvarlige tjenestegjøringsbestemmelser, et effektivt tilsyn og et samordnet regelverk i EU.

LO er av den oppfatning at selv om man får et bedre regelverk hvor man sidestiller ansatte og kontraktører, så vil det være aktører som likevel ikke vil bli omfattet av regelverket. Kontraktører innleid fra bemanningsselskaper utenfor EU/EØSs grenser vil i realiteten ikke ha beskyttelse mot sanksjoner fra «arbeidsgiver» ved rapportering av forhold som kan ha sikkerhetsmessige konsekvenser. De leies bare ikke inn lenger og dette underbygger det som tidligere nevnt [?] knyttet til «Forsvarlige ansettelsesmodeller.»

Merknaden fanger opp en problemstilling som både departementet og EU-kommisjonen er seg bevisst. Departementet er enig i utgangspunktet om at formell likestilling mellom ansatte og innleide i seg selv ikke er tilstrekkelig til å sikre samme reelle rapporteringsvilje. Dette har bidratt til at EU-kommisjonen har gitt det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) i oppdrag å vurdere de sikkerhetsmessige betydningene av såkalte «nye forretningsmodeller». Foreløpige vurderinger peker på sikkerhetsstyringssystemer (SMS) knyttet for eksempel til flyselskapenes air operators certificate (AOC) som et mulig middel til å håndtere denne typen endringer i risiko som følger av eventuelle endringer i rapporteringsvilje. Departementet følger med på at de berørte avdelingene

i Luftfartstilsynet har en fortløpende dialog om disse problemstillingene.

4.4.4.5 Unntaket for forsettlig og klart kritikkverdige handlinger

Beskyttelsesreglene er ikke ment å være et amnesti for personer som opptrer kritikkverdige. De er ment å være en legitim beskyttelse for personer som gjør så godt de kan, men som begår «feil», opptrer ikke-optimalt eller som ikke har de forutsetningene eller kvalifikasjonene som trengs for å håndtere en situasjon på den beste måten.

Rapporteringsforordningen gjør det derfor klart at bevisste forsømmelser og handlinger som er preget av «en åpenbar, alvorlig og grov mangel på yrkesmessig ansvar for å treffe tiltak som situasjonen krever, noe som forårsaker forutsigbar skade på en person eller eiendom eller i alvorlig grad går ut over flysikkerhetsnivået» – at slik oppførsel ikke er vernet av de prinsippene som er nevnt i punkt 4.4.4.2.

Riksadvokaten bemerker i sin høringsuttalelse at skillet mellom de ulike skyldformene ser ut til å være noe mangelfullt gjengitt i høringsnotatet. Det vises til at den bestemmelsen som er sitert ovenfor tenderer mot det som i norsk strafferett gjerne betegnes som sannsynlighetsforsett, jf. straffeloven (2005) § 23 annet ledd. Men i tillegg omfatter den også det som i norsk strafferett betegnes som grov uaktsomhet.

Departementet er enig i dette, men ser heller ingen grunn til å kommentere det nærmere all den tid forordningen uansett vil bli gjeldende etter sin egen ordlyd uten at uttalelser i høringsnotatet vil ha noen rettskildeværdi.

4.4.4.6 Sammenhengen mellom forklaringsplikt etter undersøkelsesforordningen og det foreslåtte prosess- og bevisforbudet – ønskeligheten av å ha tilsvarende forbud for opplysninger som er rapportert

Det følger av § 12-16 i luftfartsloven at

«[E]nhver plikter på forlangende, og uten hensyn til taushetsplikt, å gi undersøkelsesmyndigheten de opplysninger han eller hun sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen. Enhver som forklarer seg har rett til å la seg bistå av advokat eller annen person under forklaring.»

Den strenge plikten til å forklare seg – uavhengig av taushetsplikt – innebærer at man også har plikt

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

til å forklare seg om forhold som er straffbare. I følge Den europeiske menneskerettighetskonvensjon har ingen plikt til å bidra til sin egen strafferettslige fellelse. Da forklaringsplikten for undersøkelsesmyndigheten i sin tid ble innført ble det samtidig lagt til grunn at dette bare var mulig dersom man samtidig gjorde det klart at opplysninger som er gitt til undersøkelsesmyndigheten ikke kan brukes som bevis i en senere straffesak mot den som har gitt opplysningene. Se Ot.prp. nr. 28 (2000–2001) punkt 3.15.5.

Fra 2005 følger dette bevisforbudet av luftfartsloven § 12-24. Samtidig utvider denne bestemmelsen, og § 12-29, bevisforbudet til også å omfatte rapporterte opplysninger som gis til Luftfartstilsynet eller til undersøkelsesmyndigheten.

I høringsnotatet legger departementet til grunn at undersøkelsesforordningen gir grunnlag for en tilsvarende forklaringsplikt når det i artikkel 11 nr. 2 heter: «Uten hensyn til eventuelle krav om taushetsplikt fastsatt i EU-rettsakter eller nasjonal lovgivning skal undersøkelseslederen særlig ha rett til å innkalle og utspørre vitner og kreve at de avgir eller fremskaffer opplysninger eller bevis av betydning for sikkerhetsundersøkelsen» (uthevet her). Samtidig følger det av artikkel 14 nr. 1 i undersøkelsesforordningen at «[F]ølgende opplysninger skal ikke gjøres tilgjengelig eller brukes for andre formål enn sikkerhetsundersøkelser: a) Alle forklaringer som myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har opptatt fra personer i løpet av sikkerhetsundersøkelsen....». Men i artikkel 14 nr. 3 heter det videre: «Uten hensyn til [de bestemmelsene som er sitert foran] kan den domstol eller myndighet som har kompetanse til å treffe beslutning om frigivelse av opplysninger i henhold til nasjonal lovgivning, treffe beslutning om at fordelene ved å frigi opplysninger for noe annet lovlig formål, oppveier de negative følgene et slikt tiltak kan ha på nasjonalt og internasjonalt plan på denne eller fremtidige sikkerhetsundersøkelser. Medlemsstatene kan beslutte å begrense de tilfeller der en slik beslutning om frigivelse kan tas, i samsvar med EU-rettsakter.»

Departementet foretok ikke en detaljert vurdering av forklaringsplikten i *høringsnotatet*.

Riksadvokaten har en nokså omfattende merknad i sin høringsuttalelse som departementet gjengir i sin helhet nedenfor. Departementet gjør oppmerksom på at merknaden et stykke på vei behandler opplysninger som er avgitt til undersøkelsesmyndigheten, og opplysninger som er rapportert, under ett. Disse tilfellene er behandlet adskilt i lovutkastet (§§ 12-8 og 12-12):

«Luftfartsloven har allerede i dag bestemmelser om at opplysninger som rapporteres eller som gis til undersøkelsesmyndigheten under forklaringsplikt, ikke kan brukes som bevis i straffesak mot den som har gitt opplysningene. Som Riksadvokaten ga uttrykk for i forbindelse med innføringen av disse bestemmelsene, er forbudet mot bruk av opplysninger mottatt av havarikommisjonen som bevis i senere straffesak mot den som har gitt opplysningene, nødvendig av hensyn til vernet mot selvinkriminering i Den europeiske menneskerettighetskonvensjonen.

Forordningen som ligger til grunn for lovendringsforslaget, krever beskyttelse både av de som rapporterer og av de det rapporteres om mot sanksjoner så lenge oppgaven utføres i tråd med de erfaringer og den opplæringen man har. Det åpnes likevel for å gjøre unntak fra beskyttelsesreglene i tilfeller hvor det enten foreligger forsettlig forsømmelse, eller der det foreligger en alvorlig og grov tilsidesettelse av en åpenbar risiko og dyp mangel på profesjonelt ansvar for de handlinger som åpenbart er påkrevet under omstendighetene, og som forårsaker forutsigbar skade på person eller eiendom, eller som i alvorlig grad setter luftfartssikkerheten i fare (artikkel 16 nr. 10 bokstav b).

Vi har notert oss at norske myndigheter under arbeidet med forordningen har arbeidet for at den nye [rapporterings]forordningen skal inneholde mest mulig ambisiøse beskyttelsesregler. Lovendringsforslaget legger i forlengelsen av dette opp til et «totalforbud» mot bruk som ledd i strafforfølging av opplysninger som rapporteres eller som gis til undersøkelsesmyndigheten under forklaring – ikke bare overfor den som har rapportert eller gitt opplysninger, men også den som bare er omtalt i rapport eller i forklaring. Det kan etter vår vurdering stilles spørsmål ved om også personer som bare er omtalt i forklaring gitt i forbindelse med undersøkelse av hendelse eller ulykke, som utgangspunkt og i prinsippet skal være omfattet av beskyttelsesreglene i tilfeller hvor det foreligger forsettlig eller grovt uakt-som forsømmelse. Dette kan ikke begrunnes i selvinkrimineringsvernet.

Med en slik regel ser vi det som svært viktig at retten kan frigi opplysninger etter en konkret vurdering. Vi spør i den forbindelse om ikke forslaget til § 12-8 uttrykkelig bør angi den vurderingen domstolen skal foreta, og ikke bare henviser til undersøkelsesforordningen

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

artikkel 14 nr. 3. For sakens fulle opplysning er det viktig at politiet kan få opplysninger i tilfellet hvor det er snakk om forsettlige eller grovt uaktsomme forsømmelser.

Med et slikt «totalforbud» som lovforslaget legger opp til, vil rapporteringspliktige opplysninger som ikke har gitt seg utslag i en ulykke eller hendelse, men bare en farlig situasjon eller potensielt farlig situasjon, jf. straffeloven 1902 § 150 og straffeloven 2005 § 140, heller ikke kunne brukes i etterforskning og strafforfølgning av en mulig fremkalling av fare mot andre enn den som har gitt opplysningene. Vi stiller oss kritisk til dette. Vi minner om at også strafforfølgning har en sentral preventiv funksjon.»

I en viss kontrast til det synet Riksadvokaten gir uttrykk for står høringsuttalelsen fra *Statens havarikommisjon for transport (SHT)*. Uttalelsen er en kommentar til departementets spørsmål i høringsnotatet om det er behov for en egen bestemmelse om bevis- eller prosessforbud i luftfartsloven i tillegg til det som følger av rapporterings- og undersøkelsesforordningen selv:

«Med henvisning til spørsmålet i [høringsnotatet] om å utelate denne paragrafen siden innholdet kan være dekket i undersøkelsesforordningen som igjen er gjort til norsk lov gjennom [utkastet til] § 12-6 er SHT av den oppfatning at paragrafen bør beholdes. Innholdet må gjerne justeres og gjøres enda tydeligere for å beskytte informasjon mot misbruk. Lovteknisk er forordningen gjemt inne i luftfartsloven og innholdet er dermed ikke synlig uten at man henter fram forordningen. Med erfaring fra at dette er et område hvor undersøkelsesmyndigheten blir satt under et stadig større press er det spesielt viktig at innholdet er lett synlig. Nasjoner som har levd en stund med undersøkelsesforordningen melder tilbake at forordningen kan utfordres på dette området og da spesielt i sivile saker.»

Departementet slutter seg til det vi oppfatter som Riksadvokatens grunnleggende poeng, nemlig at beskyttelsesreglene ikke bør strekke seg lenger enn strengt nødvendig fordi behovet for å kunne ilegge straff også er et tungtveiende samfunns-hensyn som langt på vei har samme formål (prevensjon). Spørsmålet er hvilken regulering som gir mest ulykkesforebygging.

Av punkt 4.4.4.4 fremgår det at man var seg bevisst skillet mellom opplysninger som gjelder

rapportøren selv og opplysninger som gjelder *andre som bare er omtalt* da Stortinget behandlet de gjeldende lovbestemmelsene i 2005. Løsningen den gangen ble å ikke beskytte de som bare er omtalt i rapporter, men det er trolig riktig å si at det allerede den gangen ble anerkjent at det finnes gode argumenter for den motsatte løsningen – som nå følger av rapporteringsforordningen – også.

Riksadvokaten har utvilsomt rett i at behovet for å unngå lovbestemmelser som tvinger noen til å bidra til å belyse/bevise egne straffbare forhold (selvinkriminering) ikke rekker lenger enn til å beskytte rapportørene selv. Departementet mener derfor dette regelteknisk kan løses ved at det i beskyttelsesreglene introduseres et skille mellom opplysninger som gjelder rapportøren selv og de som bare er omtalt.

Rapporteringsforordningen er ikke til hinder for at det introduseres et slikt skille for så vidt gjelder rapporterte opplysninger. Den bestemmelsen i høringsforslaget Riksadvokaten først og fremst knytter sin kommentar til (§ 12-8) gjelder derimot opplysninger som gis til undersøkelsesmyndigheten (SHT) under forklaring i medhold av undersøkelsesforordningen. Som det fremgår av innledningen ovenfor tillater artikkel 14 nr. 3 i undersøkelsesforordningen at domstolene i et land gir tilgang til opplysninger som i utgangspunktet ikke skal brukes til noe annet enn flysikkerhetsarbeid. Samtidig kan medlemsstatene begrense denne åpningen saklig. En mulighet vil være å si at opplysninger som gjelder den som selv forklarer seg ikke skal kunne gis ut – selv ikke etter en konkret domstolsvurdering, mens opplysninger som gjelder andre personer skal kunne gis ut etter en konkret domstolsvurdering.

Riksadvokaten ser ut til å mene at de avveiningskriteriene domstolen skal legge til grunn for sitt skjønn, bør fremgå av den ordinære lovteksten, og ikke bare gjennom en henvisning til det vurderingstemaet som fremgår av undersøkelsesforordningen artikkel 14 nr. 3 (se ovenfor). Strengt tatt innebærer dette dobbeltregulering. Samtidig er departementet enig i at det er ønskelig av pedagogiske grunner at angivelsen av de personene som ikke har et absolutt vern (de som bare er omtalt), og det skjønnstemaet domstolen skal legge til grunn når den tar stilling til om opplysningene skal frigis, bør fremgå av samme bestemmelse.

Departementet mener det er grunn til å formulere litt videre unntak fra forbudet mot å anlegge sivil sak for så vidt gjelder opplysninger avgitt

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

etter rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 6 (§ 12-12 annet ledd). Denne forordningen overlater noe større frihet til medlemsstatene enn bevisforbudet etter undersøkelsesforordningen. Lovutkastet innebærer derfor at det i tilknytning til sivile saker skal være anledning for en domstol til å tillate sivilt søksmål også dersom det er kvalifisert grunn til å tro at den som selv har gitt opplysningene har opptrådt forsettlig eller grovt uaktsomt (rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 10 bokstav a eller b).

Dette innebærer også at departementet slutter seg til hovedpoenget til Statens havarikommisjon for transport (SHT), nemlig at bevis- og prosessforbudsreglene er så sentrale at de bør fremgå av den ordinære norske lovteksten, og ikke bare av forordningstekstene. Realiteten er at de to lovbestemmelsene som foreslås uansett er nødvendige for å klargjøre hvordan Norge ønsker å benytte seg av den valgfriheten som forordningene tillater.

4.4.4.7 EØS-rettslige problemstillinger knyttet til de straffeprosessuelle bestemmelsene i rapporteringsforordningen

Strafferett og straffeprosessuelle bestemmelser faller i utgangspunktet utenfor EØS-avtalens saklige virkeområde.

Departementet har vurdert om artikkel 16 nr. 6 er av en slik karakter at den ikke er EØS-relevant/ikke skal tas inn i EØS-avtalen. Bestemmelsen hadde vært krevende dersom den inneholdt et absolutt forbud mot straffeprosessuell forfølgning, men det gjør den ikke. Den innledes slik: «Uten at det berører nasjonal strafferett...». På engelsk: «Without prejudice to applicable national criminal law...». Forordningen sier med andre ord at den ikke står i veien for nasjonale regler som sier noe annet. Dette forbeholdet gjør at bestemmelsen også har karakter av en slags *virkeområdebestemmelse – en bestemmelse som gjør det klart at den viker for nasjonal rett*. Uten å ta stilling til om bestemmelsen ville ha vært EØS-relevant eller ikke dersom den *ikke* hadde sagt at den viker for nasjonal rett, mener departementet at bestemmelsen kan beholdes som den er når den tas inn i EØS-avtalen, og at den friheten bestemmelsen gir medlemsstatene, brukes på den måten som er foreslått i proposisjonen.

4.4.4.8 Taushetspliktens omfang – generelt

Det følger ikke bare av rapporteringsforordningen, men også undersøkelsesforordningen, at medlemsstaten plikter å ha regler som taushets-

belegger opplysninger som – litt enkelt sagt – er samlet inn i medhold av de to regelverkene. Men det nøyaktige innholdet er ikke presist angitt.

I *høringsnotatet* var departementets utgangspunkt at de prinsippene som følger av gjeldene luftfartslov bør videreføres. Se begrunnelsen for dette avslutningsvis i punkt 3. Begge forordninger innebærer at europeisk rett beveger seg i retning av norsk rett, fordi man innser at de prinsippene den bygger på har gode grunner for seg.

De fleste *høringsinstanser* uttaler seg positivt om forslaget, ofte uten å være konkrete om de enkelte beskyttelsesbestemmelsene. Departementet tolker dette dithen at de tar det for gitt at taushetsreglene vil bli videreført med om lag det innholdet de har i dag, og derfor ikke ser noe behov for å kommentere forslaget.

På den annen side uttrykker *Norsk Journalistlag, Norsk redaktørforening og Norsk presseforbund (medieorganisasjonene)* seg kritisk i sin felles høringsuttalelse, langt på vei i tråd med det de gjorde i 2005.

«Vi er svært skuffet over at departementet ikke benytter denne anledningen til en revurdering av de helt spesielle og etter vårt syn unødige omfattende taushetsbestemmelsene som dagens luftfartslov inneholder. Tvert imot, departementet kan – men ikke må – *«opprettholde våre eksisterende nasjonale taushetsregler på dette området, og praktisere den samme (streng) standarden for videreformidling av opplysninger til internasjonale og andre myndigheter og organisasjoner som vi til nå har regelfestet internt i Norge. Disse reglene er bevisst gjort strengere enn forvaltningslovens generelle bestemmelser fordi formålet – vern av liv og helse – er spesielt tungtveiende.»*

Vi mener departementet ikke på noen punkt har godtgjort at hensynet til «liv og helse» er det som begrunner de helt spesielle reglene på området. Derimot har vi en mistanke om at de reelle hensynene bak regelen finnes i EU-direktivets forklaring på behovet for anonymisering og informasjonssikring, nemlig at «potensielt kontroversielle opplysninger ikke spres...». Da de någjeldende bestemmelsene om særlig streng taushetsplikt ble innført i luftfartsloven, var begrunnelsen behovet for å beskytte den som rapporterer, med andre ord en form for varslervern. I forbindelse med den foreliggende forordningen sies det rett ut at det er et ønske også å beskytte dem det rapporteres om. Det kan vi vanskelig se er et legitimt beskyttelsesbehov.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

I et demokrati har befolkningen et naturlig krav på å få vite sannheten om tjenesteytelser i luftfarts-, jernbane- og veisektoren. Dette gjelder særlig tjenester der graden av sikkerhet kan utgjøre forskjellen mellom liv og død for brukerne. De grunnleggende verdiene bak offentlighetsprinsippet gjør seg gjeldende på dette området. Allmennheten har krav på å kunne skaffe seg kunnskap som strekker seg langt ut over det nivået som någjeldende og foreslåtte taushetsbestemmelser legger opp til.

Vi nevner også at det i en årrekke har vært et uttalt mål å redusere antallet taushetsbestemmelser i det norske lovverket, for å gjøre systemet mer oversiktlig og for å fjerne unødige taushetsregler. En stor del av dagens taushetspliktbestemmelser er harmonisert med forvaltningsloven § 13, som for de aller fleste tilfeller dekker legitime behov for taushetsplikt. Derfor er det svært uheldig at departementet nå ønsker å videreføre – og sementere – de særlige taushetspliktbestemmelsene for ulykker innen samferdselssektoren.

Vi kan heller ikke se at departementet på noe punkt har dokumentert hvilke skadevirkninger en slik taushetsplikt skal bøte på. Dersom departementet ønsker å skape tillit hos de som er kilde til opplysningene, er det – som vi tidligere har påpekt – behov for å aksjonere på helt annet vis enn ved å legge fullstendig lokk på informasjonen enhver ansatt mottar under sitt arbeid for undersøkelses- og tilsynsmyndigheten. Det er den eventuelle ukulturen med rapporteringsvegring departementet må konsentrere seg om, og ikke borgernes rett til [å] motta faktiske opplysninger og kunnskap om hvordan sikkerheten blir ivaretatt/faktiske hendelser. «Whistleblowing» og den alminnelige forvaltningsrettslige taushetsplikten bør være tilstrekkelig for å sikre at kildene ikke holder tilbake opplysninger av frykt for konsekvensene.

Departementet bygger ellers fortsatt på et resonnement om at jo mer taushet, jo flere opplysninger får man tilgang til. All erfaring tilsier imidlertid at publikum i fremtiden vil stille stadig større krav til hurtigst mulig å få mest mulig innsyn i og informasjon om forhold som påvirker deres egen sikkerhet. Ønsket om å skjule, holde hemmelig, utsette, legge lokk på, sette munnkurv på ansatte er metoder for informasjonskontroll som hører andre regimer og andre tider til.

Problemet er at det foreliggende lovforslaget viderefører et vern av interesser som det

ikke har vært tradisjon for å beskytte ved hjelp av taushetsplikt. Når hensynet og beveggrunnene for å opprettholde det ekstremt strenge taushetsregimet i tillegg begrunnes med ansvar for alvorlige ulykker, mener vi departementet bør vurdere hele taushetsbehovet og hva det skal beskytte, på nytt.»

Departementet er selvsagt enig i at alle bestemmelser om taushetsplikt skal underlegges en streng nødvendighetskontroll og at ønsket om åpenhet er et tungtveiende selvstendig hensyn. Svakheten ved medieorganisasjonenes argumentasjon er at den er ensidig, og at den ikke avveier disse hensynene mot motargumentene på en tilnærmet fullstendig måte. Målet med fremstillingen nedenfor er å vise hvorfor høringsuttalelsen ikke kan ha avgjørende vekt.

For det *første* tar ikke medieorganisasjonene på alvor at det kan være en mulig motsetning mellom offentlighet og en persons vilje til å gi fra seg opplysninger om sine egne handlinger eller unnlatelser. Dette strider mot det tankemønsteret medieorganisasjonene normalt anfører som grunnlag for pressens kildevern. I begge tilfeller handler det om å forbeholde tilgangen til informasjon til en begrenset krets for å ivareta et tungtveiende hensyn (her vern av liv og helse) selv om det går på bekostning av et annet (her generell offentlighet). Departementet legger til grunn at medieorganisasjonenes utgangspunkt er for enkelt, fordi mennesker – også i egenskap av yrkesutøvere – lar ønsket om å ikke tape ære, jobb, inntekt, osv. påvirke hva de vil dele med andre – arbeidsgiver og statlige myndigheter.

For det *andre* eksisterer de opplysningene taushetsplikten i lovforslaget har til hensikt å beskytte utelukkende av en bestemt grunn, nemlig å skaffe til veie opplysninger som skal forebygge fremtidige flyulykker. Tenkte man seg dette systemet bort, ville opplysningene overhode ikke finnes hos mottakerne/innhaverne. Det ville forbli kunnskap eller refleksjoner i hodet til de som på grunn av beskyttelsesreglene i stedet rapporterer eller forklarer seg for undersøkelsesmyndigheten. Det er ikke kunnskap som uansett finnes i et dokument eller lagringsmedium av andre grunner.

For det *tredje* foreslår departementet å trekke en presis grense mellom det som skal være vernet og det som ikke skal være vernet. Alt bygger på en streng nødvendighetsvurdering. Diskusjonen kan ikke ta utgangspunkt i en slagordpreget formulering om hva «allmennheten har krav på». Det avgjørende er hva som faktisk berger liv og helse.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Departementet foreslår å videreføre prinsippet om at selv de opplysningene som i utgangspunktet er taushetsbelagte kan gis videre dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier det eller det er nødvendig for å forklare årsaken til en luftfartsulykke eller luftfartshendelse. Begrunnelsen for dette er særlig at Statens havarikommisjon for transport skal kunne bruke opplysninger fra rapporter og forklaringer som råmateriale for sine havarirapporter. Disse rapportene har som ett av flere formål å være en offentlig redegjørelse for hva som har hendt fra et uavhengig organ. Slik sikres offentligheten tilgang til «sannheten om tjenesteytelser» i transportsektoren, slik det heter i høringsuttalelsen.

Departementet finner grunn til å presisere at systemet med ulykkes- og hendelsesundersøkelser og havarirapporter innebærer en skreddersydd avveining av interesser når noe alvorlig har hendt, som pårørende og offentligheten har et legitimt krav på innsyn i. Rapporteringssystemet er myntet på den store underskogen av opplysninger om – isolert sett – mindre alvorlige forhold som inngår i en mer analytisk preget og forebyggende læringsprosess.

Høringsuttalelsen fra Datatilsynet – delvis gjengitt i punkt 4.7 – er etter departementets syn et uttrykk for at lovforslaget balanserer godt mellom de interessene medieorganisasjonene taler på vegne av og det personvernmessige behovet for at opplysninger som er samlet inn til ett formål (her ulykkesforebygging) ikke brukes til andre – herunder tilflyter den generelle offentligheten gjennom mediene.

For det *fjerde* vil mange mene at den som har *plikt* til å rapportere eller forklare seg – slik utgangspunktet er etter reglene i luftfartsloven – har krav på beskyttelse. Kjernen i dette er naturligvis vernet mot selvinkriminering som er omtalt blant annet i punkt 4.4.4.6. Men den samme grunntanken tilsier at nettopp de opplysningene det er grunn til å tro at medieorganisasjonene er opptatt av – opplysninger som avslører kritikkverdige forhold – bør være underlagt absolutt taushetsplikt. Rapporterings-/forklaringsplikten forutsetter vernet, og de potensielt kontroversielle opplysningene ville ikke ha eksistert i det hele tatt (argument nr. 2) dersom det ikke var for vernet. Lovgiver må foreta et valg, og stå for det.

For det *femte* er det ikke noe ved det eksisterende eller det foreslåtte systemet som innebærer noen form for aksept av kritikkverdige forhold. Politiet skal gjøre sin jobb på vanlig måte innenfor de reglene som gjelder for straffeprosessen. Poenget er bare at det skal være et vanntett skott mel-

lom straffeprosessen og det systemet luftfartslovgivningen etablerer, og at samfunnet samlet sett er mest effektivt dersom de skreddersys til hvert sitt formål på en måte som er demokratisk forankret og som alle berørte forstår og kjenner innholdet av. For ordens skyld minner vi om det som er sagt i punkt 4.4.4.5 om at forsettlig og grovt uaktomme handlinger ikke er vernet etter forordningens beskyttelsessystem.

For det *sjette* skaper medieorganisasjonene et inntrykk av at taushetsplikten utvides når beskyttelsesbestemmelsene utvides til også å omfatte opplysninger om andre enn de som selv rapporterer. Dette er ikke riktig. Allerede i dag omfatter de norske taushetsbestemmelsene «alle opplysninger som er innrapportert» – det vil si i medhold av rapporteringsbestemmelsene – også dersom de omfatter opplysninger om andre enn rapportøren selv. Dette kan man like eller ikke like, men det innebærer ikke en utvidelse av taushetsplikten. Det som derimot utvides er det vernet de som bare er omtalt har mot uberettigede sanksjoner fra sin arbeidsgiver eller fra luftfartsmyndighetene som utsteder sertifikater og lignende – altså andre beskyttelsesregler enn taushetsreglene.

For det *sjuende* er det i beste fall ufullstendig å fremstille det som om Samferdselsdepartementet og Luftfartstilsynet ikke arbeider for å fjerne «eventuell ukultur med rapporteringsvegring». Statistikk viser at det norske systemet som har virket i 10 år sikrer en klart høyere rapporteringsgrad enn i mange andre europeiske land. Det er naturlig å se dette som et utslag – ikke bare av det klare politiske signalet som ligger i de norske beskyttelsesbestemmelsene – men også av at dette utgjør en grobunn for utvikling av en sunn rapporteringskultur. Dernest er det et formelt krav etter den nye rapporteringsforordningen at alle organisasjoner som er omfattet av rapporteringsordningen «skal vedta interne regler for hvordan prinsippene for en «rettferdighetskultur» («just culture»), særlig [forbudet mot sanksjoner fra arbeidsgiver«] skal sikres og gjennomføres i nevnte organisasjon», og et utpekt organ skal ha ansvar for å påse at denne plikten etterlevs (se punkt 4.4.5). Høringsuttalelsen trekker paralleller til «whistleblowing» (varsling), men dette er dobbelt misvisende. Whistleblowing handler typisk om at en arbeidstaker ikke får gehør for et tiltak hos sin arbeidsgiver, men rapporteringssystemet etter luftfartsloven er jo, nettopp for å unngå dette, organisert slik at rapport kan og skal gis direkte til staten dersom man som ansatt ikke når frem via sin arbeidsgiver. Og i tillegg sikres den eksterne kontrollen som whistleblowing i bunn og grunn innebære innenfor det systemet som luft-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

fartsloven selv etablerer. Lovgiver har med andre ord som uttrykkelig mål å forebygge den svakheten whistleblowing er et resultat av.

For det *åttende* er det grunn til å nevne at forordningen innebærer at den felleseuropeiske standarden nærmer seg den norske, og at det vil være paradoksalt dersom nye norske regler skulle svekke beskyttelsen av rapportørene nå når behovet får beskyttelse har fått mer allmenn tilslutning.

Etter dette er departementets utgangspunkt at taushetsplikten bør videreføres med det samme omfanget som i dag, med de begrensede endringene som ligger i at de underliggende reglene i rapporteringsforordningen justeres noe.

Se for øvrig punkt 4.4.4.9 der departementet forkaster utvidelse av taushetsplikten på et område som har vært tatt opp av et flyselskap. Forslaget er med andre ord ikke en ensidig imøtekommelse av krav fremsatt av luftfartsbransjen.

4.4.4.9 *Taushetsplikt for sikkerhetsanalyser foretatt av organisasjonene?*

Rapporteringsforordningens utgangspunkt er at de opprinnelige rapportene – de opplysningene som gis av den rapporteringspliktige selv («rådataene») – er de som skal beskyttes. Samme krav gjelder i utgangspunktet ikke senere vurderinger og analyser foretatt av organisasjonene *basert på* de rapporterte opplysningene (artikkel 13 nr. 4).

Departementet mener det er vanskelig å behandle disse analysene annerledes enn andre vurderinger og analyser luftfartsforetakene foretar, og som de kommuniserer til Luftfartstilsynet uten at bakgrunnen er en rapport i medhold av rapporteringsforordningen. Slike oversendelser vil også kunne inneholde opplysninger som er taushetsbelagte etter de alminnelige reglene i forvaltningsloven, men det at bakgrunnen er en rapport bør ikke i seg selv være tilstrekkelig til å si at *alle* opplysningene i organisasjonens analyse skal være taushetsbelagt når de sendes til Luftfartstilsynet.

Samtidig er det nødvendig å trekke en vanskelig grense her: Når organisasjonen mottar rapporter fra sine (typisk) ansatte, plikter de å formidle disse videre til Luftfartstilsynet (artikkel 4 nr. 8 og 5 nr. 6) – i utgangspunktet i ubearbeidet form. Disse «råopplysningene» er det altså som skal være taushetsbelagte. Dersom disse opplysningene senere suppleres, modifiseres eller kvalitetssikres ved at det føyes til faktapregede opplysninger fra arbeidsgivers side som sendes til Luftfartstilsynet, kan det tilsi at en slik ettersendelse taushetsbelegges på samme måte. Grensen går altså mellom den

opprinnelige rapporten med modifikasjoner og analyser og vurderinger basert på de førstnevnte.

Departementet understreker at det med dette ikke har ment å ta stilling til i hvilken grad opplysninger som utveksles mellom tilsynsobjekter og Luftfartstilsynet i sin alminnelighet (uavhengig av rapporteringssystemet) er taushetsbelagte, bare at vurderinger og analyser ikke blir taushetsbelagt i større grad fordi de *bygger på* taushetsbelagte opplysninger.

4.4.4.10 *Behov for samarbeidsavtale mellom de sivile luftfartsmyndighetene og politi- og påtalemyndigheten*

Både rapporterings- og undersøkelsesforordningen inneholder bestemmelser som pålegger medlemsstatene å sikre at de berørte luftfartsmyndighetene og «rettspleiemyndighetene» skal samarbeide med hverandre gjennom administrative forhåndsavtaler. Anvendt på norske forhold er det naturlig å forstå «rettspleiemyndigheter» først og fremst som politi- og påtalemyndigheten.

Behovet for slikt samarbeid er ikke en ny problemstilling. Enkelte sider av den er omtalt i Riksadvokatens rundskriv R 1926/88 datert 30. april 1992, som på flere punkter er foreldet. Selv om teksten ikke er oppdatert har det vært avholdt kontaktmøte mellom Riksadvokaten, Statens havarikommisjon for transport og Samferdselsdepartementet. Det er liten tvil om at rapporteringsforordningen i seg selv bidrar til å tydeliggjøre rettighetene og forpliktelsene til partene. I tillegg har representanter fra SHT vært med på møter som Riksadvokaten har hatt med politimesterne og informert om arbeidsformene og det regelverket undersøkelsesmyndigheten er underlagt. Likevel oppfatter Samferdselsdepartementet det dithen at det er ønskelig med en oppdatering av Riksadvokatens rundskriv, og gjerne også møter der man kan utveksle erfaringer og skape gjensidig forståelse for hverandres behov.

Departementet legger til grunn at Riksadvokaten også ser dette behovet. I høringsuttalelsen viser han nemlig til det han nylig har sagt om samarbeid i sin høringsuttalelse til forslaget om ny lov om undersøkelser av ulykker og hendelser i forsvaret:

«Gjennomføringen av de foreslåtte kommisjonsundersøkelser vil ha viktige grensesnitt mot politi- og påtalemyndighetens virkeområde knyttet til etterforskning av de samme ulykker og hendelser. Dette stiller krav til samarbeid og respekt for hverandres virke og myn-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

dighet, særlig i forhold til bevissikring på åsted, beslag, tekniske undersøkelser og informasjonsutveksling. Riksadvokaten vil derfor, etter at lovarbeidet [om forsvarsundersøkelseslov] er slutført, vurdere om det vil være behov for rutiner som nærmere regulerer samarbeidet.»

Samferdselsdepartementet tar dette til etterretning, og legger til grunn at partene vil samarbeide om å finne fornuftige løsninger.

4.4.5 Organ med nasjonalt ansvar for å sikre gjennomføring av beskyttelsesbestemmelser

Rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 12 pålegger medlemsstatene å «utpeke et organ som skal ha ansvar for gjennomføring av» tre av beskyttelsesbestemmelsene i samme artikkel 16: Prosessforbudet, forbudet mot at arbeidsgiver sanksjonerer «ansatte» og kravet om at alle organisasjoner skal fastsette interne «just culture»-prinsipper.

Under lovforberedelsen har Luftfartstilsynet hatt kontakt med våre naboland om måten denne bestemmelsen skal gjennomføres på. På lik linje med departementet, oppfatter disse bestemmelsen som uklar og preget av at forordningen skal passe på forvaltninger som er organisert på ulike måte fra land til land.

Departementet legger til grunn at det er viktig å unngå etablering av nye organisatoriske enheter uten at det gir en klar mernytte. Lovforslaget er basert på at Luftfartstilsynet blir tildelt den rollen som er beskrevet i rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 12.

Den norske forvaltningen er organisert slik at Luftfartstilsynet ikke har noen straffeprosessuell myndighet. Departementet mener derfor at tilsynet er egnet til å påpeke og gjøre oppmerksom på at andre statlige instanser går til rettslige skritt i strid med det *prosess- og bevisforbudet* som er beskrevet i punkt 4.4.4.6. Den viktigste sanksjonsmuligheten Luftfartstilsynet har er trolig å *trekke tilbake sertifikater*, det vil si den beskyttelsesformen som er nevnt i punkt 4.4.4.2 nr. v. Men brudd på akkurat det vernet er ikke nevnt i artikkel 16 nr. 12, og derfor vil ikke Luftfartstilsynet havne i inhabilitetsliknende situasjoner i slike saker. Når det gjelder forbudet mot at «arbeidsgiver» *sanksjonerer arbeidstakere* som rapporterer vil Luftfartstilsynet bare være «inhabilt» overfor sine egne ansatte. Departementet er selvsagt opptatt av at ansatte i tilsynet også skal kunne rapportere (frivillig) om relevante forhold, men denne problem-

stillingen anses som så vidt marginal at den ikke kan forsvare utpeking av et nytt og kostnads-krevende alternativt organ. Snarere er det slik at Luftfartstilsynet er særlig godt kvalifisert til å følge opp brudd på dette forbudet overfor alle andre «arbeidsgivere». Det samme gjelder plikten til å påse at organisasjonene fastsetter *interne «just culture»-prinsipper*. I den grad det er påkrevet vil departementet påse at prinsippene i artikkel 16 nr. 12 blir etterlevd internt i Luftfartstilsynet.

4.4.6 Andre former for håndheving og sanksjoner

Rapporteringsforordningen har en generell bestemmelse som stiller krav til medlemsstatenes håndhevelse og som i realiteten er en standardbestemmelse som går igjen i mange/de fleste forordninger. Den krevet at medlemstatene fastsetter sanksjoner som «skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.» I dette ligger det at prinsippet om beskyttelse av rapportørene og om «just culture» og åpenhet internt i foretakene ikke innebærer at de som unnlater å rapportere, eller som bryter beskyttelsesreglene, skal være straffrie.

Ingen av *høringsinstansen* har hatt merknader til drøftelsen av håndheving og sanksjoner i høringsnotatet. Fremstillingen nedenfor er en blanding av forslaget fra høringsnotatet og departementets endelige vurderinger.

I *høringsnotatet* tok departementet som utgangspunkt at forordningen inneholder mange ulike typer plikter og rettigheter, og at det er naturlig å konsentrerer seg om etterlevelsen av de viktigste av dem. Videre la departementet til grunn at det har begrenset tro på at trussel om straff er et egnet middel til å sikre etterlevelse av plikten til å rapportere. Det viktigste er beskyttelsesreglene – at man ikke trenger å frykte negative konsekvenser – og at tidsbruken virker meningsfylt fordi rapportørene ser at opplysningene blir bruk til å forebygge ulykker.

Det ble likevel foreslått å videreføre den generelle bestemmelsen om «meldeplikt m.v.» i straffebestemmelsen luftfartsloven § 14-27. Siden terminologien i denne bestemmelsen skriver seg fra luftfartslovkommisjonens innstilling fra 1957 ble det samtidig foreslått å klargjøre at den omfatter rapporteringsplikten selv om den antas å ha liten praktisk betydning.

Dernest la departementet til grunn at den plikten ledelsen i en organisasjon har til å etablere et internt rapporteringssystem og til å fastsette interne prinsipper for «just culture», er plikter

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

som kan håndheves på en effektiv måte ved hjelp av pålegg og eventuell trussel om illeggelse av tvangsmulkt dersom de ikke etterleves.

Når det gjelder arbeidsgivers plikt til å avstå fra å sanksjonere personer som har rapportert om forhold i vedkommende organisasjon, er bildet et annet. Her dreier det seg om arbeidsgivers respons på noe som allerede er fortid når behovet for reaksjoner skal vurderes. Dersom en innleid person urettmessig ikke har fått forlenget sitt engasjement er ikke dette noe som kan rettes opp ved å gi pålegg om at det samme ikke må skje i fremtiden.

Departementet mener derfor at det bør være mulig å ilegge overtredelsesgebyr for slike regelbrudd. Straff bør ikke brukes. Myndigheten til å ilegge overtredelsesgebyr bør legges til Luftfartstilsynet som har god kjennskap til de hensynene som begrunner beskyttelsesreglene, og som ofte også har generell kunnskap om de organisasjonene det gjelder.

Det foreslås derfor at brudd på rapporteringsforordningens § 16 nr. 9 (reaksjon fra arbeidsgiver) føyes til listen over forhold det kan ilegges overtredelsesgebyr for etter luftfartsloven § 13a-5, som er den generelle bestemmelsen om dette i luftfartsloven.

Brudd på reglene om taushetsplikt i gjeldende lov har vært straffbart etter straffeloven § 121. Etter at den nye straffeloven av 2005 trådte i kraft tilsvarende denne bestemmelsen særlig § 209 i den nye loven. Departementet ser ingen grunn til å endre på denne rettstilstanden selv om man har fått en ny straffelov.

En rekke av de øvrige pliktbestemmelsene i rapporteringsforordningen og undersøkelsesforordningen retter seg til den myndigheten som er kompetent. Dersom disse bestemmelsene ikke overholdes, vil det kunne foreligge tjenesteforsømmelse eller brudd på de nettopp nevnte bestemmelsene om taushetsplikt. Departementet ser ikke behov for ytterligere sanksjonsbestemmelser for disse regelbruddene. Derimot er det viktig at – særlig Luftfartstilsynet – viderefører arbeidet med sine egne «just culture»-rutiner, og at departementet følger dette arbeidet i sin etatsstyring.

4.5 Bør det være rapporteringsplikt for førere av småfly mv. (fartøy i vedlegg II til EASA-forordningen – herunder ubemannede fartøy (droner))

Rapporteringsforordningen (artikkel 3 nr. 2) unn-
tar i utgangspunktet hendelser og ulykker knyttet

til små og «spesielle» luftfartøy fra sitt virkeområde. Dette er fartøyer som i bransjesjargongen omtales som «anneks II-fartøy» fordi de er listet i vedlegg II til den grunnleggende flysikkerhetsforordningen i EU/EØS (forordningen (EU) nr. 216/2008 – «EASA-forordningen»). Denne listen omfatter fartøy EU foreløpig ikke har flysikkerhetsmessig lovgivningskompetanse over. Listen omfatter veteranfly, forskningsfly, militære fly, selvbyggerfly, lette fly med visse kvalifikasjoner, gyrofly, glidefly, replikaer, ubemannede fartøy med maksimal vekt på 150 kg og fartøy med maksimal startvekt på 70 kg.

Etter gjeldende norske regler omfatter varslingsplikten alle disse fartøyene med unntak av mikrolette fly og (trolig) ubemannede fartøy. For mikrolette fly fortas det noe rapportering innenfor rammen av det sikkerhetssystemet Luftfartstilsynet har godkjent for Norsk luftsportsforbund (NLF) der mange utøvere er organisert, men disse viderefremmes ikke til Luftfartstilsynet. For så vidt gjelder ubemannede luftfartøy mottar Luftfartstilsynet allerede noen rapporter selv om det ikke er helt avklart hvor langt rapporteringsplikten rekker.

I *høringsnotatet* spurte departementet om høringsinstansene mener det er behov for å innføre rapporteringsplikt for mikrolette fly. For så vidt gjelder ubemannede fly ble det foreslått å innføre rapporteringsplikt for ulykker og hendelser som fører til at det oppstår skade på person eller eiendom på bakken eller i luften. Bakgrunnen er den nokså omfattende økningen i bruk av ubemannede fartøyer den siste tiden. Det ble vist til den parallelle høringen av en ny nasjonal forskrift om ubemannede luftfartøyer der det var foreslått slik rapporteringsplikt i påvente av at rapporteringsforordningen skal tre i kraft.

Norsk luftsportsforbund (NLF) er innstilt på at vedlegg II-fartøy bør være omfattet av rapporteringsplikten, og begrunner det blant annet slik:

«NLFs aktiviteter med luftfartøy – enten det er flyging med seilfly, friballonger, motorfly, mikrofly eller veteran- og hjemmebygde luftfartøy – er i ferd med å konvergere i den forstand at en og samme utøver i stadig større grad flyr ulike typer luftfartøy. Særlig ser vi denne konvergensen mellom de som flyr motorfly, veteran- og hjemmebygde fly samt mikrofly.

I en slik setting vil det være svært unaturlig at rapporteringsrutinene og –kravene er forskjellig sett fra utøvernes side, basert ene

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

og alene på luftfartøyets «luftdyktighets-etikett».

Videre vil det være viktig for flysikkerhetsarbeidet å kunne kvantifisere sikkerhetsnivået innenfor alle typer luftfart som NLFs medlemmer er involvert i. Det er også relevant å sammenlikne sikkerhetsnivået innen allmennflyging og luftsport i Norge med nivået for de samme aktivitetene i andre land.

Derfor mener NLF at rapporteringsforordningen – når den innføres i norsk rett – også bør gjelde for annekts II-luftfartøy, nærmere bestemt de luftfartøyer som omfattes av annekts II a) – h) av forordning 216/2008» [EASA-forordningen].

Når det gjelder ubemannede luftfartøy (omtalt som «RPAS» – Remotely Piloted Aircraft Systems) sier NLF følgende:

«NLF mener det er uhensiktsmessig å la rapporteringsforordningen få anvendelse for alle flymodeller og RPAS (fjernopererte systemer). Det er fullstendig urealistisk å se for seg at ethvert menneske som kjøper modeller og RPAS som leketøy for bruk i fritid vil kunne ha forutsetninger for å vite om forordningen, sette seg inn i den og etterleve den. Gis forordningen anvendelse for samtlige utøvere innen dette segmentet, frykter NLF at bestemmelsen derfor vil bli en ren papirbestemmelse, med de ulempene det medfører.

Derimot kan NLF se at RPAS-operatører som opererer kommersielt vil ha en helt annen interesse av å være «tett på begivenheter», enten på bakken eller i lufta, enn de som flyr på fritiden innenfor organisert idrett. Det at gjennomføring av operasjonen har et økonomisk motiv vil i seg selv kunne friste til å ta større risiki. Videre må det kunne forutsettes at aktører som opererer kommersielt setter seg inn i et mer komplekst system som rapporteringsforordningen innebærer enn de som bare utøver en virksomhet på fritiden.»

I forlengelsen av dette viser NLF til at de – i samarbeid med sin europeiske paraplyorganisasjon – har gått inn for at vedlegg II til EASA-forordningen endres ved at unntaket for ubemannede fly innskrenkes på følgende måte:

«Unmanned aircraft with an operating mass of no more than 150 kg, flown solely for the purpose of sports and/or recreational purposes within line of sight of the pilot flying.»

Departementet mener det er mye fornuftig i det NLF skriver. Fordi det pågår både nasjonalt og internasjonalt arbeid med å definere rammene for bruk av ubemannede luftfartøyer er det likevel ikke hensiktsmessig å uttale seg for bastant om detaljerte problemstillinger. Departementet ser for seg at det videre arbeidet med regulering av ubemannede fartøyer vil skje på følgende måte:

1. Luftfartstilsynet fastsetter en nasjonal forskrift om bruk av ubemannede luftfartøyer som er ment å gjelde inntil det blir fastsatt internasjonale regler om det samme. Denne forskriften vil ikke inneholde egne bestemmelser om varsling fordi det er ventet at de nye lovbestemmelsene som gjennomfører rapporteringsforordningen vil bli vedtatt i løpet av 2016.
2. I løpet av vårhalvåret 2016 vedtar Stortinget de nye lovreglene denne proposisjonen omhandler, og Luftfartstilsynet utformer og hører en ny forskrift med utfyllende bestemmelser som tar stilling til hvilke flytyper i vedlegg II til EASA-forordningen som skal være omfattet av rapporteringsplikten.
3. Parallelt med det nasjonale regleverksarbeidet vil det pågå et generelt arbeid med regulering av ubemannede luftfartøyer i EU. Spørsmålet er om vedlegg II til EASA-forordningen skal endres slik at EU får generell lovgivningsmyndighet for ubemannede fartøyer (uten noen nedre vektgrense) og om det skal knyttes noen begrensninger til denne myndigheten som innebærer at medlemsstatene beholder en restkompetanse.

Dersom unntaket for ubemannede fartøy under 150 kg i vedlegg II innskrenkes eller fjernes, så innebærer det at virkeområdet for rapporteringsreglene utvides tilsvarende dersom man opprettholder prinsippet om at det skal være rapporteringsplikt for alle forhold knytte til luftfartøy som ikke er tatt med i vedlegg II.

Departementet vil ta hensyn til de synspunktene som er fremmet av NLF både i sitt interne arbeid med å utforme rapporteringskrav ved bruk av ubemannede luftfartøyer og i arbeidet med å påvirke eventuelle overnasjonale regler om rapporteringsplikt for bruk av slike fartøy. Trolig bør det legges særlig stor vekt på at det er mer forholdsmessig å pålegge kommersielle aktører plikter enn aktører som driver med luftfart eller luftsport på fritiden. For øvrig mener departementet det er uheldig å låse seg til klare standpunkter i en fase av det internasjonale regelverksarbeidet om ubemannede luftfartøyer der ennå mye er uavklart.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

4.6 Et kostnadseffektivt rapporteringssystem

En viktig grunn til at antallet rapporter er høyt i norsk luftfart er digitaliseringen av rapporteringssystemet. I årene etter at lovbestemmelsene ble fastsatt i 2005 gikk man over fra papirbasert til elektronisk rapportering. Dette muliggjorde automatisering, og dermed effektivisering. Noen foretak har samordnet sine interne rapporteringssystemet med formatet i den statlige Altinn-portalen (se punkt 4.2), og dermed økt effektiviseringen ytterligere.

Rapporteringsforordningen åpner for en del tolkningsspørsmål om hvilke innholdsmessige og data tekniske formater som er påkrevet og tillatt. Under ledelse av EU-kommisjonen møtes eksperter fra Norge og medlemslandene for å diskutere seg frem til løsninger på disse spørsmålene. Norge er blant de landene som er langt fremme, og arbeider for å løfte de andre landene opp på samme kvalitets- og automatiseringsnivå. Dette arbeidet vil trolig pågå i langt tid fremover.

Departementet legger til grunn at Luftfartstilsynet fortsatt bestreber seg på å forene kravene til kvalitet og effektivitet når rapporteringsforordningen gjennomføres. Se mer om dette i punkt 6 om økonomiske og administrative konsekvenser.

Departementet legger opp til at også ikke-kommersielle aktiviteter skal kunne underlegges rapporteringssystemet (se punkt 4.5), men da er det viktig at man til gjengjeld ikke gjør rapporteringen unødvendig byrdefull. *Norsk luftsportforbund (NLF)* er innforstått med at deres medlemmer skal være omfattet, men sier samtidig:

«Innenfor området allmennflyging og luftsport – de aktivitetene NLF organiserer – er det ekstra stor sårbarhet overfor administrative byrder. Rapporteringsrutiner og –systemer må for disse utøverne være enklest mulig, slik at terskelen for å rapportere blir lav. Det understrekes i den sammenheng at allmennflyging og luftsport kan sammenliknes med aktiviteter som fjellklatring, motorsykkelkjøring og privatbilkjøring. Kravene til rapportering, og ikke minst verktøyene myndighetene etablerer for rapportering, må med andre ord være på samme nivå som de ville ha hatt dersom de var etablert for disse sammenliknbare aktivitetene.

Dersom myndighetene ikke lykkes med en lav bruksterskel, vil resultatet ganske enkelt være at utøverne ikke rapporterer (eller ikke rapporterer i samme omfang). Som forbund vil NLF naturligvis dyrke en rapporteringskultur

innenfor samtlige aktiviteter, men det blir umulig å dyrke denne kulturen dersom brukerterskelen blir høy, med de sikkerhetsmessige ulempene det medfører.»

NLF tar også opp en rekke andre, nokså teknisk pregede, problemstillinger som det ikke er plass til å gjengi her. Kjernen er hele veien at det bør være forholdsmessighet mellom de pliktene man legger på rapportørene og viktigheten av ordningen – og at en ordning aldri må være mer byrdefull en nødvendig.

Departementet har full forståelse for disse synspunktene, og har fortløpende kontakt med Luftfartstilsynet som vil sørge for at de i størst mulig grad blir lagt til grunn ved utformingen av de praktiske rapporteringsordningene. Departementet ser for seg at det som en del av dette arbeidet er nødvendig å presisere i hvilken grad eventuelle rapporter fra luftsportutøverne skal gå via NLF som medlemsforening eller som utpekt myndighet etter nye regler departementet er i ferd med å fastsette for seilfly- og ballongflyging.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) sier:

«Den nye forordningen synes ambisiøs og overgangen kan derfor likevel være krevende både for de ulike luftfartsorganisasjonene samt for Luftfartstilsynet (LT). En suksessfaktor for å oppfylle intensjonen i den nye forordningen vil være standardisering og bruk av data i analysesammenheng.

Det forutsetter at data fra innrapportering skal være et viktig bidrag ved utarbeidelse av og oppfølging av et State Safety Programme/Plan og videre et European Aviation safety Programme/Plan. Derfor er det viktig at alle hendelser og sikkerhetsutfordringer kommer fram og at disse registreres og behandles på samme måte både nasjonalt og på europeisk nivå.»

Departementet har mottatt utkast til første versjon av et norsk flysikkerhetsprogram (State Safety Program) høsten 2015. Dette programmet inneholder omtale av hvordan analyse av informasjon – typisk rapporterte opplysninger – skal brukes til å måle flysikkerheten, og utviklingen i flysikkerheten. Dette viser tydelig hvordan de målsetningene SHT beskriver er i ferd med å bli en realitet. Departementet vil påse at dette arbeidet videreføres i sin løpende dialog med Luftfartstilsynet i årene som kommer, og at det skjer i overensstemmelse med de kravene som følger av rapporteringsforordningen (bl.a. artikkel 13 nr. 10).

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Avinor AS (Avinor) har kommentert rapporteringsrutinene i sin høringsuttalelse:

«På flere punkter i forordningen er det rom for tolkning i den forstand at stat/myndighet og organisasjonen selv til en viss grad kan velge løsninger så lenge kravene i forordningen oppfylles. I en tid med konkurranse og behov for større effektivitet er [Avinor] opptatt av at man har en pragmatisk tilnærming til valg av løsning slik at man bruker de ressursene man har til rådighet på smartest mulig måte. I dette ligger blant annet at man søker å velge automatiske fremfor manuelle løsninger, å bruke de menneskelige ressursene på det som gir størst gevinst/verdi for flysikkerheten samt å gjenbruke/videreføre løsninger som i dag fungerer godt. (...)

Alle luftfartshendelser som i dag rapporteres inn i Avinors avvikshåndteringssystem sendes direkte og automatisk videre til Luftfartstilsynet via Altinn. I denne sendingen inngår kun innrapportørs beskrivelse og vurdering av luftfartshendelsen, dvs. ingen betraktninger eller vurderinger gjort av fagpersoner eller internundersøkelser. I starten av hvert kvartal sendes resultatene av undersøkelsene som ble gjennomført og ferdigstilt i foregående kvartal til LT [Luftfartstilsynet]. Dette er en manuell prosess der et script gjør et uttrekk fra avvikshåndteringsverktøyets database til en excel-fil, som så sender pr. e-post til Luftfartstilsynet. I tillegg til dette håndteres eventuelle henvendelser fra LT pr. e-post om mer informasjon om konkrete hendelser.»

I forlengelsen av dette går Avinor inn i detaljer som det ikke er naturlig å gjengi overfor Stortinget.

Departementet slutter seg fullt ut til synspunktene fra Avinor om bruk av den handlefriheten rapporteringsforordningen etterlater. Det er dessuten departementets oppfatning at Luftfartstilsynet – som ansvarlig for utformingen av de praktiske sidene av rapporteringssystemet – legger til grunn det samme synet på effektivitet ved hjelp av blant annet automatisering. Departementet vil påse at dette skjer i den løpende oppfølgingen av tilsynet.

4.7 Krav om konsesjon for lagring av personopplysninger?

Gjeldende luftfartslov har ingen bestemmelser om hvorvidt de som mottar opplysninger i med-

hold av rapporteringsordningen trenger konsesjon etter personopplysningsloven. Samtidig er det opplagt at mange av beskyttelsesbestemmelsene i loven ivaretar mange av de samme hensynene som personopplysningsloven, selv om innfallsvinkelen er litt forskjellig. Sammenhengen med personopplysningsreglene tydeliggjøres av at rapporteringsforordningen selv nevner det underliggende personverndirektivet (direktiv (EF) nr. 95/46/EF) som er bakgrunnen for den norske personopplysningsloven flere ganger. Men bestemmelsen er etter departementets syn ikke særlig klargjørende. Som eksempel kan nevnes artikkel 20 nr. 2 som sier at «Denne forordning får anvendelse uten å berøre nasjonale rettsakter om gjennomføring av direktiv 95/46/EF».

Departementet mener en rimelig oppfatning av samspeilet mellom de to regelverkene er at EU selv ikke mener det er noen motstrid mellom dem, og at reglene i rapporteringsforordningen på noen områder går lenger i å verne de personene opplysningene gjelder enn personverndirektivet.

Forholdet til personopplysningslovgivningen har etter det departementet er kjent med ikke vært oppfattet som et problem i de 10 årene reglene i luftfartslovens kapittel XII har vært i kraft. *Høringsnotatet* inneholdt derfor ingen drøftelse av denne problemstillingen.

Datatilsynet har kommentert problemstillingen i sin høringsuttalelse. For departementet ser det ut til at Datatilsynet har lagt til grunn at rapporteringsdirektivet innebærer en omfattende utvidelse av plikten til å rapportere inn opplysninger av betydning for flysikkerheten. Det er ikke riktig, men departementet antar at det for så vidt ikke har noen direkte betydning for de forholdene som omtales i høringsuttalelsen for øvrig. Der heter det blant annet:

«Et av premissene i [rapporterings]forordningen er at all behandling av personopplysninger som følger av innrapporteringen skal skje i tråd med personverndirektivet. Sentrale personvernprinsipper er dessuten trukket frem, herunder kravet om relevans, formålsbegrensning, tilgangskontroll og krav til opplysningenes kvalitet. Videre pålegger forordningen medlemsstatene å anonymisere data som legges inn i nasjonale databaser. Opplysningene vil videre være underlagt taushetsplikt.

Datatilsynet vil ikke kommentere de konkrete bestemmelsene som foreslås, men legger til grunn at de nevnte prinsippene ivaretas, slik det altså forutsettes.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Personopplysningene som rapporteres inn vil kunne være sensitive i personopplysningslovens forstand, jf. definisjonen i personopplysningsloven § 2 nr. 8. Det vises til at det skal rapporteres inn opplysninger som i enkelte tilfeller vil kunne knytte straffbare handlinger til enkeltpersoner. At det klart presiseres i forslaget at opplysningene ikke skal kunne brukes i forbindelse med straffeforfølgning endrer ikke på dette. Behandling av sensitive opplysninger er i utgangspunktet underlagt konsesjonsplikt, jf. personsopplysningsloven § 33. Konsesjonsplikten gjelder ikke for offentlige organer dersom behandlingen har uttrykkelig hjemmel i lov, men et tilsvarende unntak gjelder ikke for private virksomheter. Etter Datatilsynets vurdering synes ikke konsesjonsplikt å være påkrevet i denne sammenheng. Dette skyldes at det er nokså utførlige regler i lovforslaget om hvordan personopplysninger skal håndteres. Vi ber derfor departementet vurdere om det i lovs form bør gjøres unntak fra konsesjonsplik-

ten som ellers vil følge av personsopplysningsloven.

Ut over dette har Datatilsynet ingen merknader til det foreslåtte kapittelet i luftfartsloven.»

Departementet legger til grunn at det ikke er noen uenighet om realiteten, nemlig at det ikke er behov for å kreve konsesjon etter personopplysningsloven så lenge reglene om behandlingen av opplysninger som angis etter reglene i luftfartsloven kapittel XII er så vidt strenge som de er. For Luftfartsloven og Statens havarikommisjon for transport følger dette allerede av personopplysningslovens § 33 femte ledd, siden disse er statlige organer.

For å unngå tvil foreslår departementet at det tas inn en særskilt bestemmelse i luftfartslovens kapittel XII som gjør det klart at behandling av opplysninger i medhold av rapporteringsreglene ikke krever konsesjon etter personsopplysningsloven.

5 Noen problemstillinger knyttet til forståelsen av undersøkelsesforordningen

Departementet har knyttet en rekke kommentarer til forståelsen av undersøkelsesforordningen andre steder i proposisjonen. Den globale mellomstatlige luftfartsorganisasjonen ICAO (International Civil Aviation Organisation) har nylig vært på inspeksjon hos Statens havarikommisjon for transport og ser ut til å konkludere med at noen av bestemmelsene i undersøkelsesforordningen ikke tilfredsstillende de kravene som følger av Chicago-konvensjonen som er grunnlaget for ICAO-samarbeidet. Utgangspunktet er at EU har som klar ambisjon å påse at EU-retten er i overensstemmelse med Chicago-konvensjonen, slik at medlemsstatene ikke tvinges til å bryte sine internasjonale forpliktelser. Dette prinsippet er uttrykt i en rekke sammenhenger, og det kan ikke herske noen tvil om at EU kun tilsiktet å supplere, og eventuelt klargjøre, de forpliktelsene som følger av Chicago-konvensjonen da undersøkelsesforordningen ble utformet. Denne forutsetningen gjenspeiles i punkt 5 i fortalen til undersøkelsesforordningen. Det har derfor formodning mot seg at forordningen skulle stride mot Chicago-konvensjonen.

ICAO spør i sin foreløpige inspeksjonsrapport om undersøkelsesforordningen gir grunnlag for å

gjenåpne ulykkesundersøkelser som har blitt avsluttet. Den gjeldende norske forskriften om undersøkelse av luftfartsflyulykker og luftfartshendelser har en særskilt bestemmelse som tillater gjenåpning dersom «nytt og vesentlig materiale» tilsier det. En tilsvarende bestemmelse finnes ikke i undersøkelsesforordningen. Departementet ser imidlertid ingen god grunn til å innfortolke noe forbud mot gjenopptagelse i forordningen. Departementet legger til grunn at de gjennomføringsbestemmelsene som foreslås gir hjemmel til å vedta forskriftsbestemmelser om at SHT kan gjenoppta luftfartsundersøkelser, slik at dette eventuelle avviket er mulig å avhjelpe.

Dernest kan ICAO ikke se at undersøkelsesforordningen gir et klart grunnlag for at alle de statene som på en eller annen måte er knyttet til ulykker og hendelser gis adgang til å delta i undersøkelser (registreringsstat, operatørstat, designstat og produsentstat). Svakheten består typisk av at slike representanter fra land utenfor EU/EØS ikke er sikret deltakelse. Uten å ta stilling til i hvilken grad dette er korrekt, legger departementet til grunn at hjemlene i lovutkastet gjør det mulig å vedta forskriftsbestemmelser om slik deltakelse.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Høringsnotatet inneholdt en relativt fyldig redegjørelse for økonomiske og administrative konsekvenser av å gjennomføre rapporteringsforordningen. Mesteparten av denne gjengis nedenfor (punkt 6.1), før noen høringsmerknader gjengis (punkt 6.2). Til slutt tar departementet stilling til om redegjørelsen fra høringsnotatet bør revideres (punkt 6.3).

6.1 Redegjørelsen i høringsnotatet

6.1.1 Konsekvenser for Luftfartstilsynet

Det kan påregnes at Luftfartstilsynet vil måtte foreta små endringer i det eksisterende elektroniske rapporteringsskjemaet NF-2007 i Altinn.

Forordningens artikkel 4 nr. 5 sier at EU-kommisjonen skal produsere en uttømmende liste over rapporteringspliktige hendelser, samt at det skal utarbeides en egen uttømmende liste for hva mindre fly («other than complex motor-powered aircraft») skal rapportere. Disse uttømmende listene fører trolig ikke til at det nåværende elektroniske skjema må endres, eller at Luftfartstilsynets mottaksverktøy må tilpasses.

Luftfartstilsynet skal videre, i henhold til artikkel 5 i forordningen, etablere et system for frivillig rapportering. Skjemaet for frivillig rapportering skal inneholde samme informasjon som det obligatoriske og informasjonen skal lagres i nasjonal database. Luftfartstilsynet vurderer å benytte Altinn som portal for frivillig rapportering og arbeider med å kartlegge eventuelle administrative og økonomiske konsekvenser av dette.

Den foreløpige vurderingen er at skjemaet kan benyttes slik det er, men den endelige vurderingen kan komme til å avvike fra dette. Dersom det skulle bli nødvendig å endre skjemaet vil det trolig påløpe kostnader i størrelsesorden 50 000 til 100 000 kroner.

Forordningen åpner for at organisasjoner kan benytte andre rapporteringsløsninger enn dagens løsning med innsending av rapporter via Altinn såfremt rapportene oppfyller innholds- og formatkravene (se artikkel 7 nr. 1 og 4).

Slike nye rapporteringsløsninger vil mest sannsynlig medføre behov for tilpasninger i Luftfartstilsynets mottaksverktøy. Dersom det må utarbeides en ny teknisk løsning for mottak av rapporter vil det påløpe kostnader på anslagsvis kr 200 000 for Luftfartstilsynet. Ved en løsning der Luftfartstilsynet må behandle rapporteringsfilene manuelt, vil det påløpe administrative kostnader i form av arbeidstid. Luftfartstilsynet anslår at det vil medgå ca. 20 minutter ekstra behandlingstid for å håndtere slike alternative rapportformater.

Det er foreløpig ikke mulig å anslå samlet kostnad fordi det er ukjent hvor mange organisasjoner som vil velge en slik løsning, og dermed hvor mange rapporter det kan være snakk om.

Videre utgjør risikoklassifisering etter «a common European risk classification scheme» en ny oppgave for Luftfartstilsynet. Denne metoden for risikoklassifisering er ennå ikke utviklet. Når metoden tas i bruk er det grunn til å anta at merbelastningen for Luftfartstilsynet kan bli merkbar. Det vil mest sannsynlig være behov for intern opplæring for å kunne ta i bruk metoden, og dette vil kunne medføre en kostnad på minimum ett månedsværk. I dag mottar Luftfartstilsynet om lag 8 000 rapporter årlig. Basert på erfaringer mener Luftfartstilsynet at risikoklassifisering av en sak tar i gjennomsnitt ca. fem minutter. I løpet av ett år vil i så fall risikoklassifiseringen medføre et ressursbehov på ca. 500 arbeidstimer.

Det vil kunne bli nødvendig å justere Luftfartstilsynets interne verktøy for håndtering av informasjon om ulykker og hendelser. Håndteringen omfatter risikoklassifisering, oppfølging av resultater fra organisasjoners analyser og eventuelle tiltak som iverksettes, og oppfølging av Luftfartstilsynets egne analyser. Omfanget av endringer styrer de tilknyttede kostnadene, men beløpene blir fort betydelige, anslagsvis 100 000–300 000 kroner.

Luftfartstilsynet har i dag en arbeidsprosess som dekker forordningens krav til kvalitetskontroll av rapporterte saker, og hver enkelt sak blir vurdert for oppfølging av relevante inspektører. Sistnevnte dekker forordningens krav om at myndigheten skal analysere innrapporterte opplysnin-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

ger og iverksette nødvendige tiltak. I tillegg krever forordningen at Luftfartstilsynet skal overvåke gjennomføringen av sine egne tiltak, og vurdere hvorvidt tiltaket hadde den tilsiktede effekten (se artikkel 13 nr. 7). Det forventes ikke at dette medfører nye ressursbehov, men LT må trolig justere eksisterende prosesser noe for å kunne svare ut denne forpliktelsen fullt ut.

Dersom tilfanget av saker, både obligatoriske og frivillige rapporter øker, vil ressursbehovet øke tilsvarende for alle de omtalte arbeidsoppgaver.

Rapporteringsforordningen fører trolig til et økt behov for veiledningsmateriell. Personer og organisasjoner får nye forpliktelser og muligheter og regelverksstrukturen er annerledes enn dagens luftfartslov og forskrift (forskrift 8. desember 2006 nr. 1393 om varslings- og rapporteringsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.). Luftfartstilsynet bør derfor utarbeide skriftlig veiledningsmateriell, og i tillegg vurdere veiledning i form av direkte dialog med organisasjonene – ikke minst den første tiden etter at forordningen tas i bruk. Omfanget av dette anslås grovt til å koste to-tre månedersverk. I tillegg må Luftfartstilsynet sette av kapasitet til intern opplæring, slik at relevant personell kjenner innholdet i forordningen og kan utføre oppgavene de får. Også dette anslås å kreve et par månedersverk.

I henhold til artikkel 13 nr. 11 skal Luftfartstilsynet utgi en gjennomgang/publikasjon av flysikkerheten minst en gang per år. Publikasjonen skal inneholde statistikker og anonymisert informasjon om hva som er rapportert inn fra det obligatoriske og det frivillige rapporteringssystemet. Videre kan publikasjonen identifisere trender og beskrive gjennomførte flysikkerhetstiltak. Luftfartstilsynet lager i dag ikke en samlet gjennomgang av flysikkerheten som dekker denne forpliktelsen. Avhengig av ambisjonsnivået, vil ressursbehovet til å lage en slik gjennomgang kunne variere fra det knapt nevneverdig til flere månedersverk.

Luftfartstilsynet skal påse at alle organisasjoner utarbeider en intern «just culture»-policy, noe som kan medføre litt økt aktivitet – spesielt i implementeringsperioden. Trolig kan denne oppgaven utføres i forbindelse med det ordinære virksomhetstilsynet.

Av punkt 4.4.6 fremgår det at medlemsstatene må fastsette sanksjoner for brudd på forordningen. Det vil kreve ressurser av et visst omfang for Luftfartstilsynet å utarbeide hensiktsmessige sanksjonsregler.

Selv om Luftfartstilsynet vil måtte bruke en del ressurser på å gjennomføre og forvalte de nye

reglene, har det opplyst at oppgavene vil kunne skje innenfor gjeldende budsjettammer.

6.1.2 Kostnader for organisasjonene

De organisasjoner som velger å benytte seg av en annen rapporteringsløsning enn dagens Altinn-løsning med skjema NF-2007 må påregne kostnader for å få en slik løsning på plass.

Organisasjonene skal i henhold til forordningens artikkel 4 nr. 2 og artikkel 5 nr. 1 etablere system for obligatorisk og frivillig rapportering og skal etter artikkel 6 nr. 1 utpeke en eller flere uavhengige personer til å samle inn, evaluere, prosessere og lagre rapportene. Håndtering av rapportene skal blant annet fremme «just culture», herunder ivareta beskyttelsesreglene for rapportører og andre nevnt i rapporten. En slik etablering vil kunne medføre administrative og økonomiske konsekvenser dersom man ikke allerede har et system og personell på plass.

Av artikkel 13 nr. 3 følger det at organisasjonene regelmessig skal orientere sine medarbeidere, inkludert innleid personell, om resultatet av analyser og oppfølging av hendelser i de tilfellene preventive eller korrektive tiltak iverksettes. Denne interne informasjonsprosessen antas å medføre små kostnader for organisasjonene.

Dersom det elektroniske skjemaet i Altinn blir endret som følge av rapporteringsforordningen, vil dette kunne medføre endringskostnader for operatører med en integrert rapporteringsløsning som automatisk sender rapporter fra eget system til skjema i Altinn. Det er i dag tre operatører som har en slik løsning.

Det er ikke endelig klarlagt hvorvidt det blir endringer i rapporteringsskjemaet. Luftfartstilsynet har heller ikke avklart hvordan systemet for frivillig rapportering skal være. I tillegg må skjemaet trolig tilpasses den risikoklassifiseringen som ifølge artikkel 7 nr. 2 skal gjøres i alle rapporter.

Organisasjoner skal rapportere til Luftfartstilsynet analyser og tiltak som de iverksetter på bakgrunn av hendelser eller grupper av hendelser som kan utgjøre en fare for flysikkerheten. Videre skal organisasjoner overvåke effekten av tiltak de iverksetter. I hvilken grad dette fører til økt arbeid avhenger av hvilke systemer det enkelte foretak har allerede i dag. Luftfartstilsynets foreløpige vurdering er at dette kan bli en betydelig arbeidsoppgave både i implementeringsperioden (utvikling av interne prosedyrer og eventuelle verktøy) og i driftsfasen. Det er ikke avklart hvor (dan) opplysninger om analyseresultat og tilhørende tiltak

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

skal registreres i nasjonal database og videresendes til den europeiske databasen (ECR).

Videre utgjør risikoklassifisering av alle hendelser en ny oppgave for organisasjonene. For store operatører med integrert løsning vil det trolig måtte vurderes hvor i organisasjonen en slik risikoklassifisering skal utføres – skal dette gjennomføres av rapportøren selv, eller skal det opprettes andre organisatoriske løsninger? Det vil kunne påløpe administrative kostnader for organisasjonene uten at det er mulig å bestemme størrelsen nå.

Organisasjonene skal i samarbeid med de ansattes representanter utforme en policy for hvordan «just culture»-prinsippene skal ivaretas. Utformingen av en slik policy antas ikke å påføre organisasjonene vesentlige kostnader.

6.1.3 Forholdet til politi- og påtalemyndighet

Rapporteringsforordningen artikkel 15 nr. 4 pålegger medlemsstatene å sørge for administrative avklaringer mellom luftfartsmyndighetene og rettsvesenet for å sikre rett balanse mellom rettspleie og fortsatt tilgang på informasjon som er viktig i flysikkerhetsøyemed. I dag er det ikke inngått avtaler mellom instansene, men forholdet mellom luftfartsmyndighetene og politi- og påtalemyndighet er omtalt i Riksadvokatens rundskriv om etterforskning av luftfartsulykker og -hendelser. Det bør vurderes hvorvidt mer eksplisitte avklaringer er nødvendige.

6.2 Høringsuttalelser

Avinor AS (Avinor) har kommentert konsekvensene slik:

«Konsekvensene vil delvis avhenge av på hvilken måte forordningens krav innfris Endringer i Altinn vil medføre tilpasninger i grensesnittet Avinors avvikshåndteringsverktøy har mot portalen. Kostnadene knyttet til dette vil i hovedsak ligge hos Avinor-konsernet [morselskapet i konsernet], men Flysikring [datterselskapet Avinor Flysikring AS] må bidra inn i dette bildet for å ivareta spesifikke behov/krav, samt implementere dette i egen organisasjon. Ressursbruken antas å være i størrelsesorden 200 timer, men dette avhenger selvsagt av tilpasningene som skal gjøres.

Dersom det pålegges [Avinor] at det er mottaker av en luftfartshendelse (og ikke innrapportør) som skal gjennomføre risikoklassifi-

sering i henhold til det regimet som skal gjelde fra 2017, vil det kreve en ressursbruk i størrelsesorden 200 arbeidstimer pr. år. Et konservativt estimat på antall rapporter om luftfartshendelser pr. år er 2500, og forholder man seg til tidsbruken anslått av LT [Luftfartstilsynet] vedrørende risikoklassifisering fremkommer tallet 200.

I tillegg er det nye krav til kvalitetssjekk av data. Antatt gjennomsnittlig tidsbruk til dette pr. luftfartshendelse er 5 minutter, hvilket gir et estimert ressursbehov på 200 arbeidstimer årlig. Videre setter forordningen krav til vurdering av om en sak rapport inn gjennom det frivillige rapporteringssystemet har betydning for flysikkerheten. Estimert tidsbruk for monitorering og behandling av dette er 150 timer i året.

Innføring av ny funksjonalitet (risikoklassifisering, kvalitetssjekk, og frivillig rapporteringssystem) vil kreve endringer i [Avinors] verktøy og prosesser. Dette estimeres til 400 arbeidstimer pr. år pluss kostnader på konsernivå for tilpasninger i verktøy.

Ved en løsning der det foreløpige resultatet av hver internundersøkelse av en luftfartshendelse skal sendes fortløpende og enkeltvis til Luftfartstilsynet, vil det som nevnt genereres mer manuelt arbeid enn det som er tilfellet i dag. Ressursbruken vil naturlig nok avhenge av løsningen som blir valgt, men et rimelig estimat er 300–600 arbeidstimer pr. år. [Avinor] foretrekker en automatisk løsning for å imøtekomme dette kravet som i stedet innebære en engangskostnad for utvikling av verktøy på konsernivå.

De funksjonelle endringene vil medføre nye/endrede behov for oppfølging av KPIer [ytelsesindikatorer], trendanalyser, dashboard m.m. Et estimat på dette er 100 arbeidstimer årlig. Videre vil endringene også føre med seg generelle administrative kostnader; disse antas å være på 50 arbeidstimer i året. Antall arbeidstimer knyttet til monitorering av effekt av tiltak avhenger av valgt løsning, og estimeres til 100–400 arbeidstimer pr. år.»

I forlengelsen av dette sitatet estimerer Avinor de samlede kostnadene til om lag ett årsverk, i tillegg til investeringskostnader.

NHO Luftfart skriver i sitt høringsbrev:

«Departementet skriver i sitt høringsnotat at det ikke er endelig klarlagt hvorvidt det blir endringer i rapporteringsskjemaet i Altinn. Vi

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

forutsetter, dersom det elektroniske skjemaet i Altinn blir endret som følge av rapporteringsforordningen, at de operatørene som i dag har en slik integrert rapporteringsløsning, involveres i denne prosessen på egnet måte.»

6.3 Departementets endelige vurdering av konsekvensene

Departementet mener gjennomgangen ovenfor gir et så godt bilde av de økonomiske konsekvensene av å gjennomføre rapporteringsforordningen

som det er rimelig å forvente før det er bestemt hvilke endringer som bør foretas i det rapporteringsskjemaet som brukes i Altinn og før Luftfartstilsynet og de enkelte organisasjonene har hatt anledning til å avgjøre hvordan de enkelte bestemmelsene i forordningen er å forstå. Det som er sagt om mest mulig kostnadseffektiv gjennomføring av rapporteringsforordningen i punkt 4.6 stemmer overens med de synspunktene fra Avinor og NHO Luftfart som er gjengitt ovenfor. Denne tilnærmingen stemmer helt overens med det som er sagt i flere av punktene i fortalen til rapporteringsforordningen.

7 Særskilte merknader til de enkelte bestemmelsene i forslaget

Generelt om systematikken i kapitlet

Formålet med lovforslaget er å gjennomføre rapporteringsforordningen og undersøkelsesforordningen. Disse to regelverkene er gjennomført i underkapittel D og E. De delene av kapittel XII som ikke gjelder rapportering eller undersøkelse av ulykker bør i utgangspunktet beholdes slik de er i dag. De innledende bestemmelsene i gjeldende lov § 12-1 og 12-2 er langt på vei fanget opp av formålsbestemmelsene i de to forordningene, men ikke helt. Se merknadene til utkastet til § 12-6 og § 12-10. Definisjonene i gjeldende § 12-3 er stort sett fanget opp av definisjonsbestemmelsene i de to forordningene.

Til § 12-1 Generell varslingsplikt

Bestemmelsen tilsvare § 12-4 i gjeldende lov. Det er ikke tilsiktet noen realitetsendringer. Bakgrunnen og forståelsen av bestemmelsene er omtalt i Ot.prp. nr. 50 (2004–2005) som er forarbeidet til gjeldende lov.

Til § 12-2 Varslingsplikt for særlige persongrupper

Bestemmelsen tilsvare § 12-5 i gjeldende lov, som igjen er en videreføring av en eldre lovbestemmelse. Bakgrunnen og forståelsen av bestemmelsene er omtalt i Ot.prp. nr. 50 (2004–2005) som er forarbeidet til gjeldende lov. Mot slutten av annet ledd er ordet «varsler» i gjeldende lov byttet ut med ordet «informerer». Det er ikke tilsiktet en realitetsendring. Tanken er at luftfartsmyndigheten (Luftfartstilsynet) har en mindre tidskritisk rolle, og at ordet «varsle» bør reserveres for de mer tidskritiske oppgavene som politi, hovedredningssentraler og undersøkelsesmyndighet har.

Til §§ 12-3, 12-4 og 12-5

Bestemmelsene tilsvare §§ 12-6, 12-7 og 12-8 i gjeldende lov. Disse er igjen videreføring av eldre bestemmelser. Se mer om dette i Ot.prp. nr. 50 (2004–2005).

Til § 12-6 Gjennomføring av EØS-forordning om undersøkelse av luftfartsulykker- og hendelser

Bestemmelsen er ny, men inneholder noen elementer fra § 12-1 i gjeldende lov. Gjeldende lov er kort omtalt i punkt 4.2.

Første ledd gjør undersøkelsesforordningen til norsk lov. Undersøkelsesforordningen er allerede tatt inn i norsk rett ved forskrift 19. desember 2014 nr. 1848 om offentlig undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser innen sivil luftfart (undersøkelsesforskriften), men departementet mener sammenhengen mellom undersøkelsesforordningen og rapporteringsforordningen (se merknadene til § 12-10) tilsier at undersøkelsesforordningen også bør gis lovs rang. Slik opprettholdes regelsystematikken i gjeldende lov, der disse oppgaven er behandlet samlet i kapittel XII.

Annet punktum i første ledd har som formål å henlede oppmerksomheten på enkelte bestemmelser i underkapitlet som er ment å ha forrang foran andre bestemmelser i norsk lovgivning som omhandler de samme problemstillingene (prinsippet om *lex specialis*). Se særlig utkastet til § 12-7 og § 12-8 som gjelder henholdsvis taushetsplikt og bevis- og prosessforbud. Bestemmelsen speiler den tilsvarende bestemmelsen i utkastet til § 12-10 første ledd annet punktum.

Annet ledd er tatt med for å gjøre det klart at ordet «undersøkelsesmyndigheten» i de øvrige bestemmelsene i lovutkastet viser til den myndigheten som har ansvar for å undersøke ulykker og hendelser i medhold av undersøkelsesforordningen. Denne formuleringen viser til artikkel 4 nr. 1 i undersøkelsesforordningen, som pålegger alle medlemsstater å ha en permanent undersøkelsesmyndighet. For Norges del innehar Statens havarikommisjon for transport denne rollen, og det er ikke tilsiktet noen endring i denne oppgavefordelingen. Departementet legger til grunn at dette vil bli slått fast i en endret versjon av undersøkelsesforskriften som vil bli vedtatt i medhold av siste ledd i utkastet til § 12-6.

Tredje ledd viderefører § 12-1 tredje ledd i gjeldende lov. Bestemmelsen er av så sentral betydning for forståelsen av rollen til Statens havari-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

kommisjon for transport (SHT), og for betydning av beskyttelsesreglene i andre deler av lovutkastet, at den bør beholdes selv om den til dels overlapper med formålsbestemmelsen i artikkel 1 nr. 1 i undersøkelsesforordningen. Leddet beskriver både uavhengigheten til undersøkelsesmyndigheten og prinsippet om at den ikke skal ta stiling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld eller ansvar. Prinsippet om uavhengighet beskrives mer utførlig i undersøkelsesforordningen artikkel 4. Tredje ledd skal først og fremst forstås som en pedagogisk påminnelse om det som står der og i flere andre bestemmelser i undersøkelsesforordningen som gjelder forholdet mellom ulike undersøkelsesmyndigheter i ulike land eller forholdet til politit- og justismyndigheter.

Fjerde ledd viderefører deler av § 12-2 annet ledd i gjeldende lov. Bestemmelsen er en lovbestemt instruks til luftfartsmyndigheten – i praksis Luftfartstilsynet (se luftfartsloven § 15-3 og bestemmelser gitt i medhold av denne). Denne plikten er formelt sett uavhengig av den plikten som følger av at undersøkelsesmyndigheten skal kreve oppfølging av sikkerhetstilrådingene i medhold av undersøkelsesforordningen artikkel 17. Bestemmelsen innebærer at Luftfartstilsynet må gjøre det det mener er nødvendig som generelt ansvarlig for sikkerheten i norsk luftfart. § 12-2 annet ledd annet punktum i gjeldende lov er ikke videreført. Bestemmelsen sier at Luftfartstilsynet kan gi pålegg om oppfølging av sikkerhetstilrådingene. Departementet mener at hjemmel for å gi pålegg bør fremgå av andre bestemmelser i loven. I 2012 fikk luftfartsloven tilføyd en generell påleggshjemmel i § 13a-3, men også denne forutsetter at det finnes andre materiellrettslige hjemmel for et pålegg. Dersom en ulykkesundersøkelse viser at en lovbestemmelse, en forskriftsbestemmelse eller et enkeltvedtak bør endres, så må man gå veien om regel-/vedtaksendring. En havari-rapport utgjør ikke et selvstendig pliktgrunnlag. Etter det departementet forstår har den bestemmelsen som ikke videreføres heller ikke vært forstått slik i praksis, slik at den nye loven neppe innebærer noen realitetsendring.

Femte ledd er en generell hjemmel til å gi utfyllende bestemmelser til lovens – herunder undersøkelsesforordningens – bestemmelser. Bestemmelsen tilsvarende derfor langt på vei gjeldende lov § 12-1 siste ledd. De delene av den gjeldende bestemmelsen som ikke er videreført fremgår i stedet av undersøkelsesforordningen selv, eller vil bli videreført i form av utfyllende bestemmelser til denne. Bestemmelsen vil være den sentrale hjemmelen for å videreføre de delene av den gjeldende

undersøkelsesforskriften (se merknadene til første ledd) som bør videreføres og utfyllende bestemmelser som EU-kommisjonen vedtar, eller har vedtatt, i medhold av undersøkelsesforordningen. Et eksempel på dette er kommisjonsbeslutning 2012/780/EU om tilgangsrettigheter til den europeiske databasen for lagring av sikkerhetstilrådingene. Bestemmelsen kan også brukes som grunnlag for å vedta bestemmelser om gjenopp-tagelse av undersøkelser.

Til § 12-7 Taushetsplikt

Bestemmelsen tilsvarende i stor grad § 12-19 i gjeldende lov. Det sentrale forarbeidet til den bestemmelsen er Ot.prp. nr. 50 (2004–2005). Det som sies nedenfor er først og fremst men som et supplement til det som sies der. Selv om bestemmelsen i stor grad viderefører gjeldende rett er det en nokså omfattende omtale av den rettspolitiske bakgrunnen for bestemmelsen i punkt 4.4.4.8.

Selv om store deler bestemmelsen videreføres fra gjeldende lov, er det trolig riktigere å si at den fra nå av vil fungere som et supplement til bestemmelsene om taushetsplikt mv. i rapporteringsforordningen. I den grad undersøkelsesforordningen inneholder bestemmelser som gir en sterkere beskyttelse, skal forordningens bestemmelser gis forrang. To sentrale bestemmelser er artikkel 14 og 15. Sistnevnte artikkel innledes med en taushetspliktbestemmelse som etter sitt eget innhold viser til «gjeldende lovgivning på området». Formålet med utkastet til § 12-7 er å gi nasjonale bestemmelser som konkretiserer innholdet i denne generelle formuleringen.

Første ledd tilsvarende første ledd i gjeldende § 12-19. Bestemmelsen er isolert sett ikke nødvendig ved siden av forvaltningslovens alminnelige bestemmelser. Henvisningen til forvaltningsloven § 13b nr. 6 i gjeldende § 12-19 første ledd er ikke videreført fordi departementet legger til grunn at artikkel 14 i undersøkelsesforordningen uansett forbyr at opplysninger som er gitt til personer som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten gis videre til påtalemyndigheten. Slik sett supplerer artikkel 14 det bevisforbudet som følger av utkastet til § 12-8.

Annet ledd tilsvarende annet ledd i gjeldende § 12-19. Siden bestemmelsen innebærer at taushetsplikt som er strengere enn den som følger av forvaltningsloven gjelder tilsvarende for personer som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten når det mottar opplysninger fra personer som er underlagt slik strengere taushetsplikt. Departementet mener dette grunnlaget for

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

taushetsplikten er av en litt annen art enn den som fremgår av bestemmelsene i undersøkelsesforordningen, og at det derfor er behov for å beholde den som en nasjonal tilleggbestemmelse. Det ikke tilsiktet noen innholdsmessig endring av virkeområdet for den nåværende norske bestemmelsen.

Tredje ledd har ingen parallell i gjeldende § 12-19, men et stykke på vei er det grunn til å tro at den innebærer avgrensninger av taushetsplikten som likner på gjeldene § 12-19 tredje ledd. Bestemmelsen har bare selvstendig betydning i den grad den taushetsbelegger opplysninger som ikke allerede er taushetsbelagt i medhold av første og annet ledd. Svaret på hvilke opplysninger den taushetsbelegger finner man ved å lese de enkelte leddene i undersøkelsesforordningen artikkel 14. Taushetsplikten innhold, karakter eller avgrensning fremgår av de innledende formuleringene i artikkel 14 nr. 1 og nr. 2. Opplysningene som er nevnt i nr. 1 kan bare brukes til «sikkerhetsundersøkelser». Opplysninger som nevnt i nr. 2 kan bare brukes til «sikkerhetsundersøkelser» eller annet «som tar sikte på å bedre flysikkerheten». Uttrykket «i tillegg» innebærer både at opplysninger som ikke er taushetsbelagt etter artikkel 14 kan være taushetsbelagt i medhold av første og annet ledd i § 12-7, og at opplysninger som er taushetsbelagt i medhold av første og annet ledd kan være underlagt en *strengere* taushetsplikt i medhold av kriteriene i artikkel 14 (kan bare brukes til sikkerhetsformål). Bestemmelsene i undersøkelsesforordningen er selvsagt ikke til hinder for at opplysningene brukes som grunnlag for å skrive undersøkelsesrapporter. I praksis innebærer dette at de faglige kriteriene som i løpet av årene har utviklet seg om hvordan undersøkelsesrapporter skal skrives, blir avgjørende for hvordan behovet for vern for rapportørene vektes mot behovet for å kunne gi en offentlig beskrivelse av årsaksforholdene rundt en ulykke eller hendelse.

Artikkel 14 nr. 3 i undersøkelsesforordningen åpner for at en domstol etter en konkret interesseavveining tillater bruk til annet enn sikkerhetsformål av opplysninger som er underlagt vern etter artikkel 14 nr. 1 og 2. Samtidig åpner den samme bestemmelsen for at medlemsstanene kan begrense den friheten domstolene har basert på kriteriene i forordningen. Utkastet til § 12-7 *tredje ledd annet punktum* innebærer at Norge benytter seg av denne muligheten, og begrenser domstolenes mulighet til å frigi opplysninger til de tilfellene som er nevnt i § 12-8. Det vises til merknadene til denne bestemmelsen.

Fjerde ledd tilsvarer langt på vei § 12-19 fjerde ledd i gjeldende lov, men henvisningen til første og annet ledd er tatt ut fordi de anses å være uten praktisk betydning. Bestemmelsen gjelder taushetsplikt for opplysninger som mottas *fra* utenlandske eller internasjonale kilder. Slik sett gjelder den den motsatte situasjonen av den som er regulert i utkastet til sjette ledd, der informasjonen går *til* en utenlandsk eller internasjonal kilde. Se for øvrig Ot.prp. nr. 50 (2004–2005).

Femte ledd tilsvarer i stor grad § 12-19 femte ledd i gjeldende lov. Endringene er kun av redaksjonell art. Bestemmelsen fritar opplysninger fra den strenge taushetsplikten etter de foregående leddene dersom det foreligger samtykke, de har statistisk form eller de er allment tilgjengelige andre steder. Dette er alminnelige unntak fra taushetsplikten, og bestemmelsen speiler de tilsvarende unntakene i forvaltningsloven. Det er ikke vist til første ledd i § 12-7 fordi formuleringen «etter forvaltningsloven» der allerede fanger opp de unntakene som følger av forvaltningsloven selv. Bestemmelsen er for sikkerhets skyld tilføyd en generell henvisning til undersøkelsesforordningen. Henvisningen skal ses på som et generelt forbehold som innebærer at forordningens beskyttelse av opplysninger går foran dersom senere tolkninger av den viser seg å innebærer at unntakene som er listet i femte ledd er for omfattende.

Sjette ledd tilsvarer § 12-19 sjette ledd i gjeldende lov. Det vises til forarbeidene i Ot.prp. nr. 50 (2004–2005).

Sjuende ledd har først og fremst et pedagogisk formål. Bakgrunnen er at det i forarbeidene til straffeloven av 2005 er antydnet at «Bestemmelser om taushetsplikt i de enkelte særlover bør, av informasjonshensyn, inneholde en henvisning til § 209, uten at dette er noen betingelse for straffansvar» – sitat fra spesialmerknaden til § 209 i Ot.prp. nr. 22 (2008–2009).

Til § 12-8 Bevisforbud

Bestemmelsen tilsvarer et stykke på vei §§ 12-24 og 12-30 i gjeldende lov. En tilsvarende bestemmelse finnes for opplysninger som er rapportert i utkastet til § 12-12. Bakgrunnen for bestemmelsen er behandlet blant annet i punkt 4.4.4.6. Der fremgår det at bestemmelsen henger sammen med den utvidede forklaringsplikten som gjelder for undersøkelsesmyndigheten. Det følger av Den europeiske menneskerettighetskonvensjon at en person ikke kan pålegges å forklare seg om forhold som kan bidra til egen straff. Departementet anser forklaringsplikten som viktig for at under-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

søkelsesmyndigheten skal kunne danne seg et utfyllende bilde av hendelsesforløpet ved ulykker og hendelser. Det betyr ikke at forklaringsplikten settes på spissen i mange saker, men at den har betydning som «ris bak speilet». Departementet legger til grunn at det engelske ordet «require» og den norske oversettelsen «kreve» i undersøkelsesforordningen artikkel 11 nr. 2 bokstav f) innebærer forklaringsplikt. Det vises til det Justisdepartementet sa om sammenhengen mellom forklaringsplikt og selvinkriminering i Ot.prp. nr. 28 (2000–2001) punkt 3.15.5. Beskyttelsesreglene i § 12-8 er et nødvendig supplement til forklaringsplikten.

Bestemmelsen gjelder både straffesaker og sivile saker, og den retter seg mot både offentlige og private parter. Likevel legger departementet til grunn at det skjønnset som skal utøves etter annet punktum (se nedenfor) vil kunne arte seg nokså ulikt for ulike typer av saker.

Departementet legger til grunn at det i praksis kan være vanskelig å trekke grensen mellom et bevis- og et prosessforbud. Et bevisforbud vil i praksis ofte utgjøre et reelt prosessforbud. Den underliggende bestemmelsen i undersøkelsesforordningen artikkel 14 nr. 1 og 2 rekker i utgangspunktet ikke lenger enn bevisforbudet etter tvisteloven § 22-3 og straffeloven § 118.

Utgangspunktet er at vernet omfatter alle opplysninger som er gitt til undersøkelsesmyndigheten. Men som det fremgår av drøftelsen i punkt 4.4.4.4 rekker begrunnelsen for vernet mot selvinkriminering ikke lenger enn til å verne den som selv har gitt opplysningene. Derfor er det i tredje ledd gjort unntak for rettens adgang til å til late bevisførsel for opplysninger som gjelder den som selv har forklart seg. Se for øvrig merkna-dene til den parallelle bestemmelsen i § 12-12, og forholdet til den underliggende rapporteringsforordningen.

Det kan hevdes at det vernet som følger av utkastet til § 12-8 også kan utledes direkte av vernebestemmelsene i undersøkelsesforordningen, og kanskje særlig artikkel 14. Formålet med bestemmelsen er blant annet å sikre et klart og pedagogisk grunnlag for det vernet den som pålegges å forklare seg har i tråd med høringsmerkna-den fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) gjengitt i punkt 4.4.4.6.

Bestemmelsen innebærer at departementet og domstoler kan beslutte å frigi opplysninger etter de alminnelige reglene i tvisteloven § 22-3 og straffeprosessloven § 118. Denne kompetansefordelingen, og det skjønnsetmaet som domstolen skal legge til grunn for vurderingen, fremgår av

unntaksbestemmelsen i undersøkelsesforordningen artikkel 14 nr. 3 første punktum. Den saklige avgrensningen til opplysninger om andre enn den som selv har gitt opplysningene er forankret i annet ledd i samme bestemmelse. Dette er et skjønnsetma som i dag bare er kjent for frigivelse av informasjon fra systemer som lagrer lyd og bilde (se luftfartsloven § 12-10), men som nå gjøres mer generelt i tråd med samspillet mellom undersøkelsesforordningen artikkel 14 nr. 3 på den ene siden og den nokså omfattende liste over ulike typer kilder i artikkel 14 nr. 1 og 2 på den andre.

Til § 12-9 Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver

Bestemmelsen tilsvare langt på vei § 12-31 i gjeldende lov for så vidt gjelder vern av personer som gir opplysninger til undersøkelsesmyndigheten. Viktige sider ved bestemmelsen er kommentert i punkt 4.4.4.3, 4.4.4.4 og 4.4.4.5. Bestemmelsen er plassert i underkapitlet om undersøkelse av ulykker fordi den delen av gjeldende § 12-31 som gir tilsvarende beskyttelse for personer som rapporterer (underkapittel E i utkastet) nå følger av artikkel 16 nr. 9 i selve rapporteringsforordningen. Det er med andre ord ikke lenger behov for supplerende norske bestemmelser for rapporterte opplysninger.

For å sikre best mulig samsvar med vernet for rapporterte opplysninger har en valgt å henvise til de relevante bestemmelsene i rapporteringsforordningen i stedet for å gjenta de nokså omfattende tekstene i den forordningens artikkel 16 nr. 9 og 10.

Meningen med lovteksten er at de unntakene som følger av artikkel 16 nr. 10 skal gjelde med det innholdet de har i forordningen. Som det fremgår av punkt 4.4.4.5 omfatter den nokså omfattende ordlyden i artikkel 16 nr. 10 både den grove uaktsomheten og deler av det sannsynlighetsforsettet som er omhandlet i straffeloven av 2005 § 23 annet ledd. Ut over dette overlater departementet til rettspraksis å konkretisere hvordan den nøyaktige grensen for skyldgradene skal trekkes. Det viktige for effekten av bestemmelsen er at bare kvalifisert skyld er omfattet, og derfor at personell som gjør en alminnelig god jobb ikke skal risikere å bli rammet av bestemmelsen gitt de kvalifikasjonene vedkommende har.

Det andre poenget som er viktig å få frem er at rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 9 også verner den som (bare) er omtalt i rapporter – med andre ord ikke bare rapportøren selv. Dette er nytt sammenlignet med gjeldende norsk rett. På

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

dette punktet skiller vernet etter utkastet til § 12-9 seg fra vernet etter utkastet til §§ 12-8 og 12-12 som begge gjelder bevis- og prosessforbud. I de sistnevnte bestemmelsene er det gjort uttrykkelig unntak for personer som bare er omtalt, med andre ord slik at disse ikke er vernet etter disse bestemmelsene. Forskjellen er et resultat av de vanskelige avveiningene som må foretas mellom tungtveiende interesser, jf. blant annet punkt 4.4.4.6. Vernet av de som selv ikke rapporterer er særlig viktig for utviklingen av en ikke-straffende og lærende kultur innenfor en bedrift, og derfor stiller forholdet til arbeidsgiver, eller den som leier inne en person, seg i et litt annet lys enn i de tilfellene der selvinkrimineringsvernet står så sentralt som det gjør særlig i § 12-8. I praksis vil trolig flere av bestemmelsene i undersøkelsesforordningens artikkel 11 kunne være grunnlag for at opplysningene gis «til undersøkelsesmyndigheten, etter reglene i undersøkelsesforordningen», men departementet antar at artikkel 11 nr. 2 bokstav f) – om forklaringsplikt – er særlig viktig.

Til § 12-10 Gjennomføring av EØS-forordning om rapportering av hendelser mv.

Første ledd er nytt. Bestemmelsen gjør rapporteringsforordningen til norsk lov ved såkalt inkorporasjon. Valget av lovteknikk er beskrevet i punkt 4.3.

Det er ikke foretatt noen innholdsmessige tilpasninger i rapporteringsforordningen i EØS-komiteens beslutning ut over to tilpasninger som gjelder samarbeidet mellom Liechtenstein og Sveits om rapporteringsdatabasen. Dette er ikke tilpasninger som har betydning for norske forhold. Den norske oversettelsen av rapporteringsforordningen som er lagt ved proposisjonen inneholder ikke disse tilpasningene, men en norsk versjon av EØS-komiteens beslutning følger vedlagt. I oversettelsen av rapporteringsforordningen artikkel 2 nr. 7 brukes ordet «tilfelle» som oversettelse av den tekniske termen «occurrence» i den engelskspråklige versjonen. Ordvalget er mer «vagt» enn ønskelig, men det har ikke latt seg gjøre å finne en bedre norsk term som ikke allerede er brukt opp i de andre definisjonen i artikkel 2, jf. de definisjonene det vises til i undersøkelsesforordningen. Det forutsettes at korrekt forståelse sikres gjennom vegledning som vil bli gitt av Luftfartstilsynet og ved hjelp av generell EØS-rettslig metode som innebærer at andre språkversjonen også er relevante.

Første ledd annet punktum i bestemmelsen tilsvarer annet punktum i utkastet til § 12-6 første

ledd. Punktumet er først og fremst en pedagogisk påminnelse om at lovanvenderen må være seg bevisst samspillet mellom bestemmelsene i rapporteringsforordningen og enkelte bestemmelser i øvrig norsk lovgivning. Disse er kommentert i merknadene til utkastet til §§ 12-11 til 12-13. Et stykke på vei vil dette samspillet være styrt av alminnelige EØS-rettslige prinsipper om tolkningen av EØS-rettsakter og samspillet mellom disse og øvrig norsk rett.

Annet ledd gir en generell hjemmel til å vedta forskrifter som utfyller rapporteringsforordningen eller som på annen måte er nødvendige for et vel fungerende system for innsamling og bruk av opplysninger som kan brukes til å forebygge luftfartsulykker. Meningen med denne hjemmelen er at den skal være et generelt grunnlag for å fastsette bestemmelser som bidrar til å fremme det ulykkesforebyggende formålet underkapittel E har. På den annen side kan den ikke brukes til å modifisere eller supplere de prinsippene som gis lovs rang i utkastet. Bestemmelsen vil bli brukt til å videreføre de delene av den gjeldende forskriften om varslings- og rapporteringsplikt ved luftfartsulykker og luftfartshendelser som ikke fanges opp av, eller på andre måter er gjort overflødig av, teksten i selve rapporteringsforordningen. Dernest er det ventet at en slik utfyllende forskrift vil gjennomføre den utfyllende gjennomføringsforordningen til rapporteringsforordningen – kommisjonsforordning (EU) nr. 2015/1018 av 29. juni 2015 om klassifisering av hendelser innen sivil luftfart som er underlagt rapporteringsplikt. Videre vil hjemmelen bli brukt til å gjennomføre den/de kommende utfyllende gjennomføringsforordning(e) om klassifisering av sikkerhetsrisiko som innen 15. mai 2017 skal vedtas i medhold av rapporteringsforordningen artikkel 7. Endelig har departementet notert seg at det er nødvendig å avklare i hvilken grad Norge skal kreve at utøvere av luftsport skal ha rapporteringsplikt utover den rapporteringsplikten som måtte bli en konsekvens av at unntakene i vedlegg II til EASA-forordningen innskrenkes. Se punkt 4.5 og merknadene fra Norges luftsportforbund (NLF) der.

Til § 12-11 Taushetsplikt

Paragrafen tilsvarer et stykke på vei § 12-26, jf. § 12-19 i gjeldende lov. Se for øvrig omtalen av noen rettspolitiske sider ved bestemmelsen i punkt 4.4.4.8 og drøftelsen av forholdet mellom de opprinnelige rapporterte opplysningene og luftfartsforetakenes oppfølgende analyser basert på rapportene i punkt 4.4.4.9. Utkastet til § 12-1 har

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

så mange likhetstrekk med utkastet til § 12-7 – taushetsplikt for opplysninger gitt til undersøkelsesmyndigheten – at merknadene nedenfor vil begrense seg til deler av bestemmelsen som har et annet innhold, eller der forholdet til den underliggende rapporteringsforordningen gjør det naturlig med nyanseringer.

Rapporteringsforordningen artikkel 15 nr. 1 krever at medlemslandene sørger for at opplysninger som rapporteres i medhold av reglene om pliktig rapportering (artikkel 4) eller frivillig rapportering (artikkel 5) skal behandles konfidensielt. Denne artikkelen må leses i sammenheng med blant annet artikkel 6 som stiller krav til organisasjoner – det vil si private luftfartsforetak – om at de også skal behandle rapporterte opplysninger fortrolig. Her vises det også til prinsippet om «just culture». Se om dette begrepet i punkt 3, punkt 4.2 og en rekke steder i punkt 4.4.4. Artikkel 15 nr. 1 viser også til artikkel 10 som pålegger Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) en tilsvarende plikt, men denne delen av bestemmelsen er ikke nødvendig å gjenspeile i intern norsk rett ut over det bestemmelsene i § 12-11 fjerde og sjette ledd, om opplysninger som gis til eller mottas fra slike overnasjonale organer, gjør.

Første og annet ledd tilsvarende utkastet til § 12-7 første og annet ledd. Det vises til merknadene til disse bestemmelsene.

Tredje ledd viderefører regelteknikken fra tredje ledd i gjeldende § 12-19. I begge bestemmelser dreier det seg om en bred taushetsplikt som legger seg på toppen av den som følger av første og annet ledd. Til gjengjeld er ikke denne taushetsplikten absolutt. På samme måte som i gjeldende lov åpnes det for å gi opplysningene videre dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en luftfartsulykke eller luftfartshendelse. Dette er det samme unntakskriteriet som følger av annet ledd. Det vises til det som er sagt om tolkningen av disse uttrykkene i Ot.prp. nr. 50 (2004–2005) som er forarbeidet til de tilsvarende bestemmelsene i gjeldende lov. Utkastet innebærer at den formelle muligheten til å frigi opplysninger ikke lenger er lik for opplysninger gitt til undersøkelsesmyndigheten og rapporterte opplysninger. Det henger særlig sammen med at begrensningene på bruken er strengere etter undersøkelsesforordningen enn den er etter rapporteringsforordningen. Men i praksis kan det være at behovet for å bringe opplysninger videre som del av de offentlige undersøkelsesrapportene er større enn behovet for å bringe rapporterte

opplysninger videre når de ikke knytter seg til ulykker og alvorlige hendelser – som SHTs undersøkelsesplikt omfatter. Offentlighetens behov for å bli informert vil ofte være større når noe alvorlig har hendt enn når mer risikopregede opplysninger er rapportert uten at de har resultert i skade på person eller eiendom. Det avsluttende forholdet «og det ikke strider mot noen bestemmelser i rapporteringsforordningen å gi dem videre» er ment å klargjøre at forordningen skal ha forrang dersom fremtiden skulle vise at den strider mot de alminnelige lovbestemmelsene i utkastet.

Tredje ledd viser ikke til rapporteringsforordningen artikkel 13 nr. 4. I punkt 4.4.4.9 har departementet kommet til at analyser som bygger på rapporterte opplysninger («rådataene») ikke skal være taushetsbelagte bare fordi de på et vis er knyttet til de rapporterte opplysningene i streng forstand. Samtidig følger det av fremstillingen der at grensen mellom de opplysningene som er omfattet av artikkel 4 nr. 8 eller 5 nr. 6, og de som «bare» er omfattet av artikkel 13 nr. 4, er skjønnsmessig.

Fjerde ledd tilsvarende langt på vei § 12-19 fjerde ledd i gjeldende lov, men henvisningen til første og annet ledd er tatt ut fordi de anses å være uten praktisk betydning.

Femte og sjette ledd tilsvarende i all hovedsak de tilsvarende leddene i gjeldende § 12-19. Endringene i femte ledd er ment å være av redaksjonell art. Departementet antar at de tre unntakene som listes i femte ledd bare uttrykker generelle taushetsrettslige prinsipper som stemmer godt overens med kravet om «appropriate confidentiality» uttrykt i den engelskspråklige versjonen av rapporteringsforordningen artikkel 15 nr. 1.

Sjette ledd tilsvarende utkastet til § 12-7 sjette ledd. Bakgrunnen for bestemmelsen er beskrevet i merknadene til denne.

Til § 12-12 Bevis- og prosessforbud

Bestemmelsen tilsvarende et stykke på vei §§ 12-29 og 12-30 i gjeldende lov. En tilsvarende forbudsbestemmelse finnes for opplysninger som er mottatt av undersøkelsesmyndigheten i utkastet til § 12-8. Det som er sagt i merknadene til § 12-8 gjelder tilsvarende for § 12-12 om ikke noe annet sies nedenfor. Forskjellene mellom §§ 12-12 og 12-8 skyldes at undersøkelsesmyndigheten i all hovedsak utfører sitt arbeid etter § 12-8 på grunnlag av undersøkelsesforordningen, mens luftfartsmyndigheten (Luftfartstilsynet) utfører sitt arbeid etter § 12-12 på grunnlag av rapporteringsforord-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

ningen. Undersøkellesmyndigheten kan få tilgang til rapporterte opplysninger, mens luftfartsmyndigheten ikke får tilgang til opplysninger gitt til undersøkellesmyndigheten (ikke full gjensidighet). Bestemmelsene i § 12-12 annet ledd bygger særlig på artikkel 16 nr. 6 i rapporteringsforordningen. Denne bestemmelsen bærer preg av politiske kompromisser mellom mange medlemsland med ulike rettssystemer. I tillegg er det slik at bestemmelsene overlater en ikke ubetydelig grad av handlefrihet til medlemsstatene. § 12-12 oppstiller et forbud mot å anlegge sivil sak både mot den som selv har gitt opplysningene og mot andre. Forbudet er likevel ikke til hinder for at det anlegges sak mot den som selv har gitt opplysningene dersom det er kvalifisert grunn til å tro at vedkommende har opptrådt forsettlig eller grovt uaktsomt. Unntaket er meget snevert. For det første kan ikke sak anlegges dersom det bare er en viss mulighet for at det foreligger forsett eller grov uaktsomhet. Det må være «kvalifisert grunn til å tro» basert på omstendighetene i saken. For det andre er skyldkravene i rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 10 bokstav a og b meget strenge, og unntaket tilsvarende snevert. Selv om det skjønnstemaet domstolen skal legge til grunn er det samme som i § 12-8, er det grunn til å tro at vekten av argumentene for og mot frigivelse vil kunne arte seg ulikt avhengig av hva slags sak opplysningene ønsker brukt i, måten opplysningene er samlet inn på og karakteren av opplysningene i seg selv.

Til § 12-13

Paragrafen har mye til felles med § 12-28 i gjeldende lov. Den underliggende bestemmelsen er rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 7. Denne artikkelen har ikke et entydig virkeområde, bl.a. fordi uttrykket «disiplinær- eller forvaltningssaker i henhold til nasjonal lovgivning» ikke passer godt på det norske rettssystemet. Målet med bestemmelsen er derfor først og fremst å klargjøre hva som gjelder.

Tredje ledd gjør det klart at § 12-13 er ment som et mulig supplement til den uklare artikkel 16. Dersom artikkel 16 – rett forstått – gir et sterkere vern for rapportøren og de som er omtalt enn § 12-13, så har sistnevnte ingen selvstendig betydning. Denne typen supplement til fordel for de som er vernet har hjemmel både i artikkel 16 nr. 7 siste avsnitt og i artikkel 16 nr. 8.

Med dette utgangspunktet er *første ledd* ment som en pedagogisk klargjøring av at kjernen i det vernet som følger av gjeldene § 12-28 fremdeles

står ved lag. Vernet mot tilbakekall av personlige sertifikater er så sentralt at det er uheldig dersom det hefter tvil ved dette. Første ledd annet punktum viderefører i tillegg det vernet mot overtredelsesgebyr som i dag følger av samme norske bestemmelse.

Annet ledd slår for det første fast at den ikke gir vern mot tilbakekall dersom innehaveren av et sertifikat ikke tilfredsstillt fastsatte medisinske krav. Dette unntaket er ikke særskilt nevnt i artikkel 16 nr. 7, men departementet legger til grunn at det kan forankres i artikkel 16 nr. 5 som gjør det klart at medlemstatene «ikke hindres i å treffe nødvendige tiltak for å bedre flysikkerheten». Denne forståelsen har sold grunnlag i formålet med hele regelverket. Tanken er hele veien bare å gi vern dersom det fører til mer sikkerhet. Det andre unntaket i annet ledd – «eller av andre grunner er klart uskikket til å inneha sertifikater» – er videreført fra gjeldene § 12-28 annet ledd. Dette unntaket må leses i lys av forbeholdet i tredje ledd om forholdet mellom forordningen og § 12-13.

Til § 12-14

Paragrafen har ingen parallell i gjeldende lov. Bakgrunnen for bestemmelsen fremgår av punkt 4.7. Der er det gjengitt en høringsuttalelse fra Datatilsynet som redegjør for forståelsen av konsesjonskravet i personopplysningsloven. Utgangspunktet er at offentlig organer ikke trenger konsesjon etter personopplysningsloven når de behandler personopplysninger i medhold av lov. Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon trenger uansett ikke konsesjon for den behandlingen de utfører i medhold av lovforslaget. § 12-14 gjør det klart at heller ikke de private organisasjonene som samler inn og behandler rapporterte opplysninger – typisk som nevnt i rapporteringsforordningen artikkel 6 – heller ikke trenger konsesjon etter personopplysningsloven.

Til endringen i § 13a-5 første ledd nr. 1

Bestemmelsen viderefører i hovedsak den nåværende referansen til luftfartsloven § 12-31 på slutten av gjeldende § 13a-5 første ledd nr. 1. De bestemmelsene det vises til både i gjeldene lov og utkastet til ny lov forbyr noe forenklet sagt «arbeidsgivere» å sanksjonere ansatte, innleide og selvstendig næringsdrivende som rapporterer opplysninger. Når det gjelder innholdet i rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 9, og forholdet mellom denne bestemmelsen og gjeldene lov, vises det til punkt 4.4.4.3 og 4.4.4.4. Det er ikke tilsiktet andre

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

endringer enn de som er en konsekvens av at den bestemmelsen det vises til er noe endret.

Til § 14-23a

Paragrafen er gitt en helt annen redaksjon enn gjeldende § 14-23a, men det er likevel ikke tilsiktet noen realitetsendringer. Bestemmelsen har ingen tilknytning til det som er hovedtemaet for proposisjonen, men er ment å rette opp lovtekniske mangler. Bakgrunnen for utkastet er at gjeldene lov viser til forordningsbestemmelser i tre eldre forordninger («tredje luftfartspakke») som er opphevet og erstattet av – langt på vei – tilsvarende bestemmelser i forordning (EF) nr. 1008/2008 felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet. Både de tre eldre forordningene, og den nye forordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift. I dag dreier det seg om forskrift 12. august 2011 nr. 833 om lufttransporttjenester i EØS.

Til § 14-27 Unnlatelse av meldeplikt m.v.

Bakgrunnen for bestemmelsen er ikke drøftet foran i proposisjonen, men ble forklart i høringsnotatet. Ingen høringsinstanser hadde merknader. Ordlyden i gjeldende § 14-27 skriver seg fra luftfartsloven av 1960. Forarbeidene tyder på at ordet «melding» i den bestemmelsen omfat-

ter (bl.a.) det som kalles «rapportering» i dagens kapittel XII. Formålet med utkastet til ny § 14-27 er kun å klargjøre dette, slik at grunnlaget for å straffe unnlatt lovforankret rapportering gjøres klart. Det er dermed ikke tilsikter noen andre realitetsendringer enn de som måtte følge av at innholdet i selve rapporteringsplikten blir litt endret med den nye rapporteringsforordningen som grunnlag. Siste punktum i bestemmelsen er ment å klargjøre at det å ikke gi, eller gi mangelfulle eller feilaktige, opplysninger som svar på pålegg i medhold av luftfartslovens § 13a-1 også skal være straffbart.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i luftfartsloven og vedtak om samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007 i samsvar med et vedlagt forslag.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

A

Forslag

til lov om endringer i luftfartsloven

I

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart gjøres følgende endringer:

Kapittel XII skal lyde:

Kapittel XII. Varsling, rapportering og undersøkelse av luftfartsulykker og luftfartshendelser m.m.

A. Varsling av luftfartsulykker og luftfartshendelser mv.

§ 12-1 *Generell varslingsplikt*

Enhver som blir vitne til en luftfartsulykke, skal straks varsle nærmeste enhet av lufttrafikkjenten, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. Det samme gjelder den som finner et luftfartøy, deler av et luftfartøy eller andre ting under forhold som tyder på at det har inntruffet en luftfartsulykke. Lufttrafikkjenten, politiet og hovedredningssentralen skal straks varsle hverandre, samt undersøkelsesmyndigheten og luftfartsmyndigheten.

Departementet kan gi forskrifter om varslingsplikt og videreformidling av varsel etter første ledd.

§ 12-2 *Varslingsplikt for særlige persongrupper*

Inntreffer en luftfartsulykke, skal fartøysjefen, andre besetningsmedlemmer, bruker av luftfartøyet, eier av luftfartøyet, ansatte i flysikringstjenesten og bakketjenesten straks varsle nærmeste enhet av lufttrafikkjenten, nærmeste politimyndighet eller Hovedredningssentralen om ulykken. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. Lufttrafikkjenten, politiet og hovedredningssentralen skal straks varsle hverandre, samt undersøkelsesmyndigheten og luftfartsmyndigheten.

Inntreffer det en alvorlig luftfartshendelse, skal fartøysjefen, andre besetningsmedlemmer,

bruker av luftfartøyet, eier av luftfartøyet, ansatte i flysikringstjenesten og bakketjenesten straks varsle undersøkelsesmyndigheten om hendelsen. Dette gjelder likevel ikke dersom vedkommende er kjent med at varsel allerede er gitt. Undersøkelsesmyndigheten skal informere luftfartsmyndigheten.

Departementet kan gi forskrifter om varslingsplikt og videreformidling av varsel etter denne paragrafen.

B. Redningstjenesten

§ 12-3 *Forskriftskompetanse mv.*

Departementet gir forskrifter om ettersøknings- og redningstjeneste i tilfelle hvor luftfartøy er saknet, i nød eller forulykket. Herunder kan gis bestemmelser om plikt for enkeltpersoner, bedrifter og organisasjoner til å medvirke ved forberedelsen og gjennomføringen av ettersøknings- og redningstiltak, og om godtgjøring for slik medvirkning.

§ 12-4 *Erstatning for utgifter til ettersøking mv.*

Når det finnes grunn til det, og internasjonal overenskomst ikke er til hinder, kan departementet pålegge fartøyet eier eller bruker å erstatte helt eller delvis statens utgifter til ettersøking av saknet fartøy. Det samme gjelder redningsutgifter i den utstrekning disse ikke blir dekket ved bergelønn.

C. Berging

§ 12-5 *Om bergelønn mv.*

Den som berger eller medvirker til å berge et luftfartøy som er i nød eller forulykket, ombordværende gods eller noe som har hørt til fartøyet eller godset, har krav på bergelønn etter reglene i sjøloven kapittel 16, enten bergingen er foregått til sjøs, til lands eller i luften. Rett til andel i bergelønnen har også den som har reddet eller medvirket til redning av menneskelig liv fra fartøyet under den nød som har gitt anledning til bergingen.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Godtgjøring kan også kreves for ekstraordinære utgifter som har vært nødvendige for å bevare fartøyet eller gods fra fartøyet. Reglene i første ledd om berging gjelder tilsvarende for slik godtgjøring.

Dersom arbeidet er avsluttet her i riket, har fordringshaveren tilbakeholdsrett og panterett i fartøyet eller godset med prioritet foran alle andre rettigheter. Er det flere slike panterettigheter går de som grunner seg på en senere hendelse foran de som grunner seg på en tidligere. Eierne av gods har ikke personlig ansvar for fordringen.

Panteretten i gods faller bort når dette utleveres, og panteretten i fartøyet etter tre måneder dersom den ikke anmerkes i Norges luftfartøyregister og beløpet er godkjent eller sak reist om panteretten. Søksmål kan reises på det stedet hvor arbeidet er avsluttet, eller hvor fartøyet eller godset er.

D. Undersøkelse av ulykker og hendelser mv.

§ 12-6 Gjennomføring av EØS-forordning om undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser

EØS-avtalen vedlegg XIII punkt 66d (europaparlamentets- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF (undersøkelsesforordningen)) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Om forholdet mellom forordningens bestemmelser og andre norske lovregler gjelder det som fremgår av §§ 12-7 til 12-9.

Med undersøkelsesmyndigheten menes i §§ 12-7 til 12-9 den myndigheten som har ansvar for å undersøke ulykker og hendelser i medhold av undersøkelsesforordningen.

Undersøkelsesmyndigheten skal ikke ta stilling til sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar. Undersøkelsen skal foregå uavhengig av annen etterforskning eller undersøkelse som helt eller delvis har slikt formål.

Luftfartsmyndigheten skal vurdere rapportene som undersøkelsesmyndigheten avgir, med tanke på å identifisere og iverksette tiltak som kan bedre flysikkerheten.

Departementet kan gi utfyllende forskrifter om undersøkelsesmyndighetens arbeid etter dette kapitlet og regler som utfyller undersøkelsesforordningen.

§ 12-7 Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten, har taushetsplikt

etter forvaltningsloven om det de får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid.

Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller er nødvendige for å forklare årsaken til luftfartsulykken eller luftfartshendelsen.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om opplysninger nevnt i undersøkelsesforordningen artikkel 14. Domstolens rett til å frigi opplysninger i medhold av undersøkelsesforordningen artikkel 14 nr. 3 er begrenset til de tilfellene som er nevnt i § 12-8.

Opplysninger mottatt fra utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner som jobber med flysikkerhet, er taushetsbelagte etter reglene i tredje ledd så langt de passer.

Taushetsplikt som nevnt i annet til fjerde ledd er ikke til hinder for at opplysninger som har statistisk form, eller som er alminnelig tilgjengelig andre steder, bringes videre hvis dette er forenlig med undersøkelsesforordningen. Det samme gjelder i den grad den som har krav på taushet om opplysningene, samtykker til at opplysningene bringes videre.

Opplysninger som er taushetsbelagte etter tredje ledd, kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler eller forpliktelser. Det samme gjelder når opplysningene er av vesentlig betydning for slike myndigheter eller organisasjoner, og vedkommende organ er underlagt taushetsplikt av minst samme omfang som undersøkelsesmyndigheten.

Brudd på taushetsplikt etter denne paragrafen er straffbart etter straffeloven § 209.

Ny § 12-8:

§ 12-8 Bevisforbud

Det kan ikke føres bevis om forklaringer avgitt til undersøkelsesmyndigheten eller andre opplysninger som er nevnt i undersøkelsesforordningen artikkel 14 nr. 1 og 2. Ved avgjørelsen av om bevis likevel skal føres etter reglene i tvisteloven § 22-3 og straffeprosessloven § 118, skal det legges vekt på om fordelene oppveier de negative følgene slik bevisføring kan ha på den aktuelle eller fremtidige ulykkesundersøkelser, nasjonalt eller internasjonalt.

Det kan aldri føres bevis om opplysninger som er nevnt i første ledd i en straffesak mot den som har gitt opplysningene.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

§ 12-9 *Forbud mot sanksjoner fra arbeidsgiver*

Artikkel 16 nr. 9 og 10 i rapporteringsforordningen gjelder tilsvarende for personer som forklarer seg til undersøkelsesmyndigheten, eller som er omtalt i opplysninger som er gitt til undersøkelsesmyndigheten etter reglene i undersøkelsesforordningen.

E. Luftfartsmyndighetens arbeid med å forebygge ulykker basert på rapporterte opplysninger mv.

§ 12-10 *Gjennomføring av EØS-forordning om rapportering av hendelser mv.*

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 66gc (europaparlamentets- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, endring av forordning (EU) nr. 996/2010 og opphevelse av direktiv 2003/42/EF, forordning (EF) nr. 1321/2007 og forordning (EF) nr. 1330/2007 (rapporteringsforordningen)) gjelder som lov med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Om forholdet mellom forordningens bestemmelser og andre norske lovregler gjelder det som fremgår av §§ 12-11 til 12-13.

Departementet kan gi forskrifter som utfyller rapporteringsforordningen eller som på andre måter er nødvendige for et velfungerende system for innsamling og bruk av opplysninger som kan forebygge luftfartsulykker.

§ 12-11 *Taushetsplikt*

Enhver som utfører tjeneste eller arbeider for luftfartsmyndigheten, har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det de får kjennskap til under utførelsen av sitt arbeid.

Når personer som nevnt i første ledd mottar opplysninger som er undergitt strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde, med mindre tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre, eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en luftfartsulykke eller luftfartshendelse.

Personer som nevnt i første ledd har i tillegg taushetsplikt om alle opplysninger som er innrapportert i medhold av rapporteringsforordningen artikkel 4 og 5. Dette gjelder ikke dersom tungtveiende offentlige hensyn tilsier at opplysningene bør kunne gis videre, eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsaken til en

luftfartsulykke eller luftfartshendelse, og det ikke strider mot noen bestemmelser i rapporteringsforordningen å gi opplysningene videre.

Opplysninger mottatt fra utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner som jobber med flysikkerhet, er taushetsbelagte etter reglene i tredje ledd så langt de passer.

Taushetsplikt som nevnt i annet til fjerde ledd er ikke til hinder for at opplysninger som har statistisk form, eller som er alminnelig tilgjengelig andre steder, bringes videre hvis dette er forenlig med rapporteringsforordningen. Det samme gjelder i den grad den som har krav på taushet om opplysningene, samtykker til at opplysningene bringes videre.

Opplysninger som er taushetsbelagte etter tredje ledd, kan gis videre til utenlandske og internasjonale myndigheter og organisasjoner når dette følger av internasjonale avtaler eller forpliktelser. Det samme gjelder når opplysningene er av vesentlig betydning for slike myndigheter eller organisasjoner, og vedkommende organ er underlagt taushetsplikt av minst samme omfang som luftfartsmyndigheten.

Brudd på taushetsplikt etter denne paragrafen er straffbart etter straffeloven § 209.

§ 12-12 *Bevisforbud og forbud mot sivilt søksmål*

Det kan ikke føres bevis om opplysninger mottatt hos luftfartsmyndigheten eller undersøkelsesmyndigheten etter reglene i rapporteringsforordningen. For øvrig gjelder § 12-8 tilsvarende.

Staten kan ikke anlegge sivil søksmål på grunnlag av opplysninger luftfartsmyndigheten har blitt kjent med utelukkende som følge av opplysninger mottatt i medhold av rapporteringsforordningen. Dette gjelder likevel ikke dersom det er kvalifisert grunn til å tro at den som har gitt opplysningene har opptrådt kritikkverdige som nevnt i rapporteringsforordningen artikkel 16 nr. 10 bokstav a eller b.

§ 12-13 *Forbud mot tilbakekall av sertifikater*

Opplysninger som en kompetent myndighet som nevnt i rapporteringsforordningen artikkel 6 nr. 3 mottar i medhold av rapporteringsforordningen, kan ikke brukes som grunnlag for tilbakekall av personsertifikater som er utstedt av den kompetente myndigheten. På samme måte kan opplysningene heller ikke brukes som grunnlag for å ilegge overtredelsesgebyr med hjemmel i § 13 a-5.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Første ledd gjelder ikke dersom de aktuelle opplysningene gjør det klart at den som innehar sertifikatet, ikke oppfyller fastsatte medisinske krav eller av andre grunner er klart uskikket til å inneha sertifikatet.

Første og annet ledd går foran bestemmelsene i rapporteringsforordningen artikkel 16 i den grad de gir et sterkere vern mot tilbakekall av sertifikater enn forordningen.

§ 12-14 *Unntak fra krav om konsesjon etter personopplysningsloven*

Organer som behandler rapporterte opplysninger etter reglene i §§ 12-10 til 12-13 trenger ikke konsesjon for behandling av personopplysninger etter personopplysningsloven § 33.

§ 13a-5 første ledd nr. 1 skal lyde:

1. har overtrådt, eller latt være å etterkomme, § 2-2, § 4-1 annet og tredje ledd, § 4-4 første og andre ledd, §§ 4-6 eller 4-7, § 5-1 første og tredje ledd, § 5-3, § 5-5, § 5-7, § 5-8, § 6-1 første ledd, § 6-2, § 6-3 tredje ledd, § 6-7, § 6-10, § 7-1 første ledd, § 7-15 første ledd, § 7-19, § 7-25 annet ledd, § 7-28, § 7-29 annet ledd, § 8-1 første og annet ledd, §§ 8-8, 9-2, 9-5, 9-7, 10-3, 10-4, 10-5, 10-6 eller 10-8, § 10-38 a første og annet ledd, § 10-45, § 11-2 første ledd, § 12-9 eller artikkel 16 nr. 9 i rapporteringsforordningen.

Ny § 14-23a skal lyde:

§ 14-23a *Overtredelse av forordning (EF) nr. 1008/2008 om lufttransporttjenester i EØS*

Med bøter eller fengsel inntil 6 måneder straffes

den som forsettlig eller uaktsomt gjør følgende i strid med EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 64 a (forordning (EF) nr. 1008/2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet):

1. utfører transport uten gyldig lisens som nevnt i artikkel 3.
2. unnlater å oppfylle kravet om å være forsikret i artikkel 11.
3. benytter et leid fly uten samtykke som nevnt i artikkel 13.
4. utfører lufttransport i strid med enerett gitt i medhold av artikkel 16.
5. flyr i strid med trafikkregulerende bestemmelser som nevnt i artikkel 19 eller miljøbestemmelser som nevnt i artikkel 20.
6. unnlater å oppfylle kravene til informasjon og ikke-diskriminering i artikkel 23.

§ 14-27 første ledd skal lyde:

Den som i *andre tilfeller* enn nevnt i § 14-3 unnlater å gi *varsel, rapport, melding eller andre opplysninger som er påbudt å gi etter denne loven eller forskrift gitt i medhold av den, eller som gir uriktige eller ufullstendige opplysninger*, straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder. *Det samme gjelder den som unnlater å etterkomme pålegg om å gi opplysninger i medhold av § 13 a-1, eller som gir uriktige eller ufullstendige opplysninger som svar på slikt pålegg.*

II

Loven trer i kraft 1. juli 2016.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

B

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007

I

Stortinget samtykker til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt EØS-avtalen, særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

- 1) Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007¹ skal innlemmes i EØS-avtalen.
- 2) EØS-avtalens vedlegg XIII bør derfor endres –

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

I EØS-avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. Teksten i nr. 66d (europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010) skal lyde:

«**32010 R 0996:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF (EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35), endret ved:

- **32014 R 0376:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 (EUT L 122 av 24.4.2014, s. 18).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

I artikkel 18 nr. 5 skal nytt ledd lyde:

«Liechtenstein og Sveits har en felles nasjonal database for tilfeller innen sivil luftfart. Relevante data som stammer fra Liechtenstein, vil bli integrert i det sentrale datalageret sammen med data fra Sveits.»»

2. Etter nr. 66gb (kommisjonsforordning (EF) nr. 1330/2007) tilføyes følgende:

«66gc.**32014 R 0376:** Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart og om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 av 24.4.2014, s. 18).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

Liechtenstein og Sveits har en felles nasjonal database for tilfeller innen sivil luftfart. Relevante data som stammer fra Liechtenstein, vil bli integrert i det sentrale datalageret sammen med data fra Sveits. På grunn av det bilaterale samarbeidet med Sveits med hensyn til hendelser i sivil luftfart i Liechtenstein, vil Liechtenstein behandle innsendte anmodninger i samsvar med denne forordning i tett samarbeid med Sveits.»

Artikkel 2

Teksten til forordning (EU) nr. 376/2014 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

¹ EUT L 122 av 24.4.2014, s. 18.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 1. november 2015, forutsatt at alle meddelelser etter EØS-avtalens artikkel 103 nr. 1 er inngitt².

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 30. oktober 2015.

For EØS-komiteen

Oda Sletnes

Formann

² Forfatningsrettslige krav angitt.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart, om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 og om oppheving av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF og kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 og (EF) nr. 1330/2007

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

etter oversending av utkast til regelverksakt til de nasjonale parlamentene,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter den ordinære regelverksprosessen² og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det bør sikres et høyt allment sikkerhetsnivå innen sivil luftfart i Unionen, og alt bør gjøres for å redusere antall ulykker og hendelser for å sikre offentlighetens tillit til lufttransport.
- 2) Antall ulykker med dødelig utgang innen sivil luftfart har vært relativt konstant i den siste tiårsperioden. Økt lufttrafikk og stadig mer teknisk kompliserte luftfartøyer kan imidlertid føre til at antall ulykker stiger i de neste tiårsperiodene.
- 3) Formålet med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010³ er å forebygge ulykker ved å fremme rask gjennomføring av effektive sikkerhetsundersøkelser av høy kvalitet. Denne forordning bør ikke være til hinder for undersøkelser av ulykker og hendelser

som håndteres av nasjonale myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, som definert i forordning (EU) nr. 996/2010. Ved en eventuell ulykke eller alvorlig hendelse skal tilfellet også meldes i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010.

- 4) I henhold til unionens eksisterende regelverksakter, særlig europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008⁴ og dens gjennomføringsforordninger, er visse organisasjoner pålagt å innføre systemer for rapportering av tilfeller som skal inngå i deres sikkerhetsstyringssystemer. Overholdelse av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsforordninger bør ikke fritta organisasjoner for å overholde denne forordning. Overholdelse av denne forordning bør ikke fritta organisasjoner for å overholde forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsforordninger. Dette bør imidlertid ikke føre til at det innføres to parallelle rapporteringssystemer, og forordning (EF) nr. 216/2008, dens gjennomføringsforordninger og denne forordning bør anses som utfyllende.
- 5) Erfaring viser at det før en ulykke ofte har inntruffet sikkerhetsrelaterte hendelser og mangler som tydet på at det forelå sikkerhetsfarer. Sikkerhetsopplysninger er derfor en viktig ressurs for å oppdage potensielle sikkerhetsfarer. Selv om det er svært viktig å kunne ta lærdom av en ulykke, er det i tillegg vist at rent reakt-

¹ EUT C 198 av 10.7.2013, s. 73.

² Europaparlamentets holdning av 26. februar 2014 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 14. mars 2014.

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF (EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35).

⁴ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

tive systemer har begrenset nytte med henblikk på å bedre sikkerheten. For å oppnå en faktisk bedring av flysikkerheten bør reaktive systemer derfor utfylles med proaktive systemer der det brukes andre typer sikkerhetsopplysninger. Unionen, medlemsstatene, Det europeiske flysikkerhetsbyrå («Byrået») og organisasjoner bør bidra til å bedre flysikkerheten ved å innføre mer proaktive og kunnskapsbaserte sikkerhetssystemer der det fokuseres på forebygging av ulykker gjennom en analysering av alle relevante sikkerhetsopplysninger, herunder opplysninger om tilfeller som inntreffer innen sivil luftfart.

- 6) For å bedre flysikkerheten bør relevante sikkerhetsopplysninger om sivil luftfart rapporteres, samles inn, lagres, vernes, utveksles, videreformidles og analyseres, og det bør treffes egnede sikkerhetstiltak på grunnlag av disse opplysninger. Denne proaktive og kunnskapsbaserte strategien bør innføres av berørte flysikkerhetsmyndigheter i medlemsstatene, av organisasjoner som en del av deres sikkerhetsstyringssystem og av Byrået.
- 7) Pålegget om at organisasjoner skal rapportere tilfeller bør stå i forhold til den berørte organisasjonens størrelse og omfanget av dens aktivitet. Særlig for mindre organisasjoner bør det derfor være mulig å gruppere eller slå sammen organisasjonens funksjoner knyttet til håndtering av tilfeller, å dele oppgaver i forbindelse med rapportering av tilfeller med andre organisasjoner av samme type eller å sette ut innsamling, vurdering, behandling, analysering og lagring av opplysninger om tilfeller til spesialiserte enheter som er godkjente av vedkommende myndigheter i medlemsstatene. Slike enheter bør overholde prinsippene om vern og fortrolighet som fastsettes ved denne forordning. En organisasjon som setter ut oppgaver til andre, bør beholde en tilstrekkelig grad av kontroll med oppgavene som settes ut, og bør være den som i siste instans har ansvar for at kravene fastsatt i denne forordning oppfylles.
- 8) Det må sikres at luftfartspersonale i fremste linje rapporterer om tilfeller som utgjør en betydelig risiko for flysikkerheten. Systemene for obligatorisk rapportering bør suppleres med systemer for frivillige rapportering, og disse systemene bør gjøre det mulig for enkeltpersoner å rapportere om flysikkerhetsrelaterte tilfeller. Det bør opprettes systemer for obligatorisk og frivillig rapportering i organisasjoner, Byrået og hos vedkommende myndigheter i medlemsstatene. Med hen-

blikk på å bedre flysikkerheten bør opplysningene som samles inn, oversendes til myndigheten med ansvar for egnet overvåking. Organisasjonene bør analysere de tilfeller som kan påvirke sikkerheten, for å identifisere sikkerhetsfarer og treffe egnede korrigerende eller forebyggende tiltak. Organisasjonene bør sende de foreløpige resultatene av sine analyser til vedkommende myndighet i medlemsstaten eller til Byrået og også de endelige resultatene dersom det i disse er identifisert en faktisk eller potensiell flysikkerhetsrisiko. Vedkommende myndigheter i medlemsstatene og Byrået bør innføre en lignende framgangsmåte for tilfeller som rapporteres direkte til dem, og bør foreta en egnet overvåking av organisasjonens vurdering og eventuelle korrigerende eller forebyggende tiltak som er iverksatt.

- 9) Forskjellige kategorier av personale som arbeider innen eller på annen måte er tilknyttet sivil luftfart, er vitne til hendelser som er relevante når det gjelder forebygging av ulykker. De bør derfor ha tilgang til verktøy som gjør det mulig å rapportere om slike hendelser, og de bør sikres vern. For å oppmuntre personale til å rapportere om tilfeller og sikre at de bedre forstår at slik rapportering har en positiv innvirkning på flysikkerheten, bør de informeres regelmessig om tiltak som er iverksatt innenfor rammen av rapporteringssystemene.
- 10) Farene og risikoene som er forbundet med motordrevne, teknisk kompliserte luftfartøyer, er svært forskjellige fra de som er forbundet med andre typer luftfartøyer. Selv om hele luftfartssektoren bør omfattes av denne forordning, bør kravene som fastsettes ved denne forordning, stå i forhold til de forskjellige typer luftfartøyers virksomhetsområde og kompleksitet. Opplysninger som samles inn om tilfeller som omfatter andre luftfartøyer enn motordrevne, teknisk kompliserte luftfartøyer, bør derfor omfattes av forenklete rapporteringskrav som er bedre tilpasset denne del av luftfarten.
- 11) I tillegg til systemene som kreves i henhold til denne forordning, bør det oppmuntres til å utvikle andre metoder for innsamling av sikkerhetsopplysninger for å kunne samle inn ytterligere opplysninger som kan bidra til å bedre flysikkerheten. Dersom organisasjoner har eksisterende og velfungerende systemer for innsamling av sikkerhetsopplysninger, bør de kunne fortsette å bruke disse systemene

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- sammen med systemene som skal innføres i henhold til denne forordning.
- 12) Myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og alle enheter som er tillagt oppgaven å regulere sikkerheten innen sivil luftfart i Unionen, bør ha fullstendig tilgang til innsamlede opplysninger om tilfeller og rapporter om tilfeller som medlemsstaten har lagret, for å kunne fastslå hvilke tilfeller som krever at det iverksettes en sikkerhetsundersøkelse, samt for å identifisere områder det er mulig å ta lærdom av når det gjelder flysikkerhet, og oppfylle tilsynsforpliktelsene.
 - 13) Det er svært viktig at dataene er fullstendige og av høy kvalitet, idet analyser og trender som utarbeides på grunnlag av unøyaktige data, kan gi villedende resultater og føre til at det iverksettes uegnede tiltak. Unøyaktige data kan dessuten føre til manglende tillit til opplysningene som genereres av systemene for rapportering av tilfeller. For å sikre at rapportene om tilfeller er fullstendige og av god kvalitet bør de inneholde visse minsteopplysninger, som kan variere ut fra hvilken kategori tilfellet tilhører. Det bør også innføres framgangsmåter for å kontrollere opplysningenes kvalitet og unngå manglende samsvar mellom en rapport om et tilfelle og de første opplysningene som ble samlet inn om nevnte tilfelle. Med støtte fra Kommisjonen bør det også utarbeides egnet veiledende materiale, særlig for å sikre at dataene holder god kvalitet, er fullstendige og at de registreres i databaser på en konsekvent og ensartet måte. Det bør også opprettes arbeidsgrupper, særlig av Kommisjonen, for å gi den nødvendige støtte.
 - 14) Kommisjonen bør utarbeide en felles europeisk risikoklassifiseringsordning for å identifisere eventuelle raske tiltak som må iverksettes som reaksjon på enkeltstående sikkerhetsrelaterte tilfeller med høy risiko. Ordningen bør også gjøre det mulig å identifisere sentrale risikoområder på grunnlag av aggregerte opplysninger. En slik ordning bør være til hjelp for berørte enheter når de skal vurdere tilfeller og bestemme hvor tiltak skal iverksettes. En felles europeisk risikoklassifiseringsordning bør fremme en integrert og harmonisert tilnærming til risikohåndtering i hele det europeiske luftfartssystemet og dermed gjøre det mulig for organisasjoner, medlemsstater, Kommisjonen og Byrået å fokusere på tiltak for å bedre sikkerheten på en harmonisert måte.
 - 15) En felles europeisk risikoklassifiseringsordning bør også gjøre det mulig å identifisere sentrale risikoområder i Unionen på grunnlag av aggregerte opplysninger fra et europeisk perspektiv, og støtte arbeidet som gjøres innenfor rammen av det europeiske flysikkerhetsprogram og den europeiske flysikkerhetsplan. Kommisjonen bør sørge for hensiktsmessig støtte for å sikre en konsekvent og ensartet klassifisering av risikoer i alle medlemsstater.
 - 16) For å fremme utveksling av opplysninger bør rapporter om tilfeller lagres i databaser som bør være kompatible med ECCAIRS (European Coordination Centre for Aircraft Incident Reporting Systems) (programvaren alle medlemsstater og det europeiske sentrale data-lageret bruker til lagring av rapporter om tilfeller) og med ADREP-taksonomien (taksonomien til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO), som også brukes i ECCAIRS-programvaren). Byrået og Kommisjonen bør sørge for teknisk støtte for å sikre at systemene er kompatible.
 - 17) Organisasjoner bør lagre rapporter om tilfeller som er utarbeidet på grunnlag av opplysninger som er samlet inn via systemene for obligatorisk og, der det er relevant, frivillig rapportering, i én eller flere databaser. Databasenes kompleksitet bør kunne stå i forhold til den berørte organisasjonens størrelse og/eller betydning med hensyn til målene i denne forordning, og de bør minst bestå av en datafil som inneholder felles obligatoriske datafelt og, der det er relevant, særskilte obligatoriske datafelt.
 - 18) Et tilfelle som omfatter et luftfartøy som er registrert i en medlemsstat, eller som driftes av en organisasjon som er etablert i en medlemsstat, må rapporteres, selv om tilfellet inntraff utenfor nevnte medlemsstats territorium.
 - 19) Det bør utveksles opplysninger om tilfeller i Unionen, slik at det i større grad blir mulig å identifisere faktiske eller potensielle farer. En slik utveksling av opplysninger bør også gjøre det mulig for medlemsstatene å få tilgang til alle opplysninger om tilfeller som inntreffer på deres territorium eller i deres luftrum, men som rapporteres til en annen medlemsstat. Det bør også gjøre det mulig for Byrået å innhente nøyaktige opplysninger om tilfeller og å få tilgang til alle rapporter om tilfeller som er samlet inn i Unionen, med sikte på å treffe eventuelle nødvendige korrigerende tiltak mot en risiko som er identifisert i Unionen. En slik utveksling av opplysninger bør gjøre det mulig for vedkommende myndigheter i medlemsstatene å innhente nøyaktige opplysninger om

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

tilfeller som inntreffer i deres luftrom, og å treffe eventuelle nødvendige korrigerende tiltak mot en risiko som er identifisert på deres territorium.

- 20) Målet med utvekslingen av opplysninger om tilfeller bør være forebygging av luftfartsulykker og -hendelser. Dette bør ikke brukes til å fordele skyld eller ansvar eller til å fastsette referanseverdier for sikkerhetsnivået.
- 21) Den mest effektive måten å sikre utveksling av store mengder sikkerhetsopplysninger mellom medlemsstatene, Kommisjonen og Byrået på, er gjennom det europeiske sentrale datalageret, forutsatt at medlemsstatene, Kommisjonen og Byrået har full tilgang til det.
- 22) Alle sikkerhetsrelaterte opplysninger som stammer fra rapporter om tilfeller som samles inn i Unionen, bør innen rimelig tid overføres til det europeiske sentrale datalageret. Dette bør omfatte innsamling av opplysninger om hendelser, men også om ulykker og alvorlige hendelser i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010.
- 23) Denne forordning bør få anvendelse for opplysninger om tilfeller som er lagret i organisasjoners, medlemsstaters eller Byråets databaser.
- 24) Alle sikkerhetsrelaterte opplysninger i det europeiske sentrale datalageret skal være tilgjengelig for enheter som er tillagt oppgaven å regulere sikkerheten i sivil luftfart i Unionen, herunder Byrået, og for myndigheter med ansvar for å undersøke ulykker og hendelser i Unionen.
- 25) For berørte parter bør det være mulig å be om tilgang til visse opplysninger i det europeiske sentrale datalageret i henhold til reglene for fortrolig behandling av slike opplysninger og berørte parters anonymitet.
- 26) Ettersom det er de nasjonale kontaktpunktene som har best kjennskap til hvilke berørte parter som er etablert i en bestemt medlemsstat, bør det være det enkelte nasjonale kontaktpunkt som behandler anmodninger fra berørte parter som er etablert på den aktuelle medlemsstats territorium. Anmodninger fra berørte parter i tredjestater eller internasjonale organisasjoner bør behandles av Kommisjonen.
- 27) Opplysningene i rapporter om tilfeller bør analyseres, og sikkerhetsrisikoer bør identifiseres. Eventuelle egnede tiltak for å bedre flysikkerheten bør identifiseres og iverksettes innen rimelig tid. Opplysninger om analysering og oppfølging av tilfeller bør viderefremmes i

organisasjoner, hos vedkommende myndigheter i medlemsstatene og i Byrået, ettersom tilbakemelding om rapporterte tilfeller vil oppmuntre enkeltpersoner til å rapportere tilfeller. Der det er relevant og når det er mulig, bør opplysninger om analysering og oppfølging av tilfeller også viderefremmes til enkeltpersoner som har rapportert tilfeller direkte til vedkommende myndigheter i medlemsstatene eller til Byrået. En slik tilbakemelding bør overholde reglene for fortrolighet og vern av rapportøren og personene som er nevnt i rapportene om tilfeller, i henhold til denne forordning.

- 28) Formålet med denne forordning er å bistå medlemsstater, Byrået og organisasjoner ved håndtering av flysikkerhetsrisikoer. Organisasjoners sikkerhetsstyringssystemer utfylles av medlemsstatenes og Byråets sikkerhetsstyringssystemer. Mens organisasjoner håndterer sikkerhetsrisikoer knyttet til sin virksomhet, håndterer vedkommende myndigheter i medlemsstatene og Byrået sikkerhetsrisikoer innen luftfart i henholdsvis hele medlemsstater eller Unionen som helhet, og treffer tiltak mot felles sikkerhetsrisikoer for luftfarten i den berørte medlemsstat eller på unionsplan. Ansvar til Byrået og vedkommende myndigheter i medlemsstatene bør ikke fritta organisasjoner for det direkte ansvaret de har for å håndtere sikkerhetsaspekter som kan knyttes til produktene og tjenestene de leverer. Med henblikk på dette bør organisasjoner samle inn og analysere opplysninger om tilfeller for å identifisere og redusere farer som er forbundet med deres virksomhet. De bør også vurdere tilknyttede sikkerhetsrisikoer og sette av ressurser for å kunne treffe raske og egnede tiltak for å redusere sikkerhetsrisikoene. Hele prosessen bør overvåkes av den berørte vedkommende myndighet, som ved behov bør kreve at det treffes ytterligere tiltak for å sikre at sikkerhetsmanglene håndteres på riktig måte. På den annen side bør vedkommende myndigheter i medlemsstatene og Byrået utfylle organisasjonenes sikkerhetsstyringssystemer på henholdsvis medlemsstats- og unionsplan.
- 29) Når medlemsstatene fastsetter hvilke tiltak som skal inngå i deres statlige sikkerhetsprogram og statlige sikkerhetsplan, og for å sikre at tiltakene er kunnskapsbaserte, bør de bruke opplysningene fra rapportene om tilfeller som er blitt samlet inn og analysert. På europeisk plan utfylles statlige sikkerhetsprogrammer

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- og statlige sikkerhetsplaner av det europeiske flysikkerhetsprogram og den europeiske flysikkerhetsplan.
- 30) Ettersom målet om bedre flysikkerhet ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene, idet individuelle rapporteringssystemer i medlemsstatene er mindre effektivt enn et koordinert nettverk med utveksling av opplysninger som gjør det mulig å identifisere mulige sikkerhetsproblemer og sentrale risikoområder på unionsplan, bør analyser på nasjonalt plan utfylles av analyser og oppfølging på unionsplan for å sikre bedre forebygging av luftfartsulykker og -hendelser. Denne oppgaven på unionsplan bør utføres av et nettverk av flysikkerhetsanalytikere i samarbeid med Byrået og Kommisjonen. Nettverket bør ha mulighet til å beslutte, ved enighet, å invitere observatører til sine møter, herunder ansatte i eller representanter for luftfartssektoren.
- 31) Det europeiske flysikkerhetsprogram og den europeiske flysikkerhetsplan bør særlig kunne dra nytte av arbeidet til nettverket av flysikkerhetsanalytikere for å fastsette, ut fra et kunnskapsbasert perspektiv, hvilke tiltak som må gjennomføres på unionsplan.
- 32) Offentligheten bør ha tilgang til allmenne aggregerte opplysninger om flysikkerhetsnivået i medlemsstatene og Unionen. Opplysningene bør særlig omfatte trender og analyser som følger av medlemsstatenes gjennomføring av denne forordning, samt aggregerte opplysninger om innholdet i det europeiske sentrale datalageret som kan gjøres tilgjengelig ved å offentliggjøre ytelsesindikatorer for sikkerhet.
- 33) Sikkerhetssystemet for sivil luftfart er opprettet på grunnlag av tilbakemeldinger om og erfaringer fra ulykker og hendelser. Rapportering av tilfeller og bruk av opplysninger om disse for å bedre sikkerheten forutsetter at det er et tillitsforhold mellom rapportøren og enheten med ansvar for å samle inn og vurdere opplysningene. Dette krever en streng overholdelse av fortrolighetsreglene. Formålet med å verne sikkerhetsopplysninger mot uhensiktsmessig bruk og begrense tilgangen til det europeiske sentrale datalageret bare til berørte parter som deltar i forbedringen av sikkerheten i sivil luftfart, er å sikre at sikkerhetsopplysningene til enhver tid er tilgjengelige, slik at egnede forebyggende tiltak kan treffes i rett tid, og slik at flysikkerheten kan bedres. I denne forbindelse bør følsomme sikkerhetsopplysninger vernes på egnet måte, og inn-
- samlingen av opplysninger bør sikres ved å garantere at de vil bli behandlet fortrolig, dvs. ved å verne kilden og sikre at personalet som arbeider innen sivil luftfart, har tillit til systemene for rapportering av tilfeller. Det bør iverksettes egnede tiltak for å sikre at opplysningene som samles inn via systemene for rapportering av tilfeller, behandles fortrolig, og at tilgangen til det europeiske sentrale datalageret er begrenset. Nasjonale regler for informasjonsfrihet bør ta hensyn til nødvendigheten av at slike opplysninger behandles fortrolig. Opplysningene som samles inn, bør vernes på egnet måte mot ulovlig bruk eller offentliggjøring. De skal bare brukes til å opprettholde eller bedre flysikkerheten, ikke til å fordele skyld eller ansvar.
- 34) For å sikre at ansatte eller innleid personale har tillit til organisasjonens system for rapportering av tilfeller bør opplysningene i rapportene om tilfeller vernes på egnet måte, og de bør ikke brukes til annet enn å opprettholde eller bedre flysikkerheten. De interne reglene for en «rettferdighetskultur» som organisasjoner vedtar i henhold til denne forordning, bør særlig bidra til å nå dette målet. En effektiv måte å nå dette målet på kan også være å begrense overføringen av personopplysninger eller opplysninger som gjør det mulig å identifisere rapportøren eller andre personer som er nevnt i rapportene om tilfeller, ved at det opprettes et tydelig skille mellom avdelingene som håndterer rapportene, og resten av organisasjonen.
- 35) En rapportør eller en person som er nevnt i rapportene, bør omfattes av egnet vern. I denne forbindelse bør rapportene anonymiseres, og opplysninger om identiteten til rapportøren og personene som er nevnt i rapportene, bør ikke registreres i databasene.
- 36) Systemet for sivil luftfart bør dessuten fremme en «sikkerhetskultur» som legger til rette for spontan rapportering av tilfeller og dermed bidrar til å fremme en «rettferdighetskultur». En «rettferdighetskultur» er en vesentlig del av en mer omfattende «sikkerhetskultur», som danner grunnlaget for et robust sikkerhetsstyringssystem. Et miljø som følger prinsippene for en «sikkerhetskultur», bør ikke hindre at det treffes tiltak der det er nødvendig for å opprettholde eller bedre flysikkerhetsnivået.
- 37) En «rettferdighetskultur» bør oppmuntre enkeltpersoner til å rapportere sikkerhetsrelaterte opplysninger. Det bør imidlertid ikke fritta disse personer for deres normale ansvar. I

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

denne forbindelse bør ansatte og innleid personale ikke utsettes for noen form for sanksjoner på grunnlag av opplysningene som rapporteres i henhold til denne forordning, med mindre det dreier seg om bevisst forsømmelse eller åpenbar, alvorlig og grov undervurdering av en åpenbar risiko og omfattende mangel på yrkesmessige ansvar for å treffe de tiltak som situasjonen krever, noe som vil forårsake forutsigbar skade på en person eller eiendom eller i alvorlig grad gå ut over flysikkerhetsnivået.

- 38) For å oppmuntre til rapportering av tilfeller bør både rapportører og personer som er nevnt i de berørte rapportene, vernes. Et slikt vern bør imidlertid ikke fritta disse personer for rapporteringsforpliktelsene i henhold til denne forordning. Dersom en person nevnes i en rapport og vedkommende selv har plikt til å rapportere det samme tilfellet, men med hensikt ikke gjør det, bør vernet av nevnte person oppheves, og vedkommende bør ilegges sanksjoner ved anvendelse av denne forordning.
- 39) Uten at det berører nasjonal strafferett og god rettspleie er det viktig tydelig å avgrense omfanget av vernet av rapportøren og andre personer som er nevnt i rapportene, mot sanksjoner og rettsforfølgelse.
- 40) For å øke enkeltpersoners tillit til systemet og fremme en «rettferdighetskultur» bør håndteringen av rapportene organiseres slik at identiteten til rapportøren eller andre personer som er nevnt i rapportene, holdes fortrolig. Når det er mulig, bør målet være å innføre et uavhengig system for håndtering av tilfeller.
- 41) Personale i organisasjoner, hos vedkommende myndigheter i medlemsstaten og i Byrået som deltar i vurdering, behandling eller analysering av tilfeller, spiller en viktig rolle når det gjelder å identifisere sikkerhetsfarer og -mangler. Erfaring viser at når tilfeller analyseres i etterkant av en ulykke, kan det føre til at det identifiseres risikoer og mangler som ellers kanskje ikke ville ha blitt identifisert. Det kan derfor føre til at personer som deltar i vurdering, behandling eller analysering av tilfeller, kan frykte potensielle konsekvenser i form av rettsforfølgelse. Uten at det berører nasjonal strafferett og god rettspleie bør medlemsstater ikke rettsforfølge personer hos vedkommende myndigheter i medlemsstaten som deltar i vurdering, behandling eller analysering av tilfeller, for beslutninger truffet som en del av deres oppgaver, og som i ettertid viser seg å være feil eller ineffektive, men som, da de ble truffet og på grunnlag av opplysningene som var tilgjengelige på dette tidspunkt, var forholdsmessige og hensiktsmessige.
- 42) Ansatte og innleid personale bør ha mulighet til å rapportere om brudd på prinsippene som avgrenser deres vern i henhold til denne forordning, og bør ikke kunne straffes for dette. Medlemsstatene bør fastsette konsekvensene for de personer som krenker prinsippene om vern av rapportøren og andre personer som er nevnt i rapportene om tilfeller, og bør innføre egnede rettslige tiltak eller ilegge egnede sanksjoner.
- 43) Frykt for å utsette seg selv for mistanke og de potensielle konsekvensene av dette i form av rettsforfølgelse kan skremme enkeltpersoner fra å rapportere om tilfeller. Målene i denne forordning kan nås uten urimelig inngripen i medlemsstatenes rettssystemer. Det bør derfor fastsettes at uforsettlig eller utilsiktede lovbrudd som myndighetene i medlemsstatene får kjennskap til utelukkende gjennom rapportering i henhold til denne forordning, ikke bør føre til disiplinær- eller forvaltningssaker eller rettsforfølgelse, med mindre annet er fastsatt i gjeldende nasjonale strafferett. Tredjemenns rett til å gå til sivil sak bør imidlertid ikke omfattes av dette forbudet, og bør bare være underlagt nasjonal lovgivning.
- 44) I forbindelse med utviklingen av en «rettferdighetskultur» bør medlemsstatene imidlertid ha mulighet til å utvide forbudet mot å bruke rapporter om tilfeller som bevis mot rapportører i disiplinær- og forvaltningssaker, til også å omfatte sivile saker eller straffesaker.
- 45) Videre bør samarbeidet mellom sikkerhetsmyndigheter og rettsmyndigheter styrkes og formaliseres ved hjelp av forhåndsavtaler dem imellom som bør respektere balansen mellom de ulike offentlige interesser som står på spill, og som særlig for eksempel bør omfatte tilgang til og bruk av rapporter om tilfeller som er lagret i nasjonale databaser.
- 46) For å støtte Byråets økte ansvar i henhold til denne forordning bør det få tilstrekkelige ressurser til å kunne utføre de nye oppgavene det tildeles.
- 47) For å utfylle eller endre denne forordning bør Kommissjonen delegeres myndighet til å vedta rettsakter i henhold til artikkel 290 i traktaten om Den europeiske unions virkemåte. Det er særlig viktig at Kommissjonen gjennomfører hensiktsmessige samråd under det forberedende arbeidet, herunder på ekspertplan. Kommissjonen bør i forbindelse med det forbe-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- redende arbeidet med og utarbeidingen av delegerte rettsakter sørge for samtidig, rettidig og korrekt oversending av relevante dokumenter til Europaparlamentet og til Rådet.
- 48) Ved anvendelse av denne forordning bør Kommisjonen rådspørre Byrået og nettverket av flysikkerhetsanalytikere nevnt i denne forordning.
- 49) For å sikre ensartede vilkår for gjennomføring av denne forordning bør Kommisjonen gis gjennomføringsmyndighet. Denne myndighet bør utøves i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011⁵.
- 50) Reglene for databehandling og personvern fastsatt i europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF⁶ og i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001⁷ bør overholdes fullt ut ved anvendelse av denne forordning. Reglene for tilgang til data fastsatt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001⁸ bør overholdes fullt ut ved anvendelse av denne forordning, unntatt når det gjelder videreformidling av data og opplysninger som er lagret i det europeiske sentrale datalageret, som omfattes av strengere regler for tilgang fastsatt ved denne forordning.
- 51) Sanksjoner bør særlig gjøres gjeldende mot personer eller enheter som i strid med denne forordning misbruker opplysninger som skal vernes i henhold til denne forordning, opptrer på en måte som er til skade for rapportøren eller andre personer som er nevnt i rapportene om tilfeller, bortsett fra når unntakene fastsatt i denne forordning får anvendelse, ikke skaper et miljø som gjør det mulig å samle inn opplysninger om tilfeller, ikke analyserer de innsamlede opplysningene, ikke treffer tiltak for å utbedre sikkerhetsmangler eller potensielle sikkerhetsmangler som oppdages, eller ikke

utveksler opplysningene som er samlet inn i henhold til denne forordning.

- 52) Ettersom målet for denne forordning, som er å innføre felles regler for rapportering av tilfeller innen sivil luftfart, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene alene, men fordi det omfatter og har virkning i hele unionen bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.
- 53) Forordning (EU) nr. 996/2010 bør derfor endres.
- 54) Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF⁹, kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007¹⁰ og kommisjonsforordning (EF) nr. 1330/2007¹¹ bør derfor oppheves.
- 55) EUs datatilsynsmann er rådspurt i samsvar med artikkel 28 nr. 2 i forordning (EF) nr. 45/2001 og avga uttalelse 10. april 2013¹² –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Mål

- Målet for denne forordning er å bedre flysikkerheten ved å sikre at relevante sikkerhetsopplysninger knyttet til sivil luftfart rapporteres, samles inn, lagres, vernes, utveksles, videreformidles og analyseres.

Denne forordning sikrer:

 - at det, når det er egnet, treffes rettidige sikkerhetstiltak basert på en analyse av innsamlede opplysninger,
 - at sikkerhetsopplysninger til enhver tid er tilgjengelig ved at det innføres regler for fortrolig behandling og riktig bruk av opp-

⁵ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 182/2011 av 16. februar 2011 om fastsettelse av allmenne regler og prinsipper for medlemsstatenes kontroll med Kommisjonens utøvelse av sin gjennomføringsmyndighet (EUT L 55 av 28.2.2011, s. 13).

⁶ Europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31).

⁷ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger (EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1).

⁸ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter (EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43).

⁹ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart (EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23).

¹⁰ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 av 12. november 2007 om fastsettelse av gjennomføringsregler for registrering i et sentralt datalager av opplysninger om hendelser innen sivil luftfart som utveksles i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF (EUT L 294 av 13.11.2007, s. 3).

¹¹ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1330/2007 av 24. september 2007 om fastsettelse av gjennomføringsregler for videreformidling av opplysninger om hendelser innen sivil luftfart til berørte parter i samsvar med artikkel 7 nr. 2 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF (EUT L 295 av 14.11.2007, s. 7).

¹² EUT C 358 av 7.12.2013, s. 19.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

lysninger og ved harmonisert og økt vern av rapportører og personer som er nevnt i rapporter om tilfeller, og

- c) at flysikkerhetsrisikoer vurderes og håndteres både på unionsplan og på nasjonalt plan.
2. Det eneste målet med rapportering av tilfeller er å forebygge ulykker og hendelser, ikke å fordele skyld eller ansvar.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- 1) «rapportør» en fysisk person som rapporterer et tilfelle eller andre sikkerhetsrelaterte opplysninger i henhold til denne forordning,
- 2) «luftfartøy» alle maskiner som kan bæres opp i atmosfæren av andre reaksjoner i luften enn luftens reaksjoner mot jordoverflaten,
- 3) «hendelse» en hendelse i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010,
- 4) «alvorlig hendelse» en alvorlig hendelse i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010,
- 5) «ulykke» en ulykke i henhold til forordning (EU) nr. 996/2010,
- 6) «anonymiserte opplysninger» opplysninger som stammer fra rapporter om tilfeller der alle personopplysninger, for eksempel fysiske personers navn eller adresse, er blitt fjernet,
- 7) «tilfelle» en sikkerhetsrelatert hendelse som, dersom det ikke treffes mottiltak, kan sette et luftfartøy, personer om bord eller andre personer i fare, og som særlig omfatter en ulykke eller en alvorlig hendelse,
- 8) «organisasjon» alle organisasjoner som leverer luftfartsprodukter, og/eller som har ansatte, innleid personale eller bruker tjenestene til personer som er nødvendig for å rapportere om tilfeller i samsvar med artikkel 4 nr. 6,
- 9) «anonymisering» fjerning av alle personopplysninger om rapportøren og personene som er nevnt i rapportene om tilfeller, og alle opplysninger, herunder navnet på den eller de organisasjoner som er involvert i tilfellet, som kan avdekke identiteten til rapportøren eller en tredjemann eller gjøre det mulig å utlede opplysninger fra rapporten,
- 10) «fare» en situasjon eller en gjenstand som kan forårsake dødsfall eller personskade, skade på utstyr eller strukturer, tap av materiale eller redusert evne til å utføre en angitt funksjon,
- 11) «myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser» den permanente nasjonale myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser

innen sivil luftfart som utfører eller fører tilsyn med sikkerhetsundersøkelser, som nevnt i artikkel 4 i forordning (EU) nr. 996/2010,

- 12) «rettferdighetskultur» en kultur der operatører og andre i fremste linje ikke straffes for handlinger, unnlater eller beslutninger når disse står i rimelig forhold til deres erfaring og utdanning, men der grov uaktsomhet, forsettlig overtredelser og destruktive handlinger ikke tolereres,
- 13) «kontakt punkt»:
 - a) når en berørt part som er etablert i en medlemsstat, anmoder om opplysninger, vedkommende myndighet utpekt av den enkelte medlemsstat i samsvar med artikkel 6 nr. 3,
 - b) når en berørt part som er etablert utenfor Unionen, anmoder om opplysninger, Kommisjonen,
- 14) «berørt part» enhver fysisk eller juridisk person eller ethvert offentlig organ, enten dette er et eget rettssubjekt eller ikke, som er i stand til å delta i bedringen av flysikkerheten dersom vedkommende får tilgang til opplysninger om tilfeller som utveksles mellom medlemsstatene, og som inngår i én av kategoriene av berørte parter som er angitt i vedlegg II,
- 15) «statlig sikkerhetsprogram» et integrert sett av rettsakter og aktiviteter med det som mål å håndtere sikkerheten i sivil luftfart i en medlemsstat,
- 16) «europeisk flysikkerhetsplan» vurdering av sikkerhetsspørsmål og tilknyttede handlingsplaner på europeisk plan,
- 17) «europeisk flysikkerhetsprogram» et integrert sett av forordninger på unionsplan og aktiviteter og prosesser som brukes til felles styring av sikkerheten i sivil luftfart på europeisk plan,
- 18) «sikkerhetsstyringssystem» en systematisk tilnærming til styring av flysikkerheten, herunder nødvendige organisasjonsstrukturer, ansvar, retningslinjer og framgangsmåter, og som omfatter alle styringssystemer som, uavhengig eller integrert i andre styringssystemer i organisasjonen, ivaretar sikkerhetsstyringen.

Artikkel 3

Formål og virkeområde

1. Ved denne forordning fastsettes det regler for:
 - a) rapportering av tilfeller som, dersom det ikke treffes mottiltak, kan sette et luftfartøy, personer om bord, andre personer, utstyr eller installasjoner som påvirker driften av

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- luftfartøyet, i fare, og rapportering av andre relevante sikkerhetsopplysninger i denne forbindelse,
- b) analysing og oppfølgingstiltak med hensyn til rapporterte tilfeller og andre sikkerhetsrelaterte opplysninger,
 - c) vern av luftfartspersonale,
 - d) riktig bruk av innsamlede sikkerhetsopplysninger,
 - e) registrering av opplysninger i det europeiske sentrale datalageret og
 - f) videreformidling av anonymiserte opplysninger til berørte parter med sikte på å gi slike parter opplysningene de trenger for å bedre flysikkerheten.
2. Denne forordning får anvendelse for tilfeller og andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som omfatter sivile luftfartøyer, med unntak av luftfartøyene nevnt i vedlegg II til forordning (EF) nr. 216/2008. Medlemsstatene kan beslutte å la denne forordning få anvendelse også for tilfeller og andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som omfatter luftfartøyene nevnt i vedlegg II til nevnte forordning.

Artikkel 4

Obligatorisk rapportering

1. Tilfeller som kan utgjøre en betydelig risiko for flysikkerheten, og som faller inn under følgende kategorier, skal rapporteres av personene angitt i nr. 6 via systemene for obligatorisk rapportering av tilfeller i henhold til denne artikkel:
 - a) tilfeller knyttet til driften av luftfartøyet, for eksempel:
 - i) tilfeller knyttet til kollisjoner,
 - ii) tilfeller knyttet til avgang og landing,
 - iii) tilfeller knyttet til drivstoff,
 - iv) tilfeller som inntreffer under flyging,
 - v) tilfeller knyttet til kommunikasjon,
 - vi) tilfeller knyttet til personskaade, nødsituasjoner og andre kritiske situasjoner,
 - vii) svikt hos besetningen og andre tilfeller knyttet til besetningen,
 - viii) værforhold eller tilfeller knyttet til sikkerhet,
 - b) tilfeller knyttet til tekniske forhold, vedlikehold og reparasjon av luftfartøy, for eksempel:
 - i) strukturelle feil,
 - ii) funksjonssvikt i systemer,
 - iii) vedlikeholds- og reparasjonsproblemer,
 - iv) drivkraftproblemer (herunder motorer, propeller og rotorsystemer) og hjelpe-motorproblemer,
 - c) tilfeller knyttet til fysikringstjenester og -anlegg, for eksempel:
 - i) kollisjoner, nestenkollisjoner eller kollisjonspotensial
 - ii) særskilte tilfeller knyttet til lufttrafikkstyrings- og fysikringstjenester (ATM/ANS),
 - iii) tilfeller knyttet til drift av lufttrafikkstyrings- og fysikringstjenester (ATM/ANS),
 - d) tilfeller knyttet til flyplasser og bakketjenester, for eksempel:
 - i) tilfeller knyttet til aktiviteter og anlegg på flyplasser,
 - ii) tilfeller knyttet til håndtering av passasjerer, bagasje, post og frakt,
 - iii) tilfeller knyttet til bakkearbeid på luftfartøy og tilknyttede tjenester.
2. Hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, skal opprette et system for obligatorisk rapportering for å fremme innsamling av opplysninger om tilfeller nevnt i nr. 1.
3. Hver medlemsstat skal opprette et system for obligatorisk rapportering for å fremme innsamling av opplysninger om tilfeller, herunder innsamling av slike opplysninger som er samlet inn av organisasjoner i henhold til nr. 2.
4. Det europeiske flysikkerhetsbyrå («Byrået») skal opprette et system for obligatorisk rapportering for å fremme innsamling av opplysninger om tilfeller, herunder innsamling av slike opplysninger i henhold til nr. 2 som er samlet inn av organisasjoner som er sertifisert eller godkjent av Byrået.
5. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta en liste med en klassifisering av tilfeller det skal vises til ved rapportering av tilfeller i henhold til nr. 1. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 19 nr. 2.

I disse gjennomføringsrettsakter skal Kommisjonen innføre en atskilt liste med klassifisering av tilfeller som gjelder for andre luftfartøyer enn motordrevne, teknisk kompliserte luftfartøyer. Listen skal være en forenklet utgave av listen nevnt i første ledd, og skal, når det er hensiktsmessig, tilpasses de særlige forhold som gjelder for denne del av luftfarten.
6. Følgende fysiske personer skal rapportere tilfellene nevnt i nr. 1 via systemet som er opprettet av organisasjonene som har rapportøren

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

som ansatt, leier inn eller bruker rapportørens tjenester i samsvar med nr. 2, eller, dersom dette ikke er tilfellet, via systemet som er opprettet av medlemsstaten der organisasjonen er etablert i samsvar med nr. 3, eller av staten som har utstedt, godkjent eller konvertert flygerens sertifikat, eller via systemet som er opprettet av Byrået i henhold til nr. 4:

- a) fartøysjefen eller, dersom fartøysjefen ikke er i stand til å rapportere tilfellet, et hvilket som helst annet besetningsmedlem som er den neste i kommandorekken for et luftfartøy som er registrert i en medlemsstat, eller et luftfartøy som er registrert utenfor Unionen, men som brukes av en operatør hvis virksomhet står under tilsyn av en medlemsstat, eller en operatør som er etablert i Unionen,
- b) en person som under tilsyn av en medlemsstat eller Byrået arbeider med design, konstruksjon, sikring av kontinuerlig luftdyktighet, vedlikehold eller endring av et luftfartøy eller utstyr i eller deler av et luftfartøy,
- c) en person som under tilsyn av en medlemsstat eller Byrået underskriver et sertifikat for inspeksjon av luftdyktighet, eller et sertifikat for frigivelse for bruk for et luftfartøy eller utstyr i eller deler av et luftfartøy,
- d) en person som utøver en funksjon som krever at vedkommende er godkjent av en medlemsstat som ansatt hos en yter av lufttrafikkjenester som er blitt tillagt ansvar knyttet til flysikringstjenester, eller som ansatt i en flygeinformasjonstjeneste,
- e) en person som utøver en funksjon i forbindelse med sikkerhetsstyring av en lufthavn, som europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008¹³ får anvendelse for,
- f) en person som utøver en funksjon i forbindelse med installering, endring, vedlikehold, reparasjon, ettersyn, kontrollflyging eller inspeksjon av luftfartsanlegg som en medlemsstat fører tilsyn med,
- g) en person som utøver en funksjon i forbindelse med bakkarbeid på et luftfartøy, herunder drivstoffpåfylling, utarbeiding av lastedokumentasjon, lasting, avising og tauing, ved en lufthavn som omfattes av forordning (EF) nr. 1008/2008.

7. Personene nevnt i nr. 6 skal rapportere et tilfelle innen 72 timer etter at de fikk kjennskap til det, med mindre særlig omstendigheter forhindrer dette.
8. Etter at et tilfelle er meldt, skal alle organisasjoner som er etablert i en medlemsstat som ikke omfattes av nr. 9, rapportere opplysningene om tilfellene som er samlet inn i samsvar med nr. 2 i denne artikkel, så snart som mulig og senest 72 timer etter at de fikk kjennskap til tilfellet, til vedkommende myndighet i nevnte medlemsstat som nevnt i artikkel 6 nr. 3.
9. Etter at et tilfelle er meldt, skal hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, og som er sertifiserte eller godkjente av Byrået, rapportere opplysningene om tilfellene som er samlet inn i samsvar med nr. 2, så snart som mulig og senest 72 timer etter at den fikk kjennskap til tilfellet, til Byrået.

Artikkel 5

Frivillig rapportering

1. Hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, skal opprette et system for frivillig rapportering for å fremme innsamling av:
 - a) opplysninger om tilfeller som ikke fanges opp av systemet for obligatorisk rapportering,
 - b) andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som rapportøren mener utgjør en faktisk eller potensiell fare for flysikkerheten.
2. Hver medlemsstat skal opprette et system for frivillig rapportering for å fremme innsamling av:
 - a) opplysninger om tilfeller som ikke fanges opp av systemet for obligatorisk rapportering,
 - b) andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som rapportøren mener utgjør en faktisk eller potensiell fare for flysikkerheten.
 Systemet skal omfatte, men skal ikke være begrenset til, innsamling av opplysninger som organisasjoner har oversendt i henhold til nr. 6.
3. Byrået skal opprette et system for frivillig rapportering for å fremme innsamling av:
 - a) opplysninger om tilfeller som ikke fanges opp av systemet for obligatorisk rapportering,
 - b) andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som rapportøren mener utgjør en faktisk eller potensiell fare for flysikkerheten.
 Systemet skal omfatte, men skal ikke være begrenset til, innsamling av opplysninger som er oversendt av organisasjoner som er sertifiserte.

¹³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttrafikk i Fellesskapet (omarbeiding) (EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3).

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- serte eller godkjente av Byrået i henhold til nr. 5.
4. Systemene for frivillig rapportering skal brukes til å fremme innsamling av opplysninger om tilfeller og sikkerhetsrelaterte opplysninger:
 - a) som ikke er underlagt obligatorisk rapportering i henhold til artikkel 4 nr. 1,
 - b) som rapporteres av personer som ikke er angitt i artikkel 4 nr. 6.
 5. Hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, og som er sertifisert eller godkjent av Byrået, skal innen rimelig tid rapportere opplysninger om tilfeller og sikkerhetsrelaterte opplysninger som er samlet inn i henhold til nr. 1, og som kan utgjøre en faktisk eller potensiell risiko for flysikkerheten, til Byrået.
 6. Hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, og som ikke er sertifisert eller godkjent av Byrået, skal innen rimelig tid rapportere opplysninger om tilfeller og andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som er samlet inn i henhold til nr. 1 i denne artikkel, og som kan utgjøre en faktisk eller potensiell risiko for flysikkerheten, til vedkommende myndighet i nevnte medlemsstat som er utpekt i henhold til artikkel 6 nr. 3. Medlemsstatene kan kreve at organisasjoner som er etablert på deres territorium, rapporterer opplysninger om alle tilfeller som er samlet inn i henhold til nr. 1 i denne artikkel.
 7. Medlemsstater, Byrået og organisasjoner kan opprette andre systemer for innsamling og behandling av sikkerhetsopplysninger for å samle inn opplysninger om tilfeller som ikke fanges opp av rapporteringssystemene nevnt i artikkel 4 og i nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel. Disse systemene kan omfatte rapportering til andre enheter enn de som er nevnt i artikkel 6 nr. 3, og kan omfatte aktiv deltaking fra:
 - a) luftfartsindustrien,
 - b) yrkesorganisasjoner for luftfartspersonale.
 8. Opplysningene fra systemene for frivillig og obligatorisk rapportering kan integreres i ett system.

Artikkel 6

Innsamling og lagring av opplysninger

1. Hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, skal utpeke én eller flere personer som uavhengig skal sørge for innsamling, vurdering, behandling, analysering og lagring av opplysninger om tilfeller som er rapportert i henhold til artikkel 4 og 5.

- For å fremme en «rettferdighetskultur» skal rapportene håndteres på en måte som hindrer at opplysningene kan brukes til andre formål enn sikkerhet, og som sikrer at identiteten til rapportøren og personer som er nevnt i rapporter om tilfeller, holdes tilstrekkelig fortrolig.
2. Etter avtale med vedkommende myndighet kan små organisasjoner opprette et forenklet system for innsamling, vurdering, behandling, analysering og lagring av opplysninger om tilfeller. De kan dele disse oppgavene med organisasjoner av samme type så lenge de oppfyller reglene for fortrolighet og vern i henhold til denne forordning.
 3. Hver medlemsstat skal utpeke én eller flere vedkommende myndigheter med sikte på å opprette et system for uavhengig innsamling, vurdering, behandling, analysering og lagring av opplysninger om tilfeller i henhold til artikkel 4 og 5.

For å fremme en «rettferdighetskultur» skal rapportene håndteres på en måte som hindrer at opplysningene kan brukes til andre formål enn sikkerhet, og som sikrer at identiteten til rapportøren og personer som er nevnt i rapporter om tilfeller, holdes tilstrekkelig fortrolig.

Følgende myndigheter kan utpekes i henhold til første ledd, enten sammen eller hver for seg:

- a) den nasjonale luftfartsmyndigheten og/eller
- b) myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og/eller
- c) andre uavhengige organer/enheter som er basert i Unionen, og som er tillagt dette ansvaret.

Dersom en medlemsstat utpeker mer enn ett organ eller én enhet, skal den utpeke ett/én av disse som kontaktpunkt for overføring av opplysningene nevnt i artikkel 8 nr. 2.

4. Byrået skal utpeke én eller flere personer for å opprette et system for uavhengig innsamling, vurdering, behandling, analysering og lagring av opplysninger om tilfeller i samsvar med artikkel 4 og 5.

For å fremme en «rettferdighetskultur» skal rapportene håndteres på en måte som hindrer at opplysningene kan brukes til andre formål enn sikkerhet, og som sikrer at identiteten til rapportøren og personer som er nevnt i rapporter om tilfeller, holdes tilstrekkelig fortrolig.

5. Organisasjoner skal lagre rapporter om tilfeller som er utarbeidet på grunnlag av opplys-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- ninger om tilfeller som er samlet inn i samsvar med artikkel 4 og 5, i én eller flere databaser.
6. Vedkommende myndigheter nevnt i nr. 3 skal lagre rapporter om tilfeller som er utarbeidet på grunnlag av opplysninger om tilfeller som er samlet inn i samsvar med 4 og 5, i en nasjonal database.
 7. Relevante opplysninger om ulykker og alvorlige hendelser som er samlet inn eller utstedt av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, skal også lagres i den nasjonale databasen.
 8. Byrået skal lagre rapporter om tilfeller som er utarbeidet på grunnlag av opplysninger om tilfeller som er samlet inn i samsvar med artikkel 4 og 5, i en database.
 9. Myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal ha full tilgang til sin nasjonale database nevnt i nr. 6 for å kunne ivareta sitt ansvar i henhold til artikkel 5 nr. 4 i forordning (EU) nr. 996/2010.
 10. Sivile luftfartsmyndigheter i medlemsstatene skal ha full tilgang til sin nasjonale database nevnt i nr. 6 for å kunne ivareta sitt sikkerhetsrelaterte ansvar.

Artikkel 7

Kvalitet på og innhold i rapporter om tilfeller

1. Rapportene om tilfeller nevnt i artikkel 6 skal minst inneholde opplysningene angitt i vedlegg I.
2. Rapportene om tilfeller nevnt i artikkel 6 nr. 5, nr. 6 og nr. 8 skal inneholde en klassifisering av sikkerhetsrisikoen forbundet med det berørte tilfellet. Klassifiseringen skal gjennomgås og ved behov endres, og skal godkjennes av vedkommende myndighet i medlemsstaten eller Byrået i samsvar med den felles europeiske risikoklassifiseringsordningen nevnt i nr. 5 i denne artikkel.
3. Organisasjoner, medlemsstater og Byrået skal fastsette framgangsmåter for å kontrollere dataenes kvalitet, særlig for å sikre konsekvens mellom de første opplysningene som ble samlet inn, og rapporten som lagres i databasen.
4. Databasene nevnt i artikkel 6 nr. 5, nr. 6 og nr. 8 skal bruke formater som er:
 - a) standardiserte for å fremme utveksling av opplysninger og
 - b) kompatible med ECCAIRS-programvaren og ADREP-taksonomien.
5. Kommisjonen skal i nært samarbeid med medlemsstatene og Byrået via nettverket av flysik-

kerhetsanalytikere nevnt i artikkel 14 nr. 2 utarbeide en felles europeisk risikoklassifiseringsordning, slik at organisasjoner, medlemsstater og Byrået kan klassifisere tilfeller etter sikkerhetsrisiko. I denne forbindelse skal Kommisjonen ta hensyn til behovet for kompatibilitet med eksisterende klassifiseringsordninger.

Kommisjonen skal utarbeide nevnte ordning innen 15. mai 2017.

6. For å definere den felles europeiske risikoklassifiseringsordningen skal Kommisjonen gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 18.
7. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta ordningene for gjennomføring av den felles europeiske risikoklassifiseringsordningen. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 19 nr. 2.
8. Kommisjonen og Byrået skal bistå vedkommende myndigheter i medlemsstatene med integrering av dataene, herunder for eksempel med:
 - a) integrering av minsteopplysningene nevnt i nr. 1,
 - b) risikoklassifiseringen av tilfeller nevnt i nr. 2 og
 - c) fastsettelse av framgangsmåter for å kontrollere dataenes kvalitet nevnt i nr. 3.
 Kommisjonen og Byrået skal bistå på en slik måte at det bidrar til en harmonisering av dataregistreringsprosessene i alle medlemsstater, særlig ved å stille følgende til rådighet for personale som arbeider i organene eller enhetene nevnt i artikkel 6 nr.1, nr. 3 og nr. 4:
 - a) veiledende materiale,
 - b) arbeidsgrupper og
 - c) egnet opplæring.

Artikkel 8

Europeisk sentralt datalager

1. Kommisjonen skal forvalte et europeisk sentralt datalager der alle rapporter om tilfeller som er samlet inn i Unionen, skal lagres.
2. Etter avtale med Kommisjonen skal alle medlemsstater oppdatere det europeiske sentrale datalageret ved å overføre alle sikkerhetsrelaterte opplysninger som er lagret i de nasjonale databasene nevnt i artikkel 6 nr. 6, til nevnte datalager.
3. Byrået skal avtale med Kommisjonen de tekniske protokoller for overføring av alle rapporter om tilfeller som Byrået har samlet inn i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

dens gjennomføringsregler, til det sentrale datalageret, særlig for tilfeller som er lagret i det interne systemet for rapportering av tilfeller, samt opplysningene som er samlet inn i henhold til artikkel 4 nr. 9 og artikkel 5 nr. 5.

4. Kommisjonen skal ved hjelp av gjennomføringsrettsakter vedta ordninger for forvaltning av det europeiske sentrale datalageret som nevnt i nr. 1 og nr. 2. Disse gjennomføringsrettsaktene skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé nevnt i artikkel 19 nr. 2.

Artikkel 9

Utveksling av opplysninger

1. Medlemsstatene og Byrået skal delta i utveksling av opplysninger ved å gjøre alle sikkerhetsrelaterte opplysninger som er lagret i deres rapporteringsdatabaser, tilgjengelig for vedkommende myndigheter i andre medlemsstater, Byrået og Kommisjonen via det europeiske sentrale datalageret.

Rapporter om tilfeller skal overføres til det europeiske sentrale datalageret senest 30 dager etter at de er registrert i den nasjonale databasen.

Når det er nødvendig, skal rapporter om tilfeller ajourføres med ytterligere sikkerhetsrelaterte opplysninger.

2. Medlemsstatene skal også overføre opplysninger om ulykker og alvorlige hendelser til det europeiske sentrale datalageret på følgende måte:
 - a) mens undersøkelsen pågår: foreløpige faktaopplysninger om ulykker og alvorlige hendelser,
 - b) når undersøkelsen er ferdig:
 - i) den endelige undersøkelsesrapporten og
 - ii) et sammendrag på engelsk av den endelige undersøkelsesrapporten dersom dette foreligger.
3. En medlemsstat eller Byrået skal videresende alle relevante sikkerhetsrelaterte opplysninger til vedkommende myndighet i medlemsstaten eller Byrået så snart som mulig dersom den/det under innsamling av opplysninger om tilfeller eller ved lagring av rapporter om tilfeller eller analysering i samsvar med artikkel 13 nr. 6 identifiserer sikkerhetsspørsmål den/det enten anser:
 - a) er av interesse for andre medlemsstater eller Byrået eller
 - b) kan kreve at andre medlemsstater eller Byrået treffer sikkerhetstiltak.

Artikkel 10

Videreformidling av opplysninger lagret i det europeiske sentrale datalageret

1. Alle enheter som er tillagt oppgaven å regulere sikkerheten i sivil luftfart, eller alle myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, i Unionen, skal ha fullstendig elektronisk tilgang til opplysninger om tilfeller som er lagret i det europeiske sentrale datalageret.

Disse opplysninger skal brukes i samsvar med artikkel 15 og 16.

2. Berørte parter angitt i vedlegg II kan anmode om tilgang til visse opplysninger som er lagret i det europeiske sentrale datalageret.

Berørte parter som er etablert i Unionen, skal rette anmodninger om opplysninger til kontaktpunktet i medlemsstaten der de er etablert.

Berørte parter som ikke er etablert i Unionen, skal rette sine anmodninger til Kommisjonen.

Kommisjonen skal underrette vedkommende myndighet i den berørte medlemsstat om anmodninger som framlegges i henhold til dette nummer.

3. Med forbehold for artikkel 15 nr. 2 i forordning (EU) nr. 996/2010 skal opplysninger om pågående sikkerhetsundersøkelser som utføres i samsvar med nevnte forordning, og som er lagret i det europeiske sentrale datalageret, ikke gis videre til berørte parter i henhold til denne artikkel.
4. Av sikkerhetshensyn skal berørte parter ikke gis direkte tilgang til det europeiske sentrale datalageret.

Artikkel 11

Behandling av anmodninger og beslutninger

1. Anmodninger om opplysninger som er lagret i det europeiske sentrale datalageret, skal framlegges ved hjelp av skjemaer som er godkjent av kontaktpunktet. Disse skjemaene skal minst inneholde opplysningene angitt i vedlegg II.
2. Et kontaktpunkt som mottar en anmodning, skal kontrollere at:
 - a) anmodningen kommer fra en berørt part,
 - b) det er kompetent til å behandle anmodningen.

Dersom kontaktpunktet fastslår at en annen medlemsstat eller Kommisjonen er kompetent til å behandle anmodningen, skal det oversende anmodningen til den aktuelle medlemsstaten eller til Kommisjonen.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

3. Et kontaktpunkt som mottar en anmodning, skal i hvert enkelt tilfelle vurdere om anmodningen er berettiget og om det er praktisk mulig å etterkomme den.

Et kontaktpunkt kan utlevere opplysninger til berørte parter på papir eller ved hjelp av sikre elektroniske kommunikasjonsmidler.

4. Dersom anmodningen godtas, skal kontaktpunktet avgjøre hvilken mengde og hvilket nivå av opplysninger som skal utleveres. Uten at det berører artikkel 15 og 16 skal opplysningene begrenses til det som er strengt nødvendig for anmodningens formål.

Opplysninger som ikke er knyttet til den berørte parts eget utstyr, egen virksomhet eller eget virksomhetsområde, skal bare utleveres i et aggregert eller anonymisert format. Den berørte part kan få utlevert opplysninger i et ikke-aggregert format dersom den framlegger en detaljert skriftlig begrunnelse. Disse opplysningene skal brukes i samsvar med artikkel 15 og 16.

5. Til de berørte parter som er oppført i vedlegg II bokstav b), kan kontaktpunktet bare utlevere opplysninger knyttet til den berørte parts eget utstyr, egen virksomhet eller eget virksomhetsområde.
6. Et kontaktpunkt som mottar en anmodning fra en berørt part som er oppført i vedlegg II bokstav a), kan treffe en allmenn beslutning om regelmessig å utlevere opplysninger til nevnte berørte part, forutsatt at:
- opplysningene det anmodes om, er knyttet til den berørte parts eget utstyr, egen virksomhet eller eget virksomhetsområde,
 - den allmenne beslutningen ikke gir tilgang til hele innholdet i databasen,
 - den allmenne beslutningen bare gjelder anonymiserte opplysninger.
7. Den berørte part skal bruke opplysningene som mottas i henhold til denne artikkel, på følgende vilkår:
- den berørte part skal bruke opplysningene bare for det formål som er angitt i søknadskjemaet, som skal være forenlig med målet fastsatt i artikkel 1 i denne forordning, og
 - den berørte part skal ikke gi de mottatte opplysningene videre uten skriftlig samtykke fra den part som har utlevert opplysningene, og skal treffe nødvendige tiltak for å sikre at de mottatte opplysningene behandles fortrolig.
8. Beslutningen om å videreformidle opplysninger i henhold til denne artikkel skal begrenses

til det som er strengt nødvendig for brukerens formål.

Artikkel 12

Register over anmodninger og utveksling av opplysninger

1. Kontaktpunktet skal registrere alle mottatte anmodninger og de tiltak som er iverksatt i henhold til nevnte anmodning.

Disse opplysningene skal oversendes Kommissjonen innen rimelig tid hver gang en anmodning mottas og/eller et tiltak treffes.

2. Kommissjonen skal stille en ajourført liste over mottatte anmodninger og de tiltak som er truffet av de ulike kontaktpunktene og av Kommissjonen, til rådighet for alle kontaktpunkter.

Artikkel 13

Analysering og oppfølging av tilfeller på nasjonalt plan

1. Hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, skal utarbeide en framgangsmåte for analysering av tilfeller som er samlet inn i samsvar med artikkel 4 nr. 2 og artikkel 5 nr. 1, for å identifisere sikkerhetsfarer som er knyttet til identifiserte tilfeller eller grupper av tilfeller.

På grunnlag av nevnte analyse skal hver organisasjon fastsette eventuelle egnede korrigerende eller forebyggende tiltak som er nødvendige for å bedre flysikkerheten.

2. Dersom en organisasjon etablert i en medlemsstat etter analysen nevnt i nr. 1 identifiserer egnede korrigerende eller forebyggende tiltak som må treffes for å utbedre faktiske eller potensielle mangler innen flysikkerheten, skal den:

- gjennomføre nevnte tiltak innen rimelig tid og
- fastsette en metode for å overvåke gjennomføringen av og hvor effektive tiltakene er.

3. Hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, skal regelmessig gi sine ansatte og innleid personell opplysninger om analyseringen og oppfølgingen av tilfeller det er truffet forebyggende eller korrigerende tiltak mot.

4. Dersom en organisasjon som er etablert i en medlemsstat som ikke omfattes av nr. 5, identifiserer en faktisk eller potensiell risiko for flysikkerheten etter å ha analysert tilfeller eller grupper av tilfeller som er rapportert i henhold til artikkel 4 nr. 8 og artikkel 5 nr. 6, skal den oversende følgende til vedkommende myndig-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

het i nevnte medlemsstat innen 30 dager etter at rapportøren meldte om tilfellet:

- a) eventuelle foreløpige resultater av analysen utført i henhold til nr. 1 og
- b) eventuelle tiltak som skal treffes i henhold til nr. 2.

Når det er påkrevd, skal organisasjonen rapportere de endelige resultatene av analysen så snart de er tilgjengelige, og i prinsippet senest tre måneder etter at tilfellet ble meldt.

En vedkommende myndighet i en medlemsstat kan be organisasjoner om å få oversendt de foreløpige eller endelige resultatene av analysen av et tilfelle den er blitt underrettet om, men som den ikke har fått oppfølgende opplysninger om, eller bare de foreløpige resultatene for.

5. Dersom en organisasjon som er etablert i en medlemsstat, og som er sertifisert eller godkjent av Byrået, identifiserer en faktisk eller potensiell risiko for flysikkerheten etter å ha analysert tilfeller eller grupper av tilfeller som er rapportert i henhold til artikkel 4 nr. 9 og artikkel 5 nr. 5, skal den oversende følgende til Byrået innen 30 dager etter at rapportøren meldte om tilfellet:

- a) eventuelle foreløpige resultater av analysen utført i henhold til nr. 1 og
- b) eventuelle tiltak som skal treffes i henhold til nr. 2.

Dersom det er påkrevd, skal organisasjonen som er sertifisert eller godkjent av Byrået, oversende Byrået de endelige resultatene av analysen så snart de er tilgjengelige og i prinsippet senest tre måneder etter at tilfellet ble meldt.

Byrået kan be organisasjoner om å oversende de foreløpige eller endelige resultatene av analysen av et tilfelle det er blitt underrettet om, men som det ikke har fått oppfølgende opplysninger om, eller bare de foreløpige resultatene for.

6. Hver medlemsstat og Byrået skal utarbeide en metode for å analysere de opplysninger om tilfeller som rapporteres direkte til dem i samsvar med artikkel 4 nr. 6 og artikkel 5 nr. 2 og nr. 3, for å identifisere sikkerhetsfarer som er knyttet til slike tilfeller. På grunnlag av nevnte analyse skal de fastsette eventuelle egnede korrigerende eller forebyggende tiltak som er nødvendige for å bedre flysikkerheten.
7. Dersom en medlemsstat eller Byrået etter analysen nevnt i nr. 6 identifiserer egnede korrigerende eller forebyggende tiltak som er nødvendige for å utbedre faktiske eller poten-

sielle mangler innen flysikkerheten, skal den/det:

- a) gjennomføre nevnte tiltak innen rimelig tid og
- b) fastsette en metode for å overvåke gjennomføringen av og hvor effektive tiltakene er.

8. For hvert tilfelle eller hver gruppe av tilfeller som overvåkes i samsvar med nr. 4 eller 5, skal hver medlemsstat og Byrået ha tilgang til analysen som er utført, og skal på egnet måte overvåke tiltak truffet av organisasjonene de har ansvar for.

Dersom en medlemsstat eller Byrået fastslår at gjennomføringen av de rapporterte tiltakene ikke er hensiktsmessig eller at tiltakene ikke er effektive med sikte på å utbedre faktiske eller potensielle sikkerhetsmangler, skal den/det sikre at den berørte organisasjonen treffer andre egnede tiltak og gjennomfører dem.

9. Dersom opplysninger knyttet til analysering og oppfølging av enkelttilfeller eller grupper av tilfeller som er samlet inn i henhold til denne artikkel, er tilgjengelig, skal de lagres i det europeiske sentrale datalageret i samsvar med artikkel 8 nr. 2 og nr. 3 innen rimelig tid og senest to måneder etter at de ble lagret i den nasjonale databasen.
10. Medlemsstatene skal bruke opplysningene fra analyseringen av rapporter om tilfeller til å identifisere eventuelle utbedringstiltak som skal treffes innenfor rammen av det statlige sikkerhetsprogrammet.
11. For å informere offentligheten om sikkerhetsnivået innen sivil luftfart skal hver medlemsstat offentliggjøre en sikkerhetsrapport minst én gang i året. Sikkerhetsrapporten skal:
 - a) inneholde aggregerte og anonymiserte opplysninger om typen av tilfeller og sikkerhetsrelaterte opplysninger som er rapportert via de nasjonale systemene for obligatorisk og frivillig rapportering,
 - b) identifisere trender,
 - c) identifisere hvilke tiltak som er truffet.
12. Medlemsstatene kan også offentliggjøre anonymiserte rapporter om tilfeller og resultater av risikoanalyser.

Artikkel 14

Analysering og oppfølging av tilfeller på unionsplan

1. Kommisjonen, Byrået og vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal i samar-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

beid regelmessig delta i utveksling og analyse-
ring av opplysninger som er lagret i det euro-
peiske sentrale datalageret.

Uten at det berører fortrolighetsreglene
fastsatt i denne forordning kan observatører,
når det er relevant, inviteres i hvert enkelt til-
felle.

2. Kommisjonen, Byrået og vedkommende
myndigheter i medlemsstatene skal samar-
beide via et nettverk av fysisikkerhetsanaly-
tikere.

Nettverket av fysisikkerhetsanalytikere skal
bidra til å bedre fysisikkerheten i Unionen, sær-
lig ved å utføre sikkerhetsanalyser for å støtte
det europeiske fysisikkerhetsprogram og den
europeiske fysisikkerhetsplan.

3. Byrået skal støtte aktivitetene til nettverket av
fysisikkerhetsanalytikere, for eksempel ved å
bistå ved forberedelse og organisering av nett-
verkets møter.
4. Byrået skal ta med opplysninger om resulta-
tene av analysene nevnt i nr. 1 i den årlige sik-
kerhetsrapporten nevnt i artikkel 15 nr. 4 i for-
ordning (EF) nr. 216/2008.

Artikkel 15

Fortrolig behandling og riktig bruk av opplysninger

1. Medlemsstater og organisasjoner skal i sam-
svar med nasjonal lovgivning treffe de nød-
vendige tiltak for å sikre at opplysninger om
tilfeller de mottar i henhold til artikkel 4, 5 og
10, behandles fortrolig. Det samme skal
Byrået.

Hver medlemsstat, hver organisasjon som
er etablert i en medlemsstat, eller Byrået skal
bare behandle personopplysninger i den grad
det er nødvendig for denne forordnings formål
og uten at det berører nasjonale rettsakter om
gjennomføring av direktiv 95/46/EF.

2. Uten at det berører bestemmelsene om vern
av sikkerhetsopplysninger i artikkel 12, 14 og
15 i forordning (EU) nr. 996/2010, skal opplys-
ninger fra rapporter om tilfeller bare brukes til
det formål de er innsamlet til.

Medlemsstater, Byrået og organisasjoner
skal ikke gjøre tilgjengelig eller bruke opplys-
ninger om tilfeller:

- a) til å fordele skyld eller ansvar eller
 - b) til andre formål enn å opprettholde og
bedre fysisikkerheten.
3. Kommisjonen, Byrået og vedkommende
myndigheter i medlemsstatene skal når de
oppfyller sine forpliktelser i henhold til artik-

kel 14 med hensyn til opplysningene som er
lagret i det europeiske sentrale datalageret:

- a) sikre at opplysningene behandles fortrolig
og
 - b) begrense bruken av opplysningene til det
som er strengt nødvendig for å oppfylle
deres sikkerhetsrelaterede forpliktelser uten
å fordele skyld eller ansvar, og i denne for-
bindelse skal opplysningene særlig brukes
til risikohåndtering og til analysering av sik-
kerhetstrender som kan føre til sikkerhets-
tilrådinger eller tiltak for å utbedre faktiske
eller potensielle sikkerhetsmangler.
4. Medlemsstatene skal sikre at deres vedkom-
mende myndigheter nevnt i artikkel 6 nr. 3 og
deres vedkommende rettspleiemyndigheter
samarbeider med hverandre gjennom admini-
strative forhåndsavtaler. Målet med disse admi-
nistrative forhåndsavtaler er å sikre en riktig
balanse mellom behovet for god rettspleie og
behovet for kontinuerlig tilgang til sikkerhets-
opplysninger.

Artikkel 16

Vern av informasjonskilder

1. Med «personopplysninger» menes i denne
artikkel særlig fysiske personers navn og
adresse.
2. Hver organisasjon som er etablert i en med-
lemsstat, skal sikre at personopplysninger
bare gjøres tilgjengelig for annet personale i
nevnte organisasjon enn personer som er
utpekt i samsvar med artikkel 6 nr. 1, når det
er absolutt nødvendig for å undersøke tilfeller
med sikte på å bedre fysisikkerheten.
Anonymiserte opplysninger skal viderefor-
midles i organisasjonen etter behov.
3. Hver medlemsstat skal sikre at det aldri
registreres personopplysninger i den nasjo-
nale databasen nevnt i artikkel 6 nr. 6. Slike
anonymiserte opplysninger skal gjøres tilgjen-
gelig for alle berørte parter, for eksempel slik
at de kan oppfylle sine forpliktelser med sikte
på å bedre fysisikkerheten.
4. Byrået skal sikre at det aldri registreres per-
sonopplysninger i Byråets database nevnt i
artikkel 6 nr. 8. Slike anonymiserte opplysning-
er skal gjøres tilgjengelig for alle berørte par-
ter, for eksempel slik at de kan oppfylle sine
forpliktelser med sikte på å bedre fysisikker-
heten.
5. Medlemsstatene og Byrået skal ikke hindres i
å treffe nødvendige tiltak for å bedre fysisikker-
heten.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

6. Uten at det berører gjeldende nasjonal straffere rett skal medlemsstatene avstå fra å ta rettslige skritt ved uoverlagte eller uaktsomme overtredelser av loven som de får kjennskap til bare fordi de er blitt rapportert i henhold til artikkel 4 og 5.

Første ledd skal ikke få anvendelse for situasjonene nevnt i nr. 10. Medlemsstatene kan opprettholde eller treffe tiltak for å styrke vernet av rapportører eller personer som er nevnt i rapporter om tilfeller. Medlemsstatene kan særlig anvende denne regelen uten unntakene nevnt i nr. 10.

7. Dersom det innledes disiplinær- eller forvaltningssaker i henhold til nasjonal lovgivning, skal opplysninger i rapporter om tilfeller ikke brukes mot:

- a) rapportører eller
- b) personer som er nevnt i rapportene.

Første ledd skal ikke få anvendelse for situasjonene nevnt i nr. 10.

Medlemsstatene kan opprettholde eller treffe tiltak for å styrke vernet av rapportører eller personer som er nevnt i rapporter om tilfeller. Medlemsstatene kan særlig utvide dette vernet til også å omfatte sivile saker eller straffesaker.

8. Medlemsstatene kan vedta eller opprettholde lovbestemmelser som sikrer en høyere grad av vern av rapportører eller personer som er nevnt i rapporter om tilfeller, enn de som fastsettes ved denne forordning.
9. Unntatt når nr. 10 får anvendelse, skal ansatte og innleid personale som rapporterer eller er nevnt i rapporter om tilfeller som er samlet inn i henhold til artikkel 4 og 5, ikke utsettes for noen form for sanksjoner fra arbeidsgiveren eller organisasjonen tjenesten ytes for på grunnlag av opplysningene fra rapportøren.
10. Vernet nevnt i nr. 6, nr. 7 og nr. 9 i denne artikkel skal ikke få anvendelse for følgende situasjoner:
- a) ved bevisst forsømmelse,
 - b) dersom det har vært en åpenbar, alvorlig og grov mangel på yrkesmessig ansvar for å treffe tiltak som situasjonen krever, noe som forårsaker forutsigbar skade på en person eller eiendom eller i alvorlig grad går ut over flysikkerhetsnivået.

11. Hver organisasjon som er etablert i en medlemsstat, skal etter å ha rådført seg med arbeidstakerrepresentanter, vedta interne regler for hvordan prinsippene for en «rettferdighetskultur», særlig prinsippet nevnt i nr. 9,

sikres og gjennomføres i nevnte organisasjon.

Organet som er utpekt i henhold til nr. 12, kan be om å få gjennomgå de interne reglene i organisasjonen som er etablert i medlemsstaten, før disse interne regler gjennomføres.

12. Hver medlemsstat skal utpeke et organ som skal ha ansvar for gjennomføring av nr. 6, nr. 9 og nr. 11.

Ansatte og innleid personale kan rapportere påståtte overtredelser av reglene fastsatt i denne artikkel til nevnte organ. Ansatte og innleid personale skal ikke straffes for å rapportere påståtte overtredelser. Ansatte og innleid personale kan underrette Kommissjonen om slike påståtte overtredelser.

Dersom det er relevant, skal det utpekte organ underrette berørte myndigheter i medlemsstaten om rettslige tiltak eller sanksjoner ved anvendelse av artikkel 21.

13. Hver medlemsstat skal 15. mai 2019 og deretter hvert femte år oversende Kommissjonen en rapport om anvendelsen av denne artikkel, særlig om aktivitetene til organet utpekt i henhold til nr. 12. Rapporten skal ikke inneholde personopplysninger.

Artikkel 17

Ajourføring av vedleggene

Kommissjonen skal gis myndighet til å vedta delegerte rettsakter i samsvar med artikkel 48 for å:

- a) ajourføre listen over obligatoriske datafelt i rapporter om tilfeller fastsatt i vedlegg I, dersom det på bakgrunn av erfaringene som er innhentet ved anvendelse av denne forordning, viser seg nødvendig å gjøre endringer for å bedre flysikkerheten,
- b) ajourføre skjemaet for anmodning om opplysninger fra det europeiske sentrale datalageret fastsatt i vedlegg III for å ta hensyn til erfaringene som er innhentet, og den seneste utvikling,
- c) tilpasse vedleggene til ECCAIRS-programvaren, ADREP-taksonomien, rettsakter som er vedtatt av Unionen og internasjonale avtaler.

Med henblikk på ajourføring av listen over obligatoriske felt skal Byrået og nettverket av flysikkerhetsanalytikere nevnt i artikkel 14 nr. 2 oversende én eller flere egnede uttalelser til Kommissjonen.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Artikkel 18

Utøvelse av delegert myndighet

1. Myndigheten til å vedta delegerte rettsakter gis Kommisjonen med forbehold for vilkårene fastsatt i denne artikkel.
2. Kommisjonen gis myndighet til å vedta de delegerte rettsakter nevnt i artikkel 7 nr. 6 og artikkel 17 for en periode på fem år etter at denne forordning er trådt i kraft. Kommisjonen skal utarbeide en rapport om delegeringen av myndighet senest ni måneder før utløpet av femårsperioden. Delegeringen av myndighet skal stilltiende forlenges med perioder av samme varighet, med mindre Europaparlamentet eller Rådet motsetter seg slik forlengelse senest tre måneder før utløpet av hver periode.
3. Delegeringen av myndighet nevnt i artikkel 7 nr. 6 og artikkel 17 kan når som helst tilbakekalles av Europaparlamentet eller Rådet. En beslutning om tilbakekalling innebærer at delegeringen av myndighet som er angitt i beslutningen, opphører å gjelde. Tilbakekallingen skal tre i kraft dagen etter den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende* eller på et senere tidspunkt som angis i beslutningen. Den berører ikke gyldigheten av de delegerte rettsakter som allerede er trådt i kraft.
4. Så snart Kommisjonen vedtar en delegert rettsakt, skal den samtidig underrette Europaparlamentet og Rådet om dette.
5. En delegert rettsakt vedtatt i henhold til artikkel 7 nr. 6 og artikkel 17 skal tre i kraft bare dersom verken Europaparlamentet eller Rådet gjør innsigelser mot den innen to måneder fra den dag da rettsakten ble meddelt Europaparlamentet og Rådet, eller dersom Europaparlamentet og Rådet før utløpet av nevnte tidsrom har underrettet Kommisjonen om at de ikke akter å gjøre innsigelse. Nevnte tidsrom skal forlenges med to måneder etter initiativ fra Europaparlamentet og Rådet.

Artikkel 19

Komitéframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen nedsatt ved artikkel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008. Nevnte komité skal være en komité i henhold til forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Dersom komiteen ikke avgir uttalelse, skal Kommisjonen ikke vedta utkastet til gjennom-

føringsrettsakt, og artikkel 5 nr. 4 tredje ledd i forordning (EU) nr. 182/2011 får anvendelse.

Artikkel 20

Tilgang til dokumenter og vern av personopplysninger

1. Med unntak av artikkel 10 og 11, der det fastsettes strengere regler for tilgang til data og opplysninger som er lagret i det europeiske sentrale datalageret, får denne forordning anvendelse uten å berøre forordning (EF) nr. 1049/2001.
2. Denne forordning får anvendelse uten å berøre nasjonale rettsakter om gjennomføring av direktiv 95/46/EF og i samsvar med forordning (EF) nr. 45/2001.

Artikkel 21

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner som skal anvendes ved overtredelse av denne forordning. De fastsatte sanksjoner skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om disse bestemmelser og eventuelle senere endringer som påvirker dem.

Artikkel 22

Endring av forordning (EU) nr. 996/2010

Artikkel 19 i forordning (EF) 996/2010 oppheves.

Nevnte artikkel får imidlertid fortsatt anvendelse til datoen for anvendelse av denne forordning i samsvar med artikkel 24 nr. 3.

Artikkel 23

Opphevinger

Direktiv 2003/42/EF, forordning (EF) nr. 1321/2007 og forordning (EF) nr. 1330/2007 oppheves. De får imidlertid fortsatt anvendelse til datoen for anvendelse av denne forordning i samsvar med artikkel 24 nr. 3.

Artikkel 24

Ikrafttredelse og anvendelse

1. Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.
2. Kommisjonen skal innen 16. november 2020 offentliggjøre og oversende en rapport til Europaparlamentet og Rådet om gjennomfø-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

ringen av denne forordning. Rapporten skal særlig inneholde opplysninger om denne forordnings bidrag til å redusere antall flyulykker og tilknyttede dødsfall. Dersom det er hensiktsmessig og på grunnlag av nevnte rapport, skal Kommisjonen framlegge forslag om endring av denne forordning.

3. Denne forordning får anvendelse fra 15. november 2015 og ikke før ikrafttredelsen av gjennomføringstiltakene nevnt i artikkel 4 nr. 5. Artikkel 7 nr. 2 får anvendelse ved ikrafttredelsen av de delegerte rettsaktene og gjennomføringsrettsaktene om nærmere opplysninger om og utarbeiding av en felles europeisk risikoklassifiseringsordning som nevnt i artikkel 7 nr. 6 og artikkel 7.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 3. april 2014.

For Europaparlamentet

For Rådet

M. SCHULZ

D. KOURKOULAS

President

Formann

Vedlegg I

Liste over krav til systemene for obligatorisk og frivillig rapportering av tilfeller

Merk: Datafeltene må fylles ut med de nødvendige opplysninger. Dersom det ikke er mulig for vedkommende myndigheter i medlemsstatene eller Byrået å framlegge disse opplysninger fordi de ikke er blitt innsendt av organisasjonen eller rapportøren, kan «ikke kjent» angis i datafeltet. For å sikre at relevante opplysninger oversendes bør bruken av «ikke kjent» unngås i så stor grad som mulig, og når det er mulig, bør disse opplysninger legges inn i rapporten på et senere tidspunkt.

1. FELLES OBLIGATORISKE DATAFELT

Ved registrering i de respektive databaser av opplysninger om tilfeller som omfattes av obligatorisk rapportering, og, i størst mulig grad, alle tilfeller som rapporteres frivillig, må organisasjoner, medlemsstater og Byrået sikre at rapporter om tilfeller som registreres i deres databaser, minst inneholder følgende opplysninger:

- 1) Overskrift
 - Overskrift

- 2) Registreringsopplysninger

- Ansvarlig enhet
- Dokumentnummer
- Status for tilfellet

- 3) Når

- UTC-dato

- 4) Hvor

- Stat/område der tilfellet inntraff
- Sted der tilfellet inntraff

- 5) Klassifisering

- Tilfelleklasse
- Tilfellekategori

- 6) Redegjørelse

- Språk for redegjørelsen
- Redegjørelse

- 7) Hendelser

- Hendelsens art

- 8) Risikoklassifisering

2. SÆRSKILTE OBLIGATORISKE DATAFELT

2.1. Datafelt knyttet til luftfartøy

Ved registrering i de respektive databaser av opplysninger om tilfeller som omfattes av obligatorisk rapportering, og, i størst mulig grad, alle tilfeller som rapporteres frivillig, må organisasjoner, medlemsstater og Byrået sikre at rapporter om tilfeller som registreres i deres databaser, minst inneholder følgende opplysninger:

- 1) Luftfartøyidentifikasjon

- Registreringsstat
- Merke/modell/serie
- Luftfartøyets serienummer
- Luftfartøyets registreringsnummer
- Kjenningssignal

- 2) Drift av luftfartøyet

- Operatør
- Type virksomhet

- 3) Beskrivelse av luftfartøyet

- Luftfartøykategori
- Framdriftstype
- Massegruppe

- 4) Flygingshistorikk

- Siste avgangssted
- Planlagt bestemmelsessted
- Flygefase

- 5) Værforhold

- Værrelevant

2.2. Datafelt for flysikringstjenester

Ved registrering i de respektive databaser av opplysninger om tilfeller som omfattes av obligatorisk rapportering, og, i størst mulig grad, alle tilfeller som rapporteres frivillig, må organisasjoner, medlems-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

stater og Byrået sikre at rapporter om tilfeller som registreres i deres databaser, minst inneholder følgende opplysninger:

- 1) Tilknytning til lufttrafikkstyring (ATM)
 - ATM-bidrag
 - Berørt tjeneste (innflytelse på ATM-tjeneste)
- 2) Lufttrafikkjenesteenhetens (ATS) navn

2.2.1. Datafelt knyttet til manglende overholdelse av minsteavstand/utilstrekkelig avstand og krenkelse av luftrom

Ved registrering i de respektive databaser av opplysninger om tilfeller som omfattes av obligatorisk rapportering, og, i størst mulig grad, alle tilfeller som rapporteres frivillig, må organisasjoner, medlemsstater og Byrået sikre at rapporter om tilfeller som registreres i deres databaser, minst inneholder følgende opplysninger:

- 1) Luftrom
 - Luftromtype
 - Luftromklasse
 - Navn på flygeinformasjonsregion (FIR)/øvre flygeinformasjonsregion (UIR)

2.3. Datafelt knyttet til flyplass

Ved registrering i de respektive databaser av opplysninger om tilfeller som omfattes av obligatorisk rapportering, og, i størst mulig grad, alle tilfeller som rapporteres frivillig, må organisasjoner, medlemsstater og Byrået sikre at rapporter om tilfeller som registreres i deres databaser, minst inneholder følgende opplysninger:

- 1) Stedsindikator (flyplassens ICAO-indikator)
- 2) Flyplassens plassering

2.4. Datafelt knyttet til skade på luftfartøyet eller personskade

Ved registrering i de respektive databaser av opplysninger om tilfeller som omfattes av obligatorisk rapportering, og, i størst mulig grad, alle tilfeller som rapporteres frivillig, må organisasjoner, medlemsstater og Byrået sikre at rapporter om tilfeller som registreres i deres databaser, minst inneholder følgende opplysninger:

- 1) Alvorlighetsgrad
 - Største skade
 - Skadenivå
- 2) Personskader
 - Antall skader på bakken (dødelige, alvorlige, mindre)
 - Antall skader på luftfartøy (dødelige, alvorlige, mindre)

Vedlegg II

Berørte parter

- a) Liste over berørte parter som kan motta opplysninger på grunnlag av en beslutning i hvert enkelt tilfelle i samsvar med artikkel 11 nr. 4 eller på grunnlag av en allmenn beslutning i henhold til artikkel 11 nr. 6:

1. Produsenter: konstruktører og produsenter av luftfartøyer, motorer, propeller samt deler og utstyr til luftfartøyer og deres sammenslutninger; konstruktører og produsenter av systemer og komponenter for lufttrafikkstyring (ATM), konstruktører og produsenter av systemer og komponenter for flysikringstjenester, konstruktører og produsenter av systemer og utstyr som brukes på flyplassenes flyside.

2. Vedlikehold: organisasjoner som deltar i vedlikehold eller ettersyn av luftfartøyer, motorer, propeller samt deler og utstyr til luftfartøyer, i installering, endring, vedlikehold, reparasjon, ettersyn, kontrollflyging eller inspeksjon av luftfartsanlegg eller vedlikehold, eller i ettersyn av systemer, komponenter og utstyr på flyplassenes flyside.

3. Operatører: luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører samt sammenslutninger av luftfartsselskaper og luftfartøyoperatører, flyplassoperatører og sammenslutninger av slike.

4. Ytere av flysikringstjenester og utøvere av ATM-spesifikke funksjoner.

5. Ytere av flyplassstjenester: organisasjoner med ansvar for håndtering av luftfartøyer på bakken, herunder drivstoffpåfylling, utarbeiding av lastedokumentasjon, lasting, avising og tauing samt redning og brannslukking eller andre beredskapstjenester.

6. Flyopplæringsinstitusjoner.

7. Organisasjoner i tredjestater: tredjestaters statlige luftfartsmyndigheter og myndigheter som etterforsker ulykker.

8. Internasjonale luftfartsorganisasjoner.

9. Forskning: offentlige eller private forskningslaboratorier, -sentre eller -enheter, eller universiteter som driver forskning eller gjennomfører undersøkelser på området flysikkerhet.

- b) Liste over berørte parter som kan motta opplysninger på grunnlag av en beslutning i hvert enkelt tilfelle i samsvar med artikkel 11 nr. 4 og 5:

1. Flygere (på personlig basis).

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

2. Flygeledere (på personlig basis) og annet lufttrafikkstyrings-/flysikringspersonale som utfører oppgaver knyttet til sikkerhet.
3. Ingeniører / teknikere / personale som håndterer elektroniske systemer for lufttrafikksikkerhet / luftfarts- eller flyplassledere (på personlig basis).
4. Faglige representasjonsorganer for personale som utfører oppgaver knyttet til sikkerhet.

3. Årsak til anmodningen:

BOKS

4. Angi hva opplysningene skal brukes til:

BOKS

5. Opplysningene ønskes innen følgende dato:
6. Det utfylte skjemaet skal sendes via e-post til: (kontaktpunkt)
7. Tilgang til opplysninger

Kontaktpunktet er ikke forpliktet til å utlevere opplysningene det anmodes om. Det kan utlevere opplysninger bare dersom det er overbevist om at anmodningen er forenlig med forordning (EF) nr. 376/2014. Søkeren forplikter seg og sin organisasjon til å bruke opplysningene utelukkende til formålet angitt i nr. 4. Det minnes dessuten om at opplysninger som utleveres på grunnlag av denne anmodningen, utelukkende stilles til rådighet for flysikkerhetsformål som fastsatt i forordning (EU) nr. 376/2014, og ikke for andre formål, så som fordeling av skyld eller ansvar, eller for kommersielle formål.

Søkeren har ikke rett til å gi mottatte opplysninger videre til noen annen part uten skriftlig samtykke fra kontaktpunktet.

Manglende overholdelse av disse vilkår kan føre til avslag på anmodning om tilgang til ytterligere opplysninger i det europeiske sentrale datalageret og eventuelt til ilegging av sanksjoner.

8. Dato, sted og underskrift:

Vedlegg III

Anmodning om opplysninger fra det europeiske sentrale datalager

1. Navn:
Stilling:
Selskap:
Adresse:
Tlf.nr.:
E-post:
Dato:
Virksomhetens art:
Kategori av berørt part (se vedlegg II til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart¹⁴):
2. Opplysninger det anmodes om (vær så detaljert som mulig, og angi hvilken dato/periode som er av interesse):

BOKS

¹⁴ EUT L 122 av 24.4.2014, s. 18.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Vedlegg 3

Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION har –

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte, særlig artikkel 100 nr. 2, under henvisning til forslag fra Europakommisjonen,

under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen, under henvisning til uttalelse fra EUs datatilsynsmann²,

etter den ordinære regelverksprosessen³ og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det bør sikres et høyt allment sikkerhetsnivå innen sivil luftfart i Europa, og alt bør gjøres for å redusere antallet ulykker og hendelser for å sikre offentlighetens tillit til lufttransport.
- 2) Rask gjennomføring av sikkerhetsundersøkelser av ulykker og hendelser innen sivil luftfart bedrer flysikkerheten og bidrar til å forebygge forekomsten av ulykker og hendelser.
- 3) Rapportering, analyser og spredning av resultater fra sikkerhetsrelaterte hendelser er av grunnleggende betydning for å forbedre flysikkerheten. Kommisjonen bør derfor før 31. desember 2011 framlegge forslag om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser i sivil luftfart⁴.
- 4) Det eneste formålet for sikkerhetsundersøkelsene bør være å forebygge framtidige ulykker og hendelser uten at skyld eller ansvar fordeles.
- 5) Det bør tas hensyn til Konvensjonen om internasjonal luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944 (Chicago-konvensjonen), der det fastsettes at nødvendige tiltak for å sikre sikker drift av luftfartøyer skal gjennomføres. Det bør tas særlig hensyn til vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen og dens senere endringer, der det fastsettes internasjonale standarder og anbefalt praksis for undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser samt en definisjon av uttrykkene registreringsstat, operatørens hjemstat, konstruksjonsstat, produksjonsstat og hendelsesstat som benyttes der.
- 6) Ifølge internasjonale standarder og anbefalt praksis fastsatt i vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen skal undersøkelsen av ulykker og alvorlige hendelser gjennomføres under den stats ansvar der ulykken eller den alvorlige hendelsen inntreffer, eller under registreringsstatens ansvar dersom stedet der ulykken eller den alvorlige hendelsen inntreffer, ikke entydig kan anses å tilhøre noen stats territorium. En stat kan delegere oppgaven med å gjennomføre undersøkelsen til en annen stat eller anmode den om bistand. Sikkerhetsundersøkelser i Unionen bør gjennomføres på tilsvarende måte.
- 7) Erfaringene fra gjennomføringen av rådsdirektiv 94/56/EF av 21. november 1994 om fastsettelse av de grunnleggende prinsipper for undersøkelse av ulykker og hendelser innen sivil luftfart⁵ bør brukes for å forbedre effektiviteten i undersøkelsen og forebyggingen av ulykker og hendelser innen sivil luftfart i Unionen.
- 8) Det bør tas hensyn til de endringer i de institusjonelle rammene og rammereglene for sikkerheten i sivil luftfart i Unionen som har funnet sted etter vedtakelsen av direktiv 94/56/

¹ Uttalelse avgitt 27. mai 2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

² EUT C 132 av 21.5.2010, s. 1.

³ Europaparlamentets holdning av 21. september 2010 (ennå ikke offentliggjort i EUT) og rådsbeslutning av 11. oktober 2010.

⁴ EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23.

⁵ EFT L 319 av 12.12.1994, s. 14.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysing og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- EF, særlig opprettelsen av Det europeiske flysikkerhetsbyrå (EASA). Det bør også tas hensyn til sikkerhetstilrådingenes unionsdimensjon, ettersom flysikkerhet i økende grad reguleres på unionsplan.
- 9) EASA ivaretar på medlemsstatenes vegne konstruksjons-, produksjons- og registreringsmedlemsstatens funksjoner og oppgaver når det gjelder godkjenning av konstruksjon, som angitt i Chicago-konvensjonen med vedlegg. EASA bør derfor i samsvar med vedlegg 13 til Chicago-konvensjonen inviteres til å delta i en sikkerhetsundersøkelse for å bidra, innenfor sitt myndighetsområde, til at undersøkelsene gjennomføres på en effektiv måte og for å sikre sikker luftfartøykonstruksjon, uten at undersøkelsens uavhengighet berøres. Nasjonale sivile luftfartsmyndigheter bør tilsvarende inviteres til å delta i sikkerhetsundersøkelser.
 - 10) Med tanke på deres sikkerhetsansvar bør personer som er utpekt av EASA og av nasjonale sivile luftfartsmyndigheter, ha tilgang til opplysninger som er nødvendige for å vurdere sikkerhetskravenes effektivitet.
 - 11) For å sikre bedre forebygging av luftfartsulykker og -hendelser bør EASA, i samarbeid med medlemsstatenes vedkommende myndigheter, også delta i utvekslingen og analysen av opplysninger innenfor rammen av medlemsstatenes ordninger for hendelsesrapportering i samsvar med direktiv 2003/42/EF, samtidig som enhver interessekonflikt unngås. Disse opplysningene bør vernes på egnet måte mot ulovlig bruk eller offentliggjøring.
 - 12) At EASA og medlemsstatenes vedkommende myndigheter deltar i utvekslingen og analysen av opplysninger som omfattes av direktiv 2003/42/EF, anses å kunne være en fordel for sikkerhetsundersøkelsene gjennom direktekoplet tilgang til relevante sikkerhetsopplysninger i det sentrale datalageret over opplysninger om hendelser innen sivil luftfart.
 - 13) Sikkerhetsundersøkelsenes omfang bør være avhengig av hvilken lærdom som kan trekkes av dem for å forbedre flysikkerheten, særlig med hensyn til behovet for kostnadseffektiv bruk av undersøkelsesressursene i Unionen.
 - 14) Sikkerhetsundersøkelser av ulykker og hendelser bør gjennomføres av eller under kontroll av en uavhengig myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser for å unngå enhver interessekonflikt og ekstern påvirkning ved fastsettelsen av årsakene til de hendelser som undersøkes.
 - 15) Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser spiller en sentral rolle i sikkerhetsundersøkelsesprosessen. Deres arbeid er av stor betydning for fastsettelsen av årsakene til en ulykke eller hendelse. Det er derfor avgjørende at de kan gjennomføre sine undersøkelser helt uavhengig, og at de har de økonomiske og menneskelige ressursene som er nødvendig for å gjennomføre effektive undersøkelser.
 - 16) Kapasiteten hos medlemsstatenes myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser bør styrkes, og et samarbeid mellom dem er nødvendig for å forbedre effektiviteten av undersøkelser og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart i Unionen.
 - 17) Samordningsrollen til myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser bør anerkjennes og styrkes i europeisk sammenheng, for å skape en reell merverdi innenfor flysikkerhet, ved å bygge på det samarbeidet som allerede finnes mellom disse myndighetene og på de undersøkelsesressursene som er tilgjengelige i medlemsstatene som bør brukes på en mest mulig effektiv måte. Slik anerkjennelse og styrking vil best kunne oppnås gjennom det europeiske nett av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart (heretter kalt «nett»), hvis rolle og oppgaver bør være klart definert.
 - 18) Nettet bør gjennomføre sin samordningsvirksomhet på en åpen og uavhengig måte og støttes aktivt av Unionen.
 - 19) Målene for denne forordning kan bedre oppnås gjennom samarbeid med tredjestater, som vil kunne gis tillatelse til å delta som observatører i nettets arbeid.
 - 20) Ettersom det er meget viktig å sikre klare rettigheter for sikkerhetsundersøkelser, bør medlemsstatene, i samsvar med gjeldende lovgivning om fullmaktene til myndighetene med ansvar for rettslige undersøkelser, og eventuelt i nært samarbeid med disse myndighetene, sikre at myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser kan utføre sine oppgaver under best mulige vilkår av hensyn til flysikkerheten. Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser bør derfor gis umiddelbar og ubegrenset adgang til ulykkesstedet, og tilgang til alt som er nødvendig for å oppfylle kravene til en sikkerhetsundersøkelse, uten at det går utover målene for en rettslig undersøkelse.
 - 21) En sikkerhetsundersøkelse kan bare være effektiv dersom viktige beviser bevares på behørig måte.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- 22) Sikkerhetssystemet for sivil luftfart er basert på tilbakemeldinger og lærdom fra ulykker og hendelser og krever streng anvendelse av fortrolighetsregler for å sikre framtidig tilgang til verdifulle informasjonskilder. I denne sammenheng bør følsomme sikkerhetsopplysninger vernes på en hensiktsmessig måte.
- 23) En ulykke berører en rekke ulike offentlige interesser, som forebygging av framtidige ulykker og god rettspleie. Disse interessene går utover de berørte parters individuelle interesser og utover den konkrete hendelsen. For å garantere den allmenne offentlige interesse er det nødvendig å ha den riktige balansen mellom alle interesser.
- 24) Systemet for sivil luftfart bør også arbeide for et miljø uten sanksjoner som legger til rette for spontan rapportering av hendelser og dermed fremmer prinsippet om en «rettferdighetskultur».
- 25) De opplysninger som en person gir innenfor rammen av en sikkerhetsundersøkelse, bør ikke brukes mot denne personen, i samsvar med forfatningsmessige prinsipper og nasjonal lovgivning.
- 26) Medlemsstatene bør ha mulighet til å begrense antallet tilfeller der en beslutning om offentliggjøring av opplysninger som er mottatt i forbindelse med en sikkerhetsundersøkelse, kan treffes uten at dette påvirker rettsystemets virkemåte.
- 27) For å forebygge ulykker og hendelser er det viktig at relevante opplysninger, herunder særlig rapporter og sikkerhetstilråinger som følger av sikkerhetsundersøkelser, formidles så fort som mulig.
- 28) De sikkerhetstilråinger som følger av undersøkelsen av en ulykke eller alvorlig hendelse, eller andre kilder slik som sikkerhetsstudier, bør alltid vurderes av vedkommende myndighet og eventuelt føre til egnede tiltak for å sikre at ulykker og hendelser innen sivil luftfart forebygges på hensiktsmessig måte.
- 29) Forskningsframskritt både når det gjelder posisjonsbestemmelse av luftfartøyer i sanntid og muligheten til å få tilgang til opplysninger fra ferdsskriveren uten at den er fysisk til stede, bør oppmuntres for å forbedre de verktøyene som utrederne har til rådighet for å fastslå årsakene til en ulykke og for å øke evnen til å forebygge nye hendelser. En slik utvikling vil være et viktig skritt framover for flysikkerheten.
- 30) Erfaringen har vist at det til tider kan være vanskelig raskt å innhente pålitelige lister over personer om bord på et luftfartøy, men også at det er viktig å fastsette en tidsfrist for når et luftfartsselskap kan pålegges å framlegge en slik liste. Opplysningene i slike lister bør dessuten vernes mot ulovlig bruk eller offentliggjøring. På samme måte er det nødvendig at opplysninger om farlig gods om bord på et luftfartøy som er innblandet i en ulykke, er tilgjengelige for å redusere risikoene for utrederne på hendelsesstedet.
- 31) Etter en flyulykke er det vanskelig å raskt finne fram til rett kontaktperson for å melde til en passasjer befant seg om bord. Passasjerene bør derfor gis mulighet til å utpeke en kontaktperson.
- 32) Bistanden til ofre for en flyulykke og deres pårørende bør spesifiseres i tilstrekkelig grad.
- 33) Hvordan medlemsstatene og luftfartsselskapene håndterer en ulykke og følgene av den, er av avgjørende betydning. Medlemsstatene bør i så henseende ha en beredskapsplan som særlig omfatter beredskapstjenester i lufthavner og bistand til ofre for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende. Luftfartsselskapene bør også ha en plan for bistand til ofrene for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende. Det bør legges særlig vekt på støtte til og kommunikasjon med ofrene og deres pårørende og deres organisasjoner.
- 34) Ved anvendelse av denne forordning bør reglene for tilgang til data, databehandling og personvern fastsatt i relevante unionsrettsakter overholdes fullt ut.
- 35) Sanksjoner bør særlig gjøre det mulig å straffe enhver person som i strid med denne forordning frigir opplysninger som er beskyttet ved denne forordning, hindrer tiltak som vedtas av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser ved å hindre utrederne i å utføre sine oppgaver, eller ved å nekte å framlegge relevante registreringer, opplysninger og dokumenter ved å skjule, endre eller ødelegge dem, eller som har kjennskap til at en ulykke eller alvorlig hendelse er inntruffet, men som ikke underretter relevante myndigheter om dette.
- 36) Ettersom målet for denne forordning, som er å fastsette felles regler for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor, fordi denne forordning omfatter hele Europa, bedre kan nås på unionsplan, kan Unionen treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i artikkel 5 i traktaten om Den europeiske union. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette målet.

37) Direktiv 94/56/EF bør derfor oppheves.

38) Ministererklæringen om Gibraltar lufthavn, som det ble oppnådd enighet om i Cordoba 18. september 2006 under det første ministermøtet i forumet for dialog om Gibraltar, erstatter den felles erklæringen om Gibraltar lufthavn som ble vedtatt i London 2. desember 1987, og fullt samsvar med denne skal anses for å utgjøre samsvar med erklæringen av 1987 –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

1. Denne forordning har som mål å bedre flysikkerheten ved å sikre et høyt nivå av effektivitet, hurtighet og kvalitet i europeiske sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart, hvis eneste mål er å forebygge framtidige ulykker og hendelser uten å fordele skyld eller ansvar, herunder gjennom opprettelse av et europeisk nett av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart. Den inneholder også regler for tilgang i rett tid til opplysninger om alle personer og alt farlig gods om bord på et luftfartøy som er innblandet i en ulykke. Videre har den som mål å forbedre bistanden til ofrene for flyulykker og deres pårørende.
2. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn berøre ikke Kongeriket Spanias og Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irlands rettslige standpunkter i forbindelse med tvisten om suvereniteten over territoriet der lufthavnen ligger.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- 1) «ulykke» en hendelse knyttet til driften av et luftfartøy som, når det gjelder et bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet eller, når det gjelder et ubemannet luftfartøy, som inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av, og der

- a) en person blir dødelig eller alvorlig skadet som følge av at vedkommende
 - befinner seg om bord i luftfartøyet, eller
 - er i direkte berøring med en del av luftfartøyet, herunder deler som er løsnet fra det, eller
 - er direkte utsatt for eksosstrøm fra jetmotorer, unntatt når skadene har naturlige årsaker, er selvpåført eller påført av andre eller er påført en blindpassasjer som har gjemt seg på et sted som vanligvis ikke er tilgjengelig for passasjerer og besetning, eller
 - b) luftfartøyet utsettes for skade eller strukturelle feil som har ugunstig innvirkning på strukturens styrke eller på luftfartøyets yteevne eller flygeegenskaper og som vanligvis nødvendiggjør en større reparasjon eller utskiftning av den skadede delen, med unntak av motorsvikt eller motorskade når skaden er begrenset til en enkelt motor (herunder dens deksler eller tilbehør), propeller, vingspisser, antenner, sonder, ledeskovler, dekk, bremses, hjul, glattkledning, paneler, luker på understell, frontruter, luftfartøyets hud (små bulker eller hull) eller mindre skader på hovedrotor, halerotor, understell, og skader som skyldes sammenstøt med hagl eller fugl (herunder hull i radomen), eller
 - c) luftfartøyet er savnet eller er fullstendig utilgjengelig,
- 2) «akkreditert representant» en person som på grunnlag av sine kvalifikasjoner er utpekt av en stat til å delta i en sikkerhetsundersøkelse som gjennomføres av en annen stat. En akkreditert representant utpekt av en medlemsstat skal tilhøre en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser,
 - 3) «rådgiver» en person som på grunnlag av sine kvalifikasjoner er utpekt av en stat til å bistå sin akkrediterte representant i en sikkerhetsundersøkelse,
 - 4) «årsaker» de handlinger, unnlater, begivenheter, forhold eller en kombinasjon av dem, som forårsaket ulykken eller hendelsen. En identifisering av årsakene innebærer ikke noen fordeling av skyld eller at forvaltningsrettslig, sivilrettslig eller strafferettslig ansvar fastsettes,
 - 5) «dødelig skade» skade som en person pådrar seg i en ulykke, og som medfører vedkommendes død innen 30 dager etter den dag ulykken inntraff,
 - 6) «ferdsskriver» enhver type registreringsinnretning montert i et luftfartøy med sikte på å

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- lette sikkerhetsundersøkelser av ulykker og hendelser,
- 7) «hendelse» en annen hendelse enn en ulykke i tilknytning til driften av et luftfartøy som påvirker eller kan påvirke driftssikkerheten,
 - 8) «internasjonale standarder og anbefalt praksis» internasjonale standarder og anbefalt praksis for undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser vedtatt i samsvar med artikkel 37 i Chicago-konvensjonen,
 - 9) «undersøkelsesleder» en person som på grunnlag av sine kvalifikasjoner har ansvaret for å organisere, gjennomføre og lede en sikkerhetsundersøkelse,
 - 10) «operatør» enhver fysisk eller juridisk person som driver eller har til hensikt å drive ett eller flere luftfartøyer,
 - 11) «involvert person» eieren, et besetningsmedlem, operatøren av et luftfartøy som er innblandet i en ulykke eller alvorlig hendelse, en person som deltar i vedlikeholdet, konstruksjonen eller produksjonen av dette luftfartøyet eller i opplæringen av dets besetning, en person som deltar i ytelsen av flygekontroll-, flygeinformasjons- eller flyplasstjenester og som har ytt tjenester til luftfartøyet, personale fra den nasjonale sivile luftfartsmyndighet eller EASAs personale,
 - 12) «foreløpig rapport» kommunikasjonen som brukes for omgående formidling av opplysninger i undersøkelsens innledende stadier,
 - 13) «pårørende» nærmeste familie og/eller nære slektninger og/eller annen person med nær tilknytning til et offer for en ulykke, slik dette er definert i nasjonal lovgivning i offerets hjemstat,
 - 14) «sikkerhetsundersøkelse» en prosess som gjennomføres av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser med sikte på å forebygge ulykker og hendelser og som omfatter innsamling og analyse av opplysninger, utarbeidelse av konklusjoner, herunder fastsettelse av årsak(er) og/eller medvirkende faktorer og om nødvendig utarbeidelse av sikkerhetstilrådinge,
 - 15) «sikkerhetstilråding» et forslag som er fram satt av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser på grunnlag av opplysninger som stammer fra en sikkerhetsundersøkelse eller andre kilder slik som sikkerhetsstudier, som har som formål å forebygge ulykker og hendelser,
 - 16) «alvorlig hendelse» en hendelse der omstendighetene tilsier at det var høy sannsynlighet for en ulykke, som er knyttet til driften av et luftfartøy, og som, når det gjelder et bemannet luftfartøy, inntreffer fra det tidspunkt personer stiger om bord i luftfartøyet med flyging som formål, til det tidspunkt disse personene igjen har forlatt luftfartøyet eller, når det gjelder et ubemannet luftfartøy, som inntreffer fra det tidspunkt luftfartøyet er klart til å sette seg i bevegelse i tilknytning til avgang, til det tidspunkt det til slutt stopper når flygingen er slutt og hovedframdriftssystemet er slått av. En liste over eksempler finnes i vedlegget,
 - 17) «alvorlig skade» en skade som en person pådrar seg i en ulykke, og som
 - a) krever et sykehusopphold på mer enn 48 timer, der innleggelse skjer innen sju dager etter den dagen skaden oppsto,
 - b) innebærer brudd på en knokkel (med unntak av ukompliserte brudd på fingrer, tær eller nese),
 - c) innebærer flenger som forårsaker kraftig blødning, eller skade på nerver, muskler eller sener,
 - d) innebærer skade på et indre organ,
 - e) innebærer annen- eller tredjegradsforbrenning eller forbrenning som omfatter mer enn 5 % av kroppens overflate,
 - f) skyldes at vedkommende beviselig er blitt utsatt for smittsomme stoffer eller skadelig stråling.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på sikkerhetsundersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser
 - a) som har inntruffet på territoriet til de medlemsstater der traktatene får anvendelse, i samsvar med medlemsstatenes internasjonale forpliktelser,
 - b) som har inntruffet utenfor territoriet til de medlemsstater der traktatene får anvendelse, og som involverer luftfartøyer som er registrert i en medlemsstat eller som drives av et foretak som er etablert i en medlemsstat, når slike undersøkelser ikke gjennomføres av en annen stat,
 - c) der en medlemsstat i henhold til internasjonale standarder og anbefalt praksis har rett til å utpeke en akkreditert representant med henblikk på å delta som registreringsstat, operatørens hjemstat, konstruksjonsstat eller stat som bidrar med opplysninger, anlegg eller sakkyndige etter anmodning fra staten som gjennomfører undersøkelsen,

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- d) der en medlemsstat hvis borgere har omkommet eller blitt alvorlig skadet, og som derfor har en særlig interesse, får tilatelse fra den staten som gjennomfører undersøkelsen til å utpeke en sakkyndig.
2. Denne forordning får også anvendelse på spørsmål som gjelder rask tilgang til opplysninger om alle personer og alt farlig gods om bord på et luftfartøy som er innblandet i en ulykke, og bistand til ofre for flyulykker og deres pårørende.
 3. Denne forordning får ikke anvendelse på sikkerhetsundersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser som involverer luftfartøyer som deltar i militær-, toll- eller polititjenester eller lignende tjenester med mindre den berørte medlemsstat fastsetter det i samsvar med artikkel 5 nr. 4 og nasjonal lovgivning.

Artikkel 4

Myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart

1. Hver medlemsstat skal sikre at sikkerhetsundersøkelsene gjennomføres eller overvåkes, uten ekstern påvirkning, av en fast nasjonal myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart (heretter kalt «myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser») som kan gjennomføre en full sikkerhetsundersøkelse helt uavhengig, enten på egen hånd eller gjennom avtaler med andre myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser.
2. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal være funksjonelt uavhengig særlig av de luftfartsmyndigheter som har ansvar for luftdyktighet, sertifisering, luftfartsoperasjoner, vedlikehold, utstedelse av lisenser, flygekontroll og flyplassdrift, og av alle andre parter og organer hvis interesser eller oppdrag vil kunne komme i konflikt med den oppgaven som er betrodd myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser eller påvirke dens objektivitet.
3. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal i forbindelse med gjennomføringen av sikkerhetsundersøkelsen verken anmode om eller ta imot instruksjoner fra noen, og skal ha uinnskrenket myndighet til å bestemme hvordan sikkerhetsundersøkelsene skal gjennomføres.
4. Den virksomhet som betros myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, kan utvides til å omfatte innsamling og analyse av opp-

lysninger knyttet til flysikkerhet, særlig for å unngå ulykker, i den grad denne virksomheten ikke påvirker dens uavhengighet og ikke medfører noe ansvar når det gjelder regelverk, forvaltning eller standarder.

5. En sikkerhetsrapport skal offentliggjøres hvert år på nasjonalt plan for å holde offentligheten underrettet om det generelle sikkerhetsnivået innen luftfart. I denne analysen skal kildene til fortrolige opplysninger ikke avdekkes.
6. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal av den respektive medlemsstat gis nødvendige midler til å kunne utføre sine oppgaver på en uavhengig måte og skal kunne råde over tilstrekkelige ressurser for dette. Særlig skal
 - a) lederen for myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og/eller, dersom myndigheten håndterer ulike transport-systemer, lederen for luftfartsavdelingen, ha den erfaring og kompetanse innen sikkerhet i sivil luftfart som kreves for å kunne utføre sine oppgaver i samsvar med denne forordning og nasjonal lovgivning,
 - b) utrederne ha en status som gir dem den nødvendige garanti for uavhengighet,
 - c) myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser omfatte minst én tilgjengelig utreder som kan fungere som undersøkelsesleder i tilfelle av en større flyulykke,
 - d) myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser ha et budsjett som gjør at den kan utføre sine oppgaver,
 - e) myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser ha til rådighet, enten direkte eller gjennom samarbeidet nevnt i artikkel 6 eller gjennom ordninger med andre nasjonale myndigheter eller organer, kvalifisert personell og egnede anlegg, herunder kontorer og hangarer, for oppbevaring og undersøkelse av luftfartøyet, dets innhold og vrakrester.

Artikkel 5

Undersøkelsesplikt

1. Alle ulykker og alvorlige hendelser som involverer andre luftfartøyer enn dem som er angitt i vedlegg II til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå⁶, skal være gjenstand for en sikkerhetsunder-

⁶ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

søkelse i den medlemsstat på hvis territorium ulykken eller den alvorlige hendelsen inntraff.

2. Dersom et annet luftfartøy enn dem som er angitt i vedlegg II til forordning (EF) nr. 216/2008, som er registrert i en medlemsstat, er innblandet i en ulykke eller alvorlig hendelse på et sted som ikke entydig kan anses å tilhøre noen stats territorium, skal sikkerhetsundersøkelsen gjennomføres av myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i den medlemsstaten der luftfartøyet er registrert.
3. Omfanget av sikkerhetsundersøkelsene nevnt i nr. 1, 2 og 4 og framgangsmåten som skal følges ved gjennomføringen av slike sikkerhetsundersøkelser, skal fastsettes av myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, idet den tar hensyn til den lærdom den forventer å trekke av disse undersøkelsene for å bedre flysikkerheten, herunder for luftfartøyer med en største tillatte startmasse på høyst 2 250 kg.
4. Dersom de kan forventes å trekke lærdom av betydning for flysikkerheten, kan myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser beslutte, i samsvar med medlemsstatenes nasjonale lovgivning, å undersøke andre hendelser enn dem som er nevnt i nr. 1 og 2, og ulykker eller alvorlige hendelser som gjelder andre typer luftfartøyer.
5. Sikkerhetsundersøkelsene nevnt i nr. 1, 2 og 4 skal ikke på noen måte fordele skyld eller ansvar. De skal være uavhengige av, atskilt fra og ikke berøre eventuelle rettslige eller forvaltningsmessige skritt for å fordele skyld eller ansvar.

Artikkel 6

Samarbeid mellom myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser

1. En myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser fra én medlemsstat kan anmode om bistand fra myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i andre medlemsstater. Dersom en myndighet for sikkerhetsundersøkelser etter en anmodning samtykker i å gi bistand, skal denne bistanden i den grad det er mulig gis vederlagsfritt.
2. En myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser kan delegere gjennomføringen av en sikkerhetsundersøkelse av en ulykke eller alvorlig hendelse til en annen myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser etter gjensidig avtale, og skal lette den andre myndighetens undersøkelser.

Artikkel 7

Europeisk nett av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart

1. Medlemsstatene skal sikre at deres myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i fellesskap oppretter et europeisk nett av myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser innen sivil luftfart (heretter kalt «nettet»), som skal bestå av lederne for myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i hver medlemsstat og/eller, dersom myndigheten håndterer ulike transportsystemer, lederen for luftfartsavdelingen, eller deres representanter, herunder en leder valgt blant disse for en periode på tre år.

Lederen skal i nært samarbeid med nettets medlemmer utarbeide nettets årlige arbeidsprogram, som skal oppfylle de mål og være i samsvar med de ansvarsområder som er angitt i henholdsvis nr. 2 og 3. Kommisjonen skal oversende arbeidsprogrammet til Europaparlamentet og Rådet. Lederen skal også utarbeide en dagsorden for møtene i nettet.

2. Nettet skal bestrebe seg på ytterligere å forbedre kvaliteten på de undersøkelser som gjennomføres av myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og styrke deres uavhengighet. Særlig skal det arbeide for å oppnå en høy standard på undersøkelsesmetoder og opplæring av utredere.
3. For å nå målene i nr. 2 skal nettet særlig være ansvarlig for å
 - a) utarbeide forslag til og gi råd til Unionens institusjoner i alle spørsmål som gjelder utarbeidelse og gjennomføring av Unionens politikk og regelverk for undersøkelser og forebygging av ulykker og hendelser,
 - b) fremme utvekslingen av opplysninger som kan bidra til å bedre flysikkerheten, og aktivt bidra til et strukturert samarbeid mellom myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, Kommisjonen, EASA og nasjonale sivile luftfartsmyndigheter,
 - c) samordne og ved behov organisere fagfelle-vurderinger, relevant opplæringsvirksomhet og kompetanseutviklingsprogrammer for utredere,
 - d) fremme beste undersøkelsespraksis med sikte på å utvikle en felles metode for sikkerhetsundersøkelser i Unionen og utarbeide et register over slik praksis,
 - e) styrke undersøkelseskapasiteten hos myndighetene med ansvar for sikkerhetsunder-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

- søkelser, særlig ved å utvikle og administrere en ramme for deling av ressurser,
- f) gi nødvendig bistand, på anmodning fra myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i henhold til artikkel 6, herunder, men ikke begrenset til, en liste over utredere, utstyr og kapasitet i andre medlemsstater som kan benyttes av en myndighet som gjennomfører en undersøkelse,
 - g) ha tilgang til opplysningene i databasen nevnt i artikkel 18 og analysere sikkerhetstilrådingene som finnes der, med sikte på å identifisere viktige sikkerhetstilråding av betydning for hele Unionen.
4. Kommisjonen skal regelmessig underrette Europaparlamentet og Rådet om nettets arbeid. Europaparlamentet skal også underrettes når Rådet eller Kommisjonen sender en anmodning til nettet.
 5. Medlemmene av nettet skal verken anmode om eller ta imot instruksjoner fra noe organ som kan påvirke sikkerhetsundersøkelsens uavhengighet.
 6. EASA skal inviteres, der dette er hensiktsmessig, til å delta som observatør på møtene i nettet. Nettet kan også invitere observatører fra myndigheter med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i tredjestater og andre relevante sakkyndige til å delta på dets møter.
 7. Kommisjonen skal knyttes tett til nettets arbeid, og skal ha den nødvendige støtten fra nettet når det gjelder relevante aspekter ved utviklingen av Unionens politikk og regelverk for undersøkelser og forebygging av ulykker innen sivil luftfart. Kommisjonen skal gi nettet nødvendig støtte, herunder, men ikke begrenset til, bistand til forberedelse og organisering av møtene og offentliggjøring av en årsrapport om nettets arbeid. Kommisjonen skal oversende årsrapporten til Europaparlamentet og Rådet.
- artikkel 5 nr. 1 og 2 som gjennomføres på territoriet til en medlemsstat eller på det sted som er nevnt i artikkel 5 nr. 2, under undersøkelseslederens kontroll og etter dennes skjønn,
- b) som rådgiver som i henhold til denne forordning er utpekt til å bistå medlemsstatenes akkrediterte representant(er) i enhver sikkerhetsundersøkelse som gjennomføres i en tredjestat, der en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser er invitert til å utpeke en akkreditert representant i samsvar med internasjonale standarder og anbefalt praksis for undersøkelse av luftfartsulykker og -hendelser, under tilsyn av den akkrediterte representanten.
2. Deltakerne nevnt i nr. 1 skal særlig ha rett til å
 - a) besøke ulykkesstedet og undersøke vrakrestene,
 - b) foreslå spørsmålstemaer og innhente opplysninger fra vitner,
 - c) få kopier av alle relevante dokumenter og innhente relevante faktaopplysninger,
 - d) delta i gjennomgåelsen av opptaksmedier, unntatt opptak fra tale- eller bilderegistrator i førerkabinen,
 - e) delta i undersøkelsesarbeid som utføres på andre steder enn på ulykkesstedet, for eksempel undersøkelse av komponenter, prøvinger og simuleringer, tekniske redegjørelser og møter om framdriften i undersøkelsen, unntatt der dette er knyttet til fastsettelse av årsakene eller utarbeiding av sikkerhetstilråding.
 3. EASA og nasjonale sivile luftfartsmyndigheter skal støtte undersøkelser som de deltar i, ved å bidra med de opplysninger, rådgivere og utstyr som den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har anmodet om.

Artikkel 8

EASAs og nasjonale sivile luftfartsmyndigheters deltaking i sikkerhetsundersøkelser

1. Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal, forutsatt at kravet om at det ikke skal forekomme noen interessekonflikt er oppfylt, invitere EASA og nasjonale sivile luftfartsmyndigheter i de berørte medlemsstater, innenfor rammen av deres respektive myndighet, til å utpeke en representant som skal delta
 - a) som rådgiver for undersøkelseslederen for en sikkerhetsundersøkelse i henhold til

Artikkel 9

Forpliktelse til å melde ulykker og alvorlige hendelser

1. Enhver berørt person som har kjennskap til at en ulykke eller alvorlig hendelse har funnet sted, skal uten opphold melde den til vedkommende myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i hendelsesstaten.
2. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal uten opphold, og i samsvar med internasjonale standarder og anbefalt praksis, underrette Kommisjonen, EASA, Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO) og

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

berørte medlemsstater og tredjestater om alle ulykker og alvorlige hendelser som den har fått melding om.

Artikkel 10

Medlemsstatenes deltaking i sikkerhetsundersøkelser

1. Etter at å ha mottatt melding om en ulykke eller alvorlig hendelse fra en annen medlemsstat eller en tredjestat, skal de medlemsstater som er registreringsstat, operatørens hjemstat, konstruksjonsstat og produksjonsstat, snarest mulig underrette medlemsstaten eller tredjestaten på hvis territorium ulykken eller den alvorlige hendelsen har inntruffet, om de har til hensikt å utpeke en akkreditert representant i samsvar med internasjonale standarder og anbefalt praksis. Dersom en akkreditert representant utpekes, skal det også underrettes om vedkommendes navn og kontaktopplysninger, samt forventet ankomstdato dersom den akkrediterte representanten har til hensikt å reise til den staten som sendte meldingen.
2. Akkrediterte representanter for konstruksjonsstaten skal utpekes av myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser i den medlemsstaten på hvis territorium innehaveren av sertifikatet for luftfartøyets eller motorens typekonstruksjon har sitt hovedforetak.

Artikkel 11

Sikkerhetsutredernes stilling

1. Når undersøkelseslederen er utpekt av en myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, skal vedkommende, uten hensyn til en eventuell rettslig undersøkelse, ha myndighet til å treffe de nødvendige tiltak for å oppfylle kravene til sikkerhetsundersøkelsen.
2. Uten hensyn til eventuelle krav om taushetsplikt fastsatt i EU-rettsakter eller nasjonal lovgivning skal undersøkelseslederen særlig ha rett til å
 - a) få umiddelbar, ubegrenset og uhindret adgang til stedet der ulykken eller hendelsen fant sted, og til luftfartøyet, dets innhold og vrakrester,
 - b) sørge for en umiddelbar fortegnelse over bevis og sikre kontrollert fjerning av vrakrester og andre deler med henblikk på undersøkelse og analyse,
 - c) få umiddelbar tilgang til og kontroll over ferdsskriverne, deres innhold og alle andre relevante registreringer,

- d) anmode om og bidra til en fullstendig obduksjon av de omkomne og få umiddelbar tilgang til resultatene av disse undersøkelser og av prøver som er tatt,
 - e) anmode om en legeundersøkelse av alle personer som deltok i driften av luftfartøyet, eller anmode om at prøver tatt fra dem blir analysert, og få umiddelbar tilgang til resultatene av disse undersøkelser og prøvene,
 - f) innkalle og utspørre vitner og kreve at de avgir eller framskaffer opplysninger eller bevis av betydning for sikkerhetsundersøkelsen,
 - g) få fri tilgang til alle relevante opplysninger og opptegnelser som eieren, innehaveren av sertifikatet for typekonstruksjon, den ansvarlige vedlikeholdsorganisasjon, opplæringsorganisasjonen, operatøren eller produsenten av luftfartøyet, myndighetene med ansvar for sivil luftfart, EASA eller ytere av flysikringstjenester eller flyplassoperatører har.
3. Undersøkelseslederen skal gi sine sakkyndige og rådgivere og de akkrediterte representantene og deres sakkyndige og rådgivere de fullmakter som er angitt i nr. 2, i det omfang som er nødvendig for at de skal kunne delta effektivt i sikkerhetsundersøkelsen. Disse fullmaktene berører ikke rettighetene til utredere og sakkyndige utpekt av myndigheten med ansvar for den rettslige undersøkelsen.
 4. Enhver som deltar i sikkerhetsundersøkelser skal utføre sine plikter uavhengig, og skal verken anmode om eller ta imot instruksjoner fra andre enn undersøkelseslederen og den akkrediterte representanten.

Artikkel 12

Samordning av undersøkelser

1. I tilfeller der det også innledes en rettslig undersøkelse, skal undersøkelseslederen underrettes om dette. I slike tilfeller skal undersøkelseslederen sørge for at ferdsskriverne og alle fysiske bevis kan spores, og ta disse i forvaring. Rettsmyndigheten kan utpeke en tjenestemann fra denne myndighet til å ledsage ferdsskriverne og de fysiske bevisene til gjennomgåelses- eller behandlingsstedet. Dersom de fysiske bevisene kan påvirkes, endres eller ødelegges av undersøkelsen eller analysen, skal det på forhånd innhentes samtykke fra rettsmyndighetene, uten at dette berører nasjonal lovgivning. Dersom slikt sam-

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

tykke ikke oppnås i samsvar med forhåndsavtaler som nevnt i nr. 3 innen rimelig tid og senest to uker etter anmodningen, kan undersøkelseslederen likevel gjennomføre undersøkelsen eller analysen. Dersom rettsmyndigheten har rett til å beslaglegge bevis, skal undersøkelseslederen ha umiddelbar og ubegrenset tilgang til og anledning til å bruke slike beviser.

2. Dersom det under en sikkerhetsundersøkelse kommer fram eller oppstår mistanke om at et ulovlig inngrep i henhold til nasjonal lovgivning, for eksempel nasjonal lovgivning om undersøkelser av ulykker, har bidratt til ulykken eller den alvorlige hendelsen, skal undersøkelseslederen umiddelbart underrette vedkommende myndigheter om dette. Med mindre annet følger av artikkel 14, skal relevante opplysninger som innsamles under sikkerhetsundersøkelsen, umiddelbart formidles til disse myndighetene, og relevant materiale kan på anmodning også overføres til disse myndighetene. Formidling av slike opplysninger og slikt materiale skal ikke påvirke den rett myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har til å fortsette sikkerhetsundersøkelsen i samordning med de myndighetene som kontrollen med stedet måtte være overført til.
3. Medlemsstatene skal sikre at myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser på den ene side, og andre myndigheter som kan bli involvert i arbeidet forbundet med sikkerhetsundersøkelsen, for eksempel rettsmyndigheter, sivile luftfartsmyndigheter og myndigheter med ansvar for søk- og redningstjenester på den annen side, på forhånd har inngått avtaler om samarbeid.

Disse avtalene skal respektere at myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser er uavhengig, og skal tillate at den tekniske undersøkelsen gjennomføres raskt og effektivt. Forhåndsavtalene skal blant annet dekke følgende områder:

- a) Adgang til ulykkesstedet.
- b) Bevaring av og tilgang til bevis.
- c) Innledende og løpende rapportering om status for hver enkelt prosess.
- d) Utveksling av opplysninger.
- e) Hensiktsmessig bruk av sikkerhetsopplysninger.
- f) Tvisteløsning.

Medlemsstatene skal oversende disse avtalene til Kommisjonen, som skal oversende dem til nettets leder, Europaparlamentet og Rådet til orientering.

Artikkel 13

Bevaring av bevis

1. Den medlemsstaten på hvis territorium ulykken eller den alvorlige hendelsen inntraff, skal ha ansvaret for å sikre at alle beviser behandles sikkert, for å treffe alle rimelige tiltak for å beskytte bevisene og for at luftfartøyet, dets innhold og vrakrester forvares sikkert så lenge som sikkerhetsundersøkelsen krever. Beskyttelse av bevis skal omfatte bevaring, ved fotografiske eller andre midler, av ethvert bevis som vil kunne bli fjernet, slettet, tapt eller ødelagt. Sikker forvaring skal omfatte beskyttelse mot ytterligere skade, tilgang for uvedkommende, tyveri og ødeleggelse.
2. I påvente av at sikkerhetsutredningene skal ankomme, skal ingen endre ulykkesstedets tilstand eller ta prøver fra det, flytte eller ta prøver av eller fjerne luftfartøyet, dets innhold eller vrakrester, med mindre dette er nødvendig av sikkerhetshensyn eller for å hjelpe skadde personer, eller fordi de myndigheter som har kontroll med stedet uttrykkelig har tillatt det, og om mulig etter samråd med myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser.
3. Alle involverte personer skal treffe alle nødvendige tiltak for å bevare dokumenter, materiale og registrerte opplysninger i forbindelse med hendelsen, særlig for å forhindre at opptak av samtaler og alarmer etter flygingen slettes.

Artikkel 14

Beskyttelse av følsomme sikkerhetsopplysninger

1. Følgende opplysninger skal ikke gjøres tilgjengelig eller brukes for andre formål enn sikkerhetsundersøkelser:
 - a) Alle forklaringer som myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har opptatt fra personer i løpet av sikkerhetsundersøkelsen.
 - b) Opplysninger om identiteten til personer som har avgitt forklaring i forbindelse med sikkerhetsundersøkelsen.
 - c) Opplysninger som myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser har innhentet, og som er av særlig følsom og personlig karakter, herunder opplysninger om privatpersoners helse.
 - d) Materiale som siden produseres under undersøkelsen, som notater, utkast, uttalelser skrevet av utredningene, uttalelser som kommer til uttrykk i forbindelse med

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

analysen av opplysningene, herunder opplysninger fra ferdsskriveren.

- e) Opplysninger og bevis framlagt av utredere fra andre medlemsstater eller tredjestater i samsvar med internasjonale standarder og anbefalt praksis, når de er blitt anmodet om det av sin myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser.
 - f) Utkast til foreløpige rapporter, sluttrapporter eller foreløpige erklæringer.
 - g) Opptak og utskrifter fra tale- og bilderegistratoren i førerkabinen og opptak av tale i flygekontrollenheter, samtidig som det sikres at opplysninger som ikke er relevante for sikkerhetsundersøkelsen, særlig opplysninger av privat karakter, gis tilstrekkelig vern, uten at dette berører anvendelsen av nr. 3.
2. Følgende opplysninger skal ikke gjøres tilgjengelig eller brukes for andre formål enn sikkerhetsundersøkelser eller formål som tar sikte på å bedre flysikkerheten:
- a) All kommunikasjon mellom personer som har deltatt i driften av luftfartøyet.
 - b) Skriftlige eller elektroniske registreringer eller transkripsjoner av registreringer fra flygekontrollenheter, herunder rapporter og resultater som er utarbeidet for interne formål.
 - c) Følgebrev til oversendelse av sikkerhetstilrådinger fra myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser til mottakeren, dersom myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser som utsteder tilrådingen, anmoder om det.
 - d) Hendelsesrapporter innsendt i henhold til direktiv 2003/42/EF.
- Registreringer fra ferdsskriveren skal ikke gjøres tilgjengelig eller brukes for andre formål enn sikkerhetsundersøkelsen eller luftdyktighets- eller vedlikeholdsformål, med mindre opplysningene er anonymisert eller framgangsmåtene for utlevering er sikre.
3. Uten hensyn til nr. 1 og 2 kan den domstol eller myndighet som har kompetanse til å treffe beslutning om frigivelse av opplysninger i henhold til nasjonal lovgivning, treffe en beslutning om at fordelene ved å frigi opplysningene nevnt i nr. 1 og 2 for noe annet lovlig formål, oppveier de negative følgene et slikt tiltak kan ha på nasjonalt og internasjonalt plan på denne eller framtidige sikkerhetsundersøkelser. Medlemsstatene kan beslutte å begrense de tilfeller der en slik beslutning om frigivelse kan tas, i samsvar med EU-rettsaktene.

Oversendelse av opplysningene nevnt i nr. 1 og 2 til en annen medlemsstat for andre formål enn sikkerhetsundersøkelse, samt når det gjelder nr. 2, for andre formål enn formål som tar sikte på å bedre flysikkerheten, kan tillates i den utstrekning dette er tillatt i henhold til nasjonal lovgivning i avsendermedlemsstaten. Myndighetene i mottakermedlemsstaten skal bare kunne behandle eller utlevere opplysninger mottatt ved slik oversending etter forutgående samråd med avsendermedlemsstaten og med forbehold for nasjonal lovgivning i mottakermedlemsstaten.

4. Bare opplysninger som er strengt nødvendige for formålene nevnt i nr. 3, kan frigis.

Artikkel 15

Formidling av opplysninger

1. Personale hos den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og alle andre personer som anmodes om å delta i eller bidra til sikkerhetsundersøkelsen, skal være bundet av taushetsplikt i henhold til gjeldende lovgivning på området, herunder plikt til å bevare anonymiteten til personer involvert i en ulykke eller hendelse.
2. Med forbehold for forpliktelsene fastsatt i artikkel 16 og 17 skal den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser formidle de opplysninger den anser for relevante for å forebygge en ulykke eller en alvorlig hendelse, til personer som har ansvar for produksjon eller vedlikehold av luftfartøyer eller luftfartsutstyr, samt til privatpersoner og rettssubjekter som har ansvar for drift av luftfartøyer eller opplæring av personale.
3. Med forbehold for forpliktelsene fastsatt i artikkel 16 og 17 skal den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og akkrediterte representanter som nevnt i artikkel 8, gi EASA og nasjonale sivile luftfartsmyndigheter relevante faktaopplysninger som har framkommet under sikkerhetsundersøkelsen, bortsett fra opplysningene nevnt i artikkel 14 nr. 1 eller opplysninger som kan gi opphav til en interessekonflikt. Opplysningene EASA og den nasjonale sivile luftfartsmyndighet mottar, skal beskyttes i samsvar med artikkel 14 og gjeldende EU-rettsakter og nasjonal lovgivning.
4. Den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal ha fullmakt til å underrette ofre og deres pårørende eller deres organisasjoner og offentliggjøre alle opplysningene.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

ger om faktaobservasjoner og om hvordan sikkerhetsundersøkelsen forløper samt eventuelle foreløpige rapporter eller konklusjoner og/eller sikkerhetstilrådinge, forutsatt at den ikke setter målene for sikkerhetsundersøkelsen i fare og overholder gjeldende personvernlovgivning til fulle.

5. Før den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser offentliggjør opplysningene nevnt i nr. 4, skal den oversende de samme opplysningene til ofrene og deres pårørende eller deres organisasjoner på en måte som ikke setter målene for sikkerhetsundersøkelsen i fare.

Artikkel 16

Undersøkelserapport

1. Hver sikkerhetsundersøkelse skal avsluttes med en rapport i en form tilpasset ulykkens eller den alvorlige hendelsens art og alvorlighetsgrad. Det skal framgå av rapporten at sikkerhetsundersøkelsens eneste formål er å forebygge framtidige ulykker og hendelser uten at skyld eller ansvar fordeles. Rapporten skal om nødvendig inneholde sikkerhetstilrådinge.
2. Rapporten skal ivareta anonymiteten til alle privatpersoner involvert i ulykken eller den alvorlige hendelsen.
3. Dersom sikkerhetsundersøkelser gir opphav til rapporter før undersøkelsen er fullført, kan myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, før rapportene offentliggjøres, anmode berørte myndigheter, herunder EASA, og gjennom dem den berørte innehaver av sertifikatet for typekonstruksjon, produsent og operatør, om å framsette merknader. De skal være bundet av gjeldende regler om taushetsplikt med hensyn til innholdet i samrådet.
4. Før sluttrapporten offentliggjøres, skal myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser anmode berørte myndigheter, herunder EASA, og gjennom dem den berørte innehaver av sertifikatet for typekonstruksjon, produsent og operatør, om å framsette merknader, og disse skal være bundet av gjeldende regler om taushetsplikt med hensyn til innholdet i samrådet. Når myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser anmoder om slike merknader, skal den følge internasjonale standarder og anbefalt praksis.
5. Opplysningene omfattet av artikkel 14 skal medtas i rapporter bare dersom de er rele-

vante for analysen av ulykken eller den alvorlige hendelsen. De opplysninger eller deler av opplysninger som ikke er relevante for analysen, skal ikke frigis.

6. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal offentliggjøre sluttrapporten så snart som mulig og om mulig innen tolv måneder etter den dato da ulykken eller den alvorlige hendelsen fant sted.
7. Dersom sluttrapporten ikke kan offentliggjøres innen tolv måneder, skal myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser sende ut en foreløpig erklæring minst på hver årssdag for ulykken eller den alvorlige hendelsen med nærmere opplysninger om framdriften i undersøkelsen og eventuelle sikkerhets spørsmål som er kommet opp.
8. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal snarest mulig sende et eksemplar av sluttrapporten og sikkerhetstilrådingene til
 - a) myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser og sivile luftfartsmyndigheter i de berørte stater, og til ICAO, i samsvar med internasjonale standarder og anbefalt praksis,
 - b) mottakerne av sikkerhetstilrådingene i rapporten,
 - c) Kommisjonen og EASA, med mindre rapporten er offentlig, elektronisk tilgjengelig, og da skal myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser underrette dem om dette.

Artikkel 17

Sikkerhetstilrådinge

1. Myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal på ethvert stadium i sikkerhetsundersøkelsen og etter hensiktsmessig samråd med berørte parter sende et datert følgebrev til berørte myndigheter, herunder berørte myndigheter i andre medlemsstater og tredjestater, med anbefaling om eventuelle forebyggende tiltak som den mener det er nødvendig å iverksette umiddelbart for å bedre flysikkerheten.
2. En myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser kan også utstede sikkerhetstilrådinge på grunnlag av studier eller analyser av en rekke undersøkelser eller annet arbeid gjennomført i samsvar med artikkel 4 nr. 4.
3. En sikkerhetstilråding skal ikke i noe tilfelle innebære en formodning om skyld eller ansvar for en ulykke, alvorlig hendelse eller hendelse.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Artikkel 18

Oppfølging av sikkerhetstilråding og databasen over sikkerhetstilråding

1. Mottakeren av en sikkerhetstilråding skal bekrefte mottak av følgebrevet og innen 90 dager etter at brevet ble mottatt, underrette myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelser som utstedte tilrådingen, om hvilke tiltak som er iverksatt eller som vurderes, og eventuelt om hvor lang tid som trengs for å fullføre dem, og dersom ingen tiltak iverksettes, årsakene til dette.
2. Innen 60 dager etter at svaret er mottatt, skal myndigheten med ansvar for sikkerhetsundersøkelsen underrette mottakeren om hvorvidt den anser at svaret er tilfredsstillende eller ikke, og gi en begrunnelse dersom den er uenig i en beslutning om å ikke iverksette tiltak.
3. Hver myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal innføre framgangsmåter for å registrere svarene på de sikkerhetstilrådingene den har utstedt.
4. Alle organer som mottar sikkerhetstilråding, herunder myndighetene med ansvar for sikkerheten i sivil luftfart på medlemsstats- og unionsplan, skal innføre framgangsmåter for å overvåke utviklingen i tiltak som iverksettes på grunnlag av mottatte sikkerhetstilråding.
5. Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal registrere i det sentrale datalageret opprettet ved kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 av 12. november 2007 om fastsettelse av gjennomføringsregler for registrering i et sentralt datalager av hendelser innen sivil luftfart som utveksles i samsvar med direktiv 2003/42/EF⁷, alle sikkerhetstilrådinge som er utstedt i samsvar med artikkel 17 nr. 1 og 2, samt svarene på disse. Myndighetene med ansvar for sikkerhetsundersøkelser skal på samme måte registrere i det sentrale datalageret alle sikkerhetstilrådinge som de mottar fra tredjestater.

Artikkel 19

Rapportering av hendelser

1. EASA og vedkommende myndigheter i medlemsstatene skal samarbeide og delta regelmessig i utvekslingen og analysen av opplysninger omfattet av direktiv 2003/42/EF.

Dette skal omfatte direktekoplet tilgang til opplysninger registrert i det sentrale datalageret opprettet ved forordning (EF) nr. 1321/2007, herunder opplysninger som direkte identifiserer luftfartøyer som er gjenstand for en hendelsesrapport, som serie- og registreringsnummer, der dette finnes. Slik tilgang skal ikke omfatte opplysninger som identifiserer operatøren som er gjenstand for hendelsesrapporten.

2. EASA og myndighetene i medlemsstatene som er nevnt i nr. 1, skal sikre fortrolig behandling av slike opplysninger i samsvar med gjeldende lovgivning, og skal begrense bruken av dem til det som er strengt nødvendig for å oppfylle sine sikkerhetsforpliktelser. I så henseende skal disse opplysningene brukes bare for å analysere sikkerhetstendenser som kan danne grunnlag for anonyme sikkerhetstilrådinge eller luftdyktighetspåbud uten å fordele skyld eller ansvar.

Artikkel 20

Opplysninger om personer og farlig gods om bord

1. Luftfartsselskaper i Unionen som gjennomfører flyginger som ankommer eller avgår fra, og luftfartsselskaper fra tredjestater som gjennomfører flyginger som avgår fra, en lufthavn som ligger på territoriet til de medlemsstater som traktaten får anvendelse på, skal innføre framgangsmåter som gjør det mulig å
 - a) snarest mulig og senest to timer etter mottak av en melding om at et luftfartøy har vært ute for en ulykke, framlegge en valideret liste, på grunnlag av beste tilgjengelige opplysninger, over alle personer om bord, og
 - b) umiddelbart etter mottak av en melding om at et luftfartøy har vært ute for en ulykke, framlegge en liste over farlig gods om bord.
2. Listene nevnt i nr. 1 skal gjøres tilgjengelig for den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelser, myndigheten som er utpekt av hver medlemsstat til å holde kontakt med de pårørende til personene om bord, og om nødvendig for medisinske enheter som kan trenge opplysningene for å behandle ofrene.
3. For at passasjerenes pårørende raskt skal kunne få opplysninger om at deres pårørende var om bord på et luftfartøy som er innblandet i en ulykke, skal luftfartsselskapene gi de reisende mulighet til å oppgi navn og kontaktopp-

⁷ EUT L 294 av 13.11.2007, s. 3.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

lysninger på en person som skal kontaktes i tilfelle av en ulykke. Disse opplysningene kan brukes av luftfartsselskapene bare dersom en ulykke inntreffer, og de skal ikke utleveres til tredjemann eller brukes for kommersielle formål.

4. Navnet på en person om bord skal ikke offentliggjøres før personens pårørende er underrettet av relevante myndigheter. Listen nevnt i nr. 1 bokstav a) skal holdes fortrolig i samsvar med EU-rettsakter og nasjonal lovgivning, og navnet på hver enkelt person på listen skal, om annet ikke er fastsatt i lovgivningen, bare offentliggjøres dersom de pårørende til den enkelte person om bord ikke har motsatt seg dette.

Artikkel 21

Bistand til ofre for flyulykker og deres pårørende

1. For å sikre mer omfattende og harmoniserte tiltak ved ulykker på EU-plan, skal hver medlemsstat utarbeide en beredskapsplan for ulykker innen sivil luftfart på nasjonalt plan. Denne beredskapsplanen skal også omfatte bistand til ofrene for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende.
2. Medlemsstatene skal sikre at alle luftfartsselskaper etablert på deres territorium har en plan for bistand til ofrene for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende. Disse planene skal særlig ta hensyn til psykologisk støtte til ofre for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende og sette luftfartsselskapene i stand til å håndtere en større ulykke. Medlemsstatene skal revidere bistandsplanene til luftfartsselskaper etablert på deres territorium. Medlemsstatene skal også oppmuntre luftfartsselskaper fra tredjestater som utøver virksomhet i Unionen, til å vedta en plan for bistand til ofre for ulykker innen sivil luftfart og deres pårørende.
3. Når en ulykke inntreffer, skal den medlemsstat som har ansvar for undersøkelsen, den medlemsstat der luftfartsselskapet hvis luftfartøy var innblandet i ulykken, er etablert, eller den medlemsstat som hadde et stort antall borgere om bord i luftfartøyet som var innblandet i ulykken, sørge for at det utnevnes en person som kontakt- og informasjonspunkt for ofrene og deres pårørende.
4. En medlemsstat eller tredjestat hvis borgere har omkommet eller blitt alvorlig skadet i en ulykke som har funnet sted på territoriet til de medlemsstater der traktaten får anvendelse,

og som derfor har en særlig interesse i ulykken, skal ha rett til å utpeke en sakkyndig som skal ha rett til å

- a) besøke ulykkesstedet,
 - b) få tilgang til relevante faktaopplysninger som den ansvarlige myndighet med ansvar for sikkerhetsundersøkelsen har godkjent for offentliggjøring, samt til opplysninger om framdriften i undersøkelsen,
 - c) få et eksemplar av sluttrapporten.
5. En sakkyndig utpekt i samsvar med nr. 4 kan bistå, med forbehold for gjeldende lovgivning, i identifiseringen av ofrene og delta på møter med overlevende fra sin stat.
 6. I samsvar med artikkel 2 nr. 1 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 785/2004 av 21. april 2004 om forsikringskrav for luftfartsselskaper og luftfartøyperatorer⁸ skal også tredjestaters luftfartsselskaper oppfylle forsikringsplikten fastsatt i nevnte forordning.

Artikkel 22

Tilgang til dokumenter og vern av personopplysninger

1. Denne forordning får anvendelse uten at det berører europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter⁹.
2. Denne forordning får anvendelse i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 95/46/EF av 24. oktober 1995 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger¹⁰ og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Felleskapets institusjoner og organer og om fri utveksling av slike opplysninger¹¹.

Artikkel 23

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler for sanksjoner mot overtredelser av denne forordning. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

⁸ EUT L 138 av 30.4.2004, s. 1.

⁹ EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

¹⁰ EFT L 281 av 23.11.1995, s. 31.

¹¹ EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1.

Endringer i luftfartsloven og samtykke til godkjenning av beslutning nr. 275/2015 av 30. oktober 2015 i EØS-komiteén om endring av vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 376/2014 av 3. april 2014 om rapportering, analysering og oppfølging av tilfeller innen sivil luftfart mv.

Artikkel 24

Endring av forordningen

Denne forordning skal gjennomgås innen 3. desember 2014. Dersom Kommisjonen anser at denne forordning bør endres, skal den anmode nettet om å avgi en foreløpig uttalelse, som også skal sendes til Europaparlamentet, Rådet, medlemsstatene og EASA.

Artikkel 25

Oppheving

Direktiv 94/56/EF oppheves.

Artikkel 26

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 20. oktober 2010.

For Europaparlamentet

J. BUZEK

President

For Rådet

O. CHASTEL

President

Vedlegg

Liste over eksempler på alvorlige hendelser

Hendelsene angitt på listen, er typiske eksempler på hendelser som med stor sannsynlighet er alvorlige hendelser. Listen er ikke uttømmende og er bare ment som veiledning med hensyn til definisjonen av «alvorlig hendelse»:

- En nestenkollisjon som krever en unnvikelsesmanøver for å unngå kollisjon eller en farlig situasjon, eller der en unnvikelsesmanøver ville vært hensiktsmessig.
- Kontrollert flyging der kollisjon med terrenget bare med nød og neppe unngås.

- Avbrutt avgang på en stengt eller opptatt rullebane, på en taksebane, med unntak av tillatte helikopteroperasjoner, eller fra en rullebane som ikke er tildelt.
- Avgang fra en stengt eller opptatt rullebane, fra en taksebane, med unntak av tillatte helikopteroperasjoner, eller fra en rullebane som ikke er tildelt.
- Landing eller landingsforsøk på en stengt eller opptatt rullebane, på en taksebane, med unntak av tillatte helikopteroperasjoner, eller fra en rullebane som ikke er tildelt.
- Alvorlig avvik fra forventet ytelse ved avgang eller innledende stigning.
- Brann og røyk i passasjerkabin eller lasterom eller motorbrann, også om brannen er slokket ved hjelp av slökkemidler.
- Hendelser der det er nødvendig for flygebesetningen å benytte nødoksygen.
- Strukturell feil på luftfartøyet eller skade på motor, herunder skade på turbinmotor som innebærer at deler løsner fra motoren, som ikke er klassifisert som en ulykke.
- Flere forskjellige funksjonsfeil i ett eller flere av luftfartøyets systemer som sterkt påvirker driften av luftfartøyet,
- Svikt hos et flygebesetningsmedlem under flyging.
- En drivstoffmengde som krever at flygeren må melde en nødsituasjon.
- Inntrenging på rullebanen klassifisert med alvorlighetsgrad A i *Manual on the Prevention of Runway Incursions* (ICAO Doc 9870), som inneholder opplysninger om klassifisering av alvorlighetsgrad.
- Hendelser ved avgang eller landing. Hendelser som f.eks. landing før rullebanen eller utforkjøring over enden eller siden av rullebanen.
- Systemsvikt, værfenomener, flyging utenfor tillatt flyoperativt begrensingsområde eller hendelser som kunne ha gjort det vanskelig å beholde kontrollen over luftfartøyet.
- Svikt i flere enn ett system i et redundanssystem som er obligatorisk for styring og navigering av luftfartøyer.

Bestilling av publikasjoner

Offentlige institusjoner:

Departementenes sikkerhets- og serviceorganisasjon

Internett: www.publikasjoner.dep.no

E-post: publikasjonsbestilling@dss.dep.no

Telefon: 22 24 00 00

Privat sektor:

Internett: www.fagbokforlaget.no/offpub

E-post: offpub@fagbokforlaget.no

Telefon: 55 38 66 00

Publikasjonene er også tilgjengelige på

www.regjeringen.no

Trykk: 07 Xpress AS – 03/2016

