



R-3/5

Regelrådet Regelrådet <regelradet@regelradet.se>

## Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om rapportering av händelser inom civil luftfart

1 meddelande

**Wastesson Ann-Christine** <Anki.Wastesson@transportstyrelsen.se>  
Till: "remiss regelrådet (regelradet@regelradet.se)" <regelradet@regelradet.se>  
Kopia: Billgren Charlotte <Charlotte.Billgren@transportstyrelsen.se>

21 april 2017 13:29

Hej!

Översänder remissmissiv, konsekvensutredning och föreskriftsförslag med anledning av remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om rapportering av händelser inom civil luftfart .

Mvh

**Ann-Christine Wastesson**  
Handläggare

Sjö- och luftfartsavdelningen  
Direkt: 010-49 53 626  
Mobil: 073-422 52 51

Transportstyrelsen  
601 73 Norrköping  
www.transportstyrelsen.se  
Telefon: 0771-503 503

---

### 3 bilagor

-  **Missiv händelserapportering.pdf**  
297K
-  **Händelserapportering170421.pdf**  
303K
-  **KU 20170421.pdf**  
281K



## Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapportering av händelser inom civil luftfart

Välkommen att ta del av remiss av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapportering av händelser inom civil luftfart.

### Bakgrund till förslaget

En ny EU-förordning om händelserapportering<sup>1</sup> har trätt i kraft och tillämpas från den 15 november 2015. Förordningen gäller för vissa av dem som tidigare har haft en skyldighet att tillämpa de nationella reglerna i Luftfartstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (2007:68) om rapportering av händelser inom civil luftfart, men inte för alla. Med anledning av detta behöver de nationella föreskrifterna förtydligas avseende tillämpningsområdet, så att det klart framgår att de ska tillämpas endast om man inte är skyldig att tillämpa EU-förordningen. För de rapporter som berör luftfartyg och ska lämnas enligt luftfartslag och luftfartsförordning behövs nya nationella föreskrifter med förtydliganden gällande vilka händelser som rapporteras, hur de ska rapporteras och när.

### Förslagets innehåll i korthet

I förslaget har hänvisningarna till luftfartslagen och luftfartsförordningen om vilka som omfattas av föreskrifterna, definition av en händelse, påföljd vid underlåtelse att rapportera händelser samt möjligheterna för enskilda att rapportera händelser bibehållits. Dessa paragrafer har endast uppdaterats så att det numera hänvisas till aktuell luftfartslag och -förordning. Därtill har

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007

hänvisningen till reglerna om sekretess i offentlighet- och sekretesslagen bibehållits. I förslaget förtydligas tillämpningsområdet och föreskrifternas förhållande till EU-rätt. Bestämmelserna om när en händelse ska rapporteras och hur har ändrats så att rapportering nu ska ske i elektronisk form inom 72 timmar efter att man fått kännedom om händelsen. I förslaget har även uppräkningslistan av händelsetyper som ska rapporteras tagits bort och ersatts av en hänvisning till EU-rättens förteckning.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 september 2017.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

### **Synpunkter**

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den 5 maj 2017.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till

[luftfart@transportstyrelsen.se](mailto:luftfart@transportstyrelsen.se)

eller till

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen

Sjö- och Luftfartsavdelningen

601 73 Norrköping

Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2015- i svaret.

Transportstyrelsen sammanställer och kommenterar de remissynpunkter som kommer in. Sammanställningen publiceras därefter på Transportstyrelsens webbplats. Av sammanställningen kommer följande att framgå: vem som skickat in synpunkterna, själva synpunkterna och Transportstyrelsens kommentarer. Innan sammanställningen publiceras görs en sekretessprövning, så att eventuella remissynpunkter som omfattas av sekretess inte publiceras.

### **Kontaktpersoner**

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Charlotte Billgren, gruppleddare

010-495 3621

Magnus Axelsson, Sakhandläggare

010-495 3675

Charlotta af Forselles, jurist  
010-495 3117

Johan Nilsson, jurist  
010-495 3146

Med vänlig hälsning

Simon Posluk  
Enhetschef

## Sändlista

### Flygbolag med AOC, helikopter, skolor 2

Aeronom AB  
Airways Flygutbildning Sv. AB  
Amapola Flyg AB  
Arctic Air AB  
Arlanda Helicopter AB  
Ballongflyg i Stockholm  
Ballongflyg i Syd  
BF Scandinavian Aviation Academy AB  
Blue Chip Jet AB  
Bluelinks Jet AB  
Braathens Regional AB  
Braathens Training AB  
Bromma Air Maintenance  
Bromma Business Jet  
Copterflyg AB  
Diamond Flight Academy  
Scandinavian AB  
EFS European Flight Service  
Fjällflygarna i Arjeplog  
Flygande Veteraner  
Flygteoriskolan Barkaby  
Flyguppdraget Backamo  
Frivilliga Flygkåren  
Grafair Flight Management  
H-bird Aviation Services AB  
HeliAir Sweden AB  
HeliNord Norden AB  
Jivair AB  
Jonair Affärsflyg AB  
Jämtlandsflyg AB  
Kallaxflyg AB  
Kungsair Training AB  
Laroy Flyg  
Linköpings Flygklubb  
LTHF Aviation Ek För  
Malmö Aviation AB  
Miles Flight Training

NextJet AB  
Nordflyg Logistik AB  
Nordic Flight Training  
Nordic Rotors  
Norrlandsflyg Ambulans  
Nova Airlines  
Roslagens Helikopterflyg AB  
Saab AB, Linköping  
Saab AB, Nyköping  
SAS Sverige  
Scandair Helicopter AB  
Scandinavian Air Ambulance  
Scandinavian MediCopter  
Skellefteå Aeroclub  
Skies Aviation EMEA AB  
Skogsflyg Cassel Aero  
South Sweden School of Aviation  
Stockholms Helikoptertjänst  
Svensk Luftambulans c/o  
Landstinget i Värmland  
Svensk Pilotutbildning  
Svenska Ballongfederationen  
flygskola  
Trafikflyghögskolan TFHS  
Trafikstyrelsen  
Transportflygskolan  
TUIfly Nordic AB  
WALTAIR Europe AB  
Westair Sweden AB  
Westhelikopter AB  
Västkustflyg AB  
Västmannaflyg Ek förening

### RF 3

Aeroklubben i Göteborg  
AH Flight School  
ALM AIR AB  
Arboga FK  
Avesta Segelflygklubb  
Blekinge Flygklubb  
Borlänge Segelflygklubb  
Borås Flygklubbs Flygskola

Borås Segelflygklubb	Nordic Photoflight AB
Chalmers Flygklubb	Nordvästra Skånes Flygklubb
Eskilstuna Flygklubb	Norra Upplands Flygklubb
Eskilstuna Motorflygklubb	Norrköpings Automobil- och Flygklubb
Eslövs Sportflygklubb	Norrköpings Segelflygklubb
Falbygdens Flygklubb	Northern Helicopter
Feringe Segelflygklubb	Nyköping Flygklubb
Flyglektionen Nyköping	Ovansiljans FK
Gagnes Flygklubb	PA Flyg AB
Gotlands Flygklubb	Proflight Nordic
Göteborgs Segelflygklubb	Roslagens Flygklubb
Hagfors flygklubb	SAS FK
Halle Hunnebergs Flygklubb	Segelflygklubben i Karlstad
Halmstad Flygklubb	Segelflygklubben Kiruna
Halmstad Segelflygklubb	Siljansnäs Flygklubb
Helicopter Assistance	Sky Movies AB
Herrljunga Flygklubb	Skövde Flygklubb
Hultsfred segelflygklubb	Sollefteå Flygklubb
Härnösands Flygklubb	Sportflygklubbens Flyskola
Internord Flight Training	Stockholms Flygklubb
Itell Helicopter AB	Stockholms Segelflygklubb
Jönköping Segelflyg	Strömstad Flygklubb
Jönköpings flygklubb	Sundsvalls Flygsällskap
Kalmar Flygklubb	Sundsvalls Segelflygklubb
Karlskoga Segelflyg	Sunne Flygklubb
Katrineholm Flygklubb	Säffle Flygklubb
Kristianstad Flygklubb	Sälenfjällens flygklubb
Kristianstad Segelflyg	Söderhamns flugklubb
Landskrona Flygklubb	Tekniska högskolans flygklubb
Lapplands Flygsällskap	Torsby Flygklubb
Lidköping Flygklubb	Trollhättans FK
Lidköpings Motorflygklubb	Tuna Aero
Linköpings Segelflygklubb	Umeå FK
Ljungbyheds Flygklubb	Umeå Segelflygklubb
Ljusdals Flygklubb	Uppsala Segelflygklubb
Ludvika Segelflygklubb	Valbo Flygklubb
Luleå-Boden Flygklubb	Varbergs FK
Malmskogens Helikopter	Wermlandsflyg Operations
Malmö Segelflygklubb	Värnamo FK
Motala Flygklubb	Västerdalarnas Flygklubb
Motorflygarna Uppsala FK	Västerås FK
Norbergs Flygklubb	

Västerås Segelflygklubb  
Västra Gästrikte Flygklubb  
Ällebergs flygklubb  
Ånge flygklubb  
Älvsby Flygklubb  
Ängelholms FK  
Örebro Segelflygklubb  
Öresund FK  
Östersund Segelflygklubb  
Östersunds FK  
Östra Sörmlands Flygklubb

**Flygverkstäder**

Biltema Nordic Services AB  
Björn Larsson  
Clas Bergstrand AB  
IAPS  
No1 Flightengineering AB  
Roslagens helikopterflyg AB  
SAAB  
Sten Nilsson  
Swedish Air Force Historic Flight  
Sven Nilsson  
Södergårds flygservice HB

**Övriga**

ACR  
AOPA Sweden (SPAF)  
Arbetsmiljöverket  
Ballong & Äventyr AB  
Ballongflyg i Väst AB  
Ballongflyg Upp & Ner  
Civil Aviation Administration  
Island  
EAA  
Ekonomistyrningsverket  
FFK  
Flygarbetsgivarna,  
Transportgruppen  
Försvarmakten  
Grenna Ballong & Luftskepp AB  
KSAK

Kustbevakningen  
LFV  
Luftfartsförvaltningen FIN  
Luftfartstilsynet Norge  
MSB  
Näringslivets Regelnämnd/NNR  
Service AB  
Pilotförbundet  
Regelrådet  
Rikspolisstyrelsen  
SACO/SR  
SEKO  
SHK  
Sjöfartsverket  
SMHI  
SRFF  
Strömstad flygskola  
Swedavia  
Svensk Flygledareförening  
Svensk Pilotförening  
Svenska Flygföretagens  
Riksförbund SFR  
Svenska Flygsportförbundet  
Svenska Flygutbildarföreningen  
Svenska Hängflygförbundet  
Svenska Segelflygförbundet  
Svenska Sjöflygförbundet  
Svenska Skärmflygförbundet  
Svenskt Flyg  
Sveriges kommuner och landsting  
TCO  
Tjänstemannaförbundet HTF  
Trafik-, bygge- och Boligstyrelsen  
Transportarbetarförbundet



## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rapportering av händelser inom civil luftfart;

TSFS 2017:[XX]

Utkom från trycket  
den [DATUM ÅR]

beslutade den [DATUM ÅR].

Transportstyrelsen föreskriver följande med stöd av 10 kap. 10 § luftfartsförordningen (2010:770).

**LUFTFART**

Serie GEN

### Tillämpningsområde

**1 §** Dessa föreskrifter ska tillämpas vid rapportering av händelser enligt 10 kap. 8–10 §§ luftfartslagen (2010:500) och 10 kap. 9 § luftfartsförordningen (2010:770). Föreskrifterna gäller inte när Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG ska tillämpas.

**2 §** Bestämmelser om att följande personer ska rapportera händelser till Transportstyrelsen som de noterat vid utövandet av sina funktioner finns i 10 kap. 9 § luftfartsförordningen (2010:770):

1. Operatören eller befälhavaren på ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram och som används under tillsyn av svensk myndighet.

2. Den som under tillsyn av svensk myndighet bedriver verksamhet som avser konstruktion, tillverkning, underhåll eller modifiering av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna.

3. Den som under tillsyn av svensk myndighet undertecknar ett intyg om verkstadsrevision eller idrifttagande av ett motordrivet luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, eller av dess utrustning eller delar av denna.

4. Den som utövar en funktion för vilken det krävs flygledarcertifikat eller som hanterar annan flygtrafiktjänst.

5. Den som är chef vid en flygplats som är öppen för kommersiell trafik här i landet.

6. Den som utövar en funktion som har samband med installation, modifiering, underhåll, reparation, översyn, flygkontroll eller inspektion av anläggningar för flygnavigation, kommunikation och övervakning som svensk myndighet ska ansvara för.

7. Den som vid en flygplats som är öppen för kommersiell trafik här i landet utövar en funktion som har samband med hantering på marken av luftfartyg vars maximala startvikt överstiger 400 kilogram, inbegripet bränslepåfyllning, service, iordningställande av lastbesked, lastning, avisning och bogsering.

### Definitioner

3 § Med händelse avses i dessa föreskrifter samma sak som följer av 10 kap. 8 § luftfartslagen (2010:500), nämligen driftsavbrott, defekt, fel eller annan onormal omständighet som har inverkat eller kan inverka på flygsäkerheten men inte har lett till sådana luftfartsolyckor eller tillbud som avses i lagen (1990:712) om undersökning av olyckor.

### Rapportering av händelser

4 § De händelser som ska rapporteras framgår av artikel 4.1 i förordning (EU) 376/2014 samt av Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 av den 29 juni 2015 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 inklusive bilagorna I-V.

5 § Händelserapportering ska ske till Transportstyrelsen inom 72 timmar efter det att den rapporteringsskyldige har fått kännedom om att händelsen inträffat såvida inte detta förhindras av exceptionella omständigheter.

6 § Rapportering ska ske elektroniskt till Transportstyrelsen.

#### *Allmänna råd*

*Rapportering bör ske via det formulär som återfinns på Transportstyrelsens hemsida.*

7 § Bestämmelser om att enskilda också får rapportera till Transportstyrelsen finns i 10 kap. 9 § andra stycket luftfartsförordningen (2010:770).

### Bestämmelser om påföljder vid underlåtelse att rapportera

8 § Bestämmelser om påföljder för den som inte fullgör sin rapporteringsskyldighet enligt 10 kap. 9 § luftfartsförordningen (2010:770) finns i 13 kap. 1 § 19 luftfartsförordningen (2010:770).

## Bestämmelser om sekretess

9 § Bestämmelser om att sekretess gäller hos vissa myndigheter för uppgift som lämnats av enskild i en rapport om händelse finns i 29 kap. 10 § offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

10 § Transportstyrelsen kan medge undantag från dessa föreskrifter.

---

Denna författning träder i kraft den x xxxxxx, då Luftfartsstyrelsens föreskrifter (LFS 2007:68) om rapportering av händelser inom civil luftfart ska upphöra att gälla.

På Transportstyrelsens vägnar

JONAS BJELFVENSTAM

Magnus Axelsson  
(Sjö- och luftfartsavdelningen)

Remiss



## Konsekvensutredning av Transportstyrelsens föreskrifter om händelserapportering

### Transportstyrelsens förslag:

att LFS 2007:68 ska ersättas av nya nationella föreskrifter som omhändertar de delar som faller utanför EU-regleringen samt i stora avseenden överensstämmer med förordning (EU) 376/2014 och genomförandeförordning (EU) 2015/1018.

De nya nationella föreskrifterna harmoniseras med EU-rätt gällande när en händelse ska rapporteras, hur den ska rapporteras och hänvisar till EU:s förordningar gällande klassificering av händelsetyper.

En ny EU-förordning om händelserapportering har trätt i kraft och tillämpas från den 15 november 2015. Förordningen gäller för vissa av dem som tidigare har haft en skyldighet att tillämpa de nationella reglerna i LFS 2007:68 men inte för alla. Med anledning av detta behöver de nationella föreskrifterna förtydligas avseende tillämpningsområdet, så att det klart framgår att de ska tillämpas endast om man inte är skyldig att tillämpa EU-förordningen. För de rapporter som berör luftfartyg och som ska lämnas enligt luftfartslag och luftfartsförordning behövs nya nationella föreskrifter med förtydliganden gällande vilka händelser som ska rapporteras, hur de ska rapporteras och när.

I samband med att föreskrifterna ses över har en uppdatering gjorts av källhänvisningar i föreskrifterna så att dessa omfattar aktuell luftfartslag och -förordning samt rätt ansvarig myndighet.

### **A. Allmänt**

#### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

Nya regler avseende händelserapportering för civil luftfart har beslutats av EU genom förordning (EU) 376/2014<sup>1</sup>. De nya reglerna gäller inte för alla

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007.

som tidigare tillämpat Luftfartsstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (LFS 2007:68) om rapportering av händelser inom civil luftfart och därför måste tillämpningsområdet i de nationella föreskrifterna ändras.

Föreskrifterna måste ändras så det klart framgår att de inte gäller där EU-regler ska tillämpas.

Ett ytterligare problem är att formuleringen avseende när en händelse ska rapporteras skiljer sig något mellan förordning (EU) nr 376/2014 och LFS 2007:68. Detta är något som har påtalats av branschen. I förordning (EU) nr 376/2014 är formuleringen att rapportering ska ske inom 72 timmar efter att man fått kännedom om händelsen medan i LFS 2007:68 är formuleringen att rapportering ska ske inom 72 timmar efter att händelsen har inträffat, vilket gör det svårt att uppfylla kravet. Det går inte att rapportera något man inte känner till.

Idag innebär regleringen att till exempel piloter kan bli tvungna att tillämpa två olika regelverk vid bedömningen av vilka händelser som ska rapporteras, beroende på vad de flyger för typ av luftfartyg. Gällande nationella regelverk baseras på händelsetyper kopplat till ett numer upphävt direktiv, 2003/42/EG, så till vida att händelsetyperna exemplifieras i nuvarande LFS 2007:68. Händelsetyperna har stora likheter, men överensstämmer inte fullt ut, med det som finns i gällande EU-regelverk.

Ytterligare ett problem är att källhänvisningarna i föreskrifterna omfattar gammal luftfartslag och -förordning samt inaktuell ansvarig myndighet.

Rapporteringen till Transportstyrelsen sker idag inte på ett enhetligt sätt. Det är idag möjligt att rapportera till exempel via papper, e-post och webbförmulär.

## **2. Vad ska uppnås?**

Det nationella regelverket ska förtydligas så det endast gäller för sådan luftfartsverksamhet som inte omfattas av EU-reglerna.

De svenska reglerna om när en händelse ska rapporteras ska överensstämma med händelserapporteringsförordningen.

Klassificering av händelsetyper i de nationella föreskrifterna ska överensstämma med förordningarnas klassificering av händelsetyper. Detta innebär att våra nationella föreskrifter ska hänvisa till tillämpliga artiklar i förordning (EU) 376/2014 och genomförandeförordning (EU) 2015/1018<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 av den 29 juni 2015 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som

I samband med ändringen av tillämpningsområdet ändras källhänvisningarna till nu gällande luftfartslag och -förordning. Vidare byts Luftfartsstyrelsen ut mot Transportstyrelsen, vilket stämmer överens med nu gällande ordning.

Förändringen innebär också att all rapportering till Transportstyrelsen ska ske elektroniskt, vilket överensstämmer med hur rapportering sker enligt förordning (EU) 376/2014.

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1. Effekter om ingenting görs**

Effekten av att göra ingenting alls är att vi kommer behålla ett inaktuellt regelverk med felaktiga hänvisningar som inte överensstämmer med EU:s förordning gällande när en händelse ska rapporteras och vilka händelser som ska rapporteras.

Om regelverket inte tydliggörs riskerar vi att få in felaktiga rapporter med otillräcklig information och att inte få in rapporter om händelser som ska rapporteras, vilket kan försvåra det proaktiva säkerhetsarbetet.

#### **3.2. Alternativ som inte innebär reglering**

Luftfartslagen och Luftfartsförordningen innehåller regler för händelserapportering avseende vad som är en händelse och vilka som ska rapportera. Det framgår inte hur reglerna förhåller sig till EU-rätten. Det saknas förtydligande avseende vilka händelser som ska rapporteras, hur de ska rapporteras samt när de ska rapporteras. Reglerna i Luftfartslagen och Luftfartsförordningen kräver komplettering för att rapportörer ska kunna förstå hur och när de ska tillämpas.

Ett alternativ till föreskrift skulle vara att informera berörda rapportörer, exempelvis via hemsida, branschträffar med mera, om vilka krav som gäller för rapportering. Informationsinsatserna skulle ta mycket tid i anspråk för Transportstyrelsen.

Med enbart information riskerar vi att inte få in rapporter avseende händelser som ska rapporteras, i korrekt tid eller i rätt format. Vi riskerar också få in irrelevanta händelserapporter som inte ska rapporteras till myndigheten, vilket riskerar att belasta myndighetens arbete.

De relevanta händelserna behöver komma myndigheten till känna för att vi ska kunna bedriva såväl ett fungerande tillsynsarbete som ett proaktivt säkerhetsarbete. Därför bedöms inte enbart informationsinsatser vara

---

obligatoriskt ska rapporteras enligt Europaparlamentet och rådets förordning (EU) nr 376/2014.

tillräckliga utan reglerna i luftfartslag och luftfartsförordning behöver kompletteras med föreskrifter.

### **3.3. Regleringsalternativ**

Oavsett vilket alternativ som väljs så måste nuvarande föreskrift uppdateras för att bli kompatibel med EU-rätt och få korrekta källhänvisningar till Luftfartlagen och Luftfartsförordningen.

Alternativ 1: Det föreslagna alternativet. Alternativet innebär en harmonisering med befintlig EU-rätt. I alternativet harmoniseras när en händelse ska rapporteras (72 timmar efter kännedom) och hur det ska rapporteras (elektroniskt). Därtill kommer EU:s klassificering av händelsetyper användas i nationell reglering genom hänvisning till tillämpliga artiklar i förordning (EU) 376/2014 samt genomförandeförordning (EU) 2015/1018.

Alternativ 2: Alternativet innebär även det en harmonisering med EU-rätt gällande när en händelse ska rapporteras (72 timmar efter kännedom) och hur det ska rapporteras (elektroniskt). Istället för att använda förordningens klassificering av händelsetyper regleras detta i den nationella föreskriften, så till vida att vi själva definierar vilka händelser som ska rapporteras utan att hänvisa till förordningen.

## **4. Vilka är berörda?**

Alla befälhavare inom privatflyget som bedriver verksamhet som rör bilaga II-luftfartyg som enligt luftfartsförordningen ska rapportera<sup>3</sup>.

Omkring 20 flygverkstäder som har nationella tillstånd med 1-2 anställda.

Föreskriftsförslaget berör dessutom 16 leverantörer av flygtrafikledningstjänst, varav två är större: ACR (Aviation Capacity Resources AB) med ca 95 anställda och LFV. De andra 14 är mindre företag med ca 5-30 anställda per företag. De flesta av de mindre företagen ägs av kommuner som driver mindre flygplatser.

Av de 16 leverantörerna är det fyra (två större och två mindre) som i huvudsak utövar flygkontrolltjänst (ATC).

Det finns också ett knappt 70-tal godkända flygplatser i Sverige som har en utpekad chef och som omfattas av rapporteringskrav. Dessutom finns på dessa flygplatser företag som ombesörjer marktjänster som berörs.

---

<sup>3</sup> I bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG finns en lista på de luftfartyg som inte omfattas av regleringen i förordning (EU) 376/2014.



## 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

### 5.1. Företag

( X ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Föreskriftsförslaget kommer att innebära att det behöver göras en uppdatering av tillståndshavarnas (flygtrafikledning, flygkontrolltjänst samt flygplatser) verksamhetshandböcker. Uppdateringen kan göras i samband med ordinarie revidering av dessa. Tidsåtgången uppskattas till 1-2 timmar per företag och lokalisering.

För flygverkstäderna blir det inte några ändringar i sak och därför görs bedömningen att de företagen inte kommer att påverkas.

### 5.2. Medborgare

Berörda medborgare är framförallt befälhavare inom privatflyget som bedriver verksamhet som rör bilaga II-luftfartyg.

För dessa personer innebär den nya regleringen en förenkling då de bara behöver förhålla sig till ett regelverk avseende klassificering av händelsetyper oavsett vilken typ av luftfartyg som är berört. Omformuleringen av 72-timmarsregeln så att den överensstämmer med EU-rätten innebär att de får förutsättningar att uppfylla kravet på inrapportering. Detta då kravet blir 72 timmar från det att man fått kännedom om en händelse i stället för 72 timmar från det att en händelse har inträffat. Det är dessutom samma rapporteringssätt, det vill säga krav på elektronisk rapportering.

Regleringen innebär att befälhavare måste förhålla sig till två regelverk eftersom vi i det nationella regelverket hänvisar till EU-regelverket. Detta gör att de måste lägga viss tid på att läsa in sig på förändringar. Skillnaden i klassificeringen får i sig ingen konsekvens för befälhavaren då det är samma typer av händelser som ska rapporteras.

### 5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner

LFV är en leverantör av flygtrafikledningstjänst som berörs av föreskriftsförslaget. LFV är ett statligt affärsverk med ca 1 200 anställda och

berörs på samma sätt som ACR och andra leverantörer av flygtrafikledningstjänst som det redogörs för under kapitel 5.1.

Kommuner som driver flygplatser berörs på samma sätt som övriga flygplatsaktörer och bedöms under 5.1.

#### **5.4. Externa effekter**

Föreskriftsförslaget bedöms inte ha några externa effekter med avseende på miljö, buller, tillgänglighet, hälsa eller säkerhet.

### **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

Transportstyrelsen ser inte några alternativ till reglering. Med enbart informationsinsatser riskerar Transportstyrelsen att inte få in rapporter avseende händelser som ska rapporteras, i korrekt tid eller i rätt format. Transportstyrelsen riskerar också att få in irrelevanta händelserapporter avseende händelser som inte ska rapporteras till myndigheten, vilket riskerar att belasta myndighetens arbete. Rapporterna är en viktig del av det proaktiva säkerhetsarbetet samt Transportstyrelsens tillsyn och bidrar till en säker luftfart. Utan rapporterna riskerar säkerhetsarbetet och tillsynsarbetet att bli lidande.

Oavsett vilket regleringsalternativ som väljs så måste nuvarande föreskrift uppdateras för att bli kompatibel med EU-rätt och få korrekta källhänvisningar till Luftfartlagen och Luftfartsförordningen. Reglering enligt alternativ 2 ovan bedöms kunna ge samma effekt som alternativ 1 men alternativ 2 skulle innebära att brukarna skulle behöva använda två klassificeringssystem för händelsetyper och det skulle kunna finnas en diskrepans mellan händelsetyperna i de två regleringarna. Alternativ 1 bedöms därför enklare och mer hanterligt för rapportören. Vid en eventuell uppdatering av förordning (EU) 376/2014 och genomförandeförordning (EU) 2015/1018 är en harmonisering med svensk föreskrift att föredra dvs. alternativ 1.

### **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

10 kap. 10 § luftfartsförordningen (2010:770)

### **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Av ICAO annex 19 Safety Management följer att det i medlemsstaterna ska finnas rapporteringssystem för obligatorisk och frivillig rapportering av

händelser. I systemen ska materialet kunna samlas in, analyseras och användas för säkerhetsarbete. Sverige uppfyller sina åtaganden enligt Chicagokonventionen genom reglerna i luftfartslagen och luftfartsförordningen. Det står Sverige fritt att närmare reglera formerna för hur rapportering ska gå till vilket sker genom föreskrifterna.

Föreskrifterna kommer att gälla på ett område som inte regleras av EU. Enligt EU-rättslig reglering står det Sverige fritt att själv reglera området. Artikel 3 i förordning (EU) 376/2014 ger medlemsstaterna rätt att tillämpa förordningen även på luftfartyg som är undantagna från förordningens tillämpningsområde, s.k. bilaga II luftfartyg. Genom att tillämpa delar av förordningen (EU) 376/2014 samt hela förordningen (EU) 2015/1018 kommer regelverket att harmonisera med EU-rätten.

### **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Behov finns av informationsinsatser till branschen. Händelserapporteringsförordningen ska tillämpas från 15 november 2015 för alla utom bilaga II luftfarten. För bilaga II-luftfarten gäller fortsatt nationella regler i form av LFS 2007:68 till dess att de föreslagna nationella föreskrifterna träder i kraft.

Föreskrifterna beräknas träda i kraft den 1 september 2017.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller

skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

#### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Den nationella reglering som föreslås påverkar inte funktionsmålet i någon riktning.

#### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Den nationella regleringen påverkar framförallt utövare inom allmänflyget. Genom en harmoniserad reglering för händelserapporteringen kan vi från myndighetshåll stärka det proaktiva säkerhetsarbetet, framförallt inom allmänflyget där de flesta dödsolyckorna inom luftfarten sker. Vi kan också ta fram informationsmaterial som exempelvis kan stärka branschen och piloternas eget säkerhetskulturarbete. Generationsmålet för miljö och ökad hälsa påverkas inte av en förändrad reglering.

#### **C. Företag**

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Enklare med samma klassificering av händelser för alla typer av luftfartyg. Det är positivt att kunna uppfylla kraven.	Kostnad: uppdatering av handböcker.	+ / -	
<b>Medborgare</b>	Enklare med samma klassificering av händelser för alla typer av luftfartyg. Det är positivt att kunna uppfylla kraven.	Viss omställning till EU's klassificeringar.		
<b>Staten m.fl.</b>	---	---		
<b>Externa effekter</b>	----	---		
<b>Totalt</b>				Fördelarna överstiger nackdelarna.

## E. Samråd

Allmänflygsäkerhetsrådet har informerats om en kommande regelförändring och diskussioner har förts med dem.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Charlotte Billgren, gruppledare  
010-495 3621

Magnus Axelsson, Sakhandläggare  
010-495 3675

Charlotta af Forselles, jurist  
010-495 3117

Johan Nilsson, jurist  
010-495 3146