



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 8. marts 2021  
J. nr. 2021-1798

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. februar 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Rasmus Vestergaard Madsen (EL).

**Spørgsmål nr. 264:**

Vil ministeren redegøre for, hvor præcis i EU-forordning der skabes hjemmel til at hemmeligholde Københavns Lufthavns hændelsesrapport omkring løse banelys overfor dels Folketinget, dels offentligheden, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Trafikstyrelsen, som oplyser følgende:

”Formålet med forordning nr. 376/2014 er, som det fremgår af artikel 1, at forbedre luftfartssikkerheden ved at sikre, at relevante sikkerhedsoplysninger relateret til civil luftfart indberettes, indsamles, opbevares, beskyttes, udveksles, videregives og analyseres.

For at opnå dette indeholder forordningen blandt andet bestemmelser om beskyttelse af luftfartspersonale og passende anvendelse af indberettede sikkerhedsoplysninger samt videregivelse af anonymiserede oplysninger til berørte parter med henblik på at give dem de oplysninger, de behøver for at forbedre luftfartssikkerheden.

De indberettede oplysninger skal ifølge artikel 6 behandles på en sådan måde, at oplysningerne ikke kan anvendes til andre formål end opretholdelse af sikkerheden, og der sikres passende fortrolighed af identiteten af indberetteren og af de personer, der er nævnt i indberetningen af begivenheden, med henblik på at fremme en åben rapporteringskultur.

Den kompetente myndighed (i Danmark Trafikstyrelsen) skal opbevare oplysningerne i en national database, der skal rumme oplysninger om hændelser, alvorlige hændelser og havarier. Foruden den kompetente myndighed er det kun sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne (i Danmark Havarikommissionen) og medlemsstatens civile luftfartsmyndighed (i Danmark Trafikstyrelsen), der ifølge artikel 6 (9) og (10) skal have adgang til den nationale



database med henblik på at opfylde deres forpligtelser og sikkerhedsrelaterede ansvar.

Oplysningerne fra den nationale database skal af den kompetente myndighed overføres til den europæiske database, jf. forordningens artikel 8.

Bestemmelser om, hvem der kan modtage eller skal udveksle oplysninger fra databasen, følger af artiklerne 9-11.

Medlemsstaterne og det Europæiske Luftfarts Sikkerheds Agentur (EASA) udveksler således gensidigt oplysninger indberettet til de kompetente myndigheder, jf. artikel 9.

De enheder, der har adgang til oplysningerne, er ifølge artikel 10 enheder, der har ansvaret for at fastsætte regler for sikkerheden inden for civil luftfart og alle sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder i Unionen. Oplysningerne skal behandles med en passende fortrolighedsgrad, hvilket følger af artikel 15 i forordningen.

Det følger af vejledningen til forordningen, pkt. 4.3, at der med de i artikel 10 nævnte enheder menes medlemsstaternes luftfartsmyndigheder, sikkerhedsmyndigheder, Europa-Kommissionen, EASA og Eurocontrol.

Derudover kan oplysninger, der opbevares i den centrale europæiske database, videregives til berørte parter, jf. artikel 10. Af sikkerhedshensyn får berørte parter ikke direkte adgang til oplysningerne.

Berørte parter skal i medfør af artikel 11 bede om oplysninger fra databasen ved at benytte en formular, der findes på Trafikstyrelsens hjemmeside. Berørte parter listes i bilag II, og omfatter to kategorier af berørte parter:

i) Den kategori af berørte parter, der må modtage oplysninger på grundlag af en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde eller på grundlag af en generel beslutning. Som eksempel kan nævnes:

- fabrikanter af luftfartøjer, luftfartøjsdele og luftfartsnavigationstjenester (ANS) og konstruktører og fabrikanter af systemer og udstyr, der anvendes på lufthavnes airside-område.
- operatører: luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører og sammenslutninger af luftfartsselskaber og luftfartøjsoperatører samt lufthavnsoperatører og sammenslutninger af lufthavnsoperatører.



- udbydere af lufthavnstjenester: organisationer, der varetager ground-handling af luftfartøjer, herunder brændstofpåfyldning, udarbejdelse af loadsheet, lastning, afisning og bugsering i en lufthavn, samt rednings- og brandsluknings- og andre udrykningstjenester.
- forskning: offentlige eller private forskningslaboratorier, centre eller foretagender, eller universiteter, der gennemfører luftfartssikkerhedsforskning eller undersøgelser.

ii) Den kategori af berørte parter, der må modtage oplysninger udelukkende på grundlag af en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde. Som eksempel kan nævnes:

- piloter (på personlig basis)
- ingeniører/teknikere/personale, der arbejder med luftfartssikkerhedselektronik/luftfarts- (eller lufthavns) ledere (på personlig basis)
- faglige organer, der repræsenterer personale, som udfører sikkerhedsrelaterede opgaver.

Ud over udveksling og udlevering af oplysninger, som der er redegjort for ovenfor, giver forordningen mulighed for, at medlemsstaterne kan offentliggøre anonymiserede indberetninger mv., jf. artikel 13.

Forordningen giver således alene mulighed for, at sikkerhedsmyndigheder, kompetente myndigheder (luftfartsmyndigheder, hvis de adskiller sig fra den kompetente myndighed), EASA og berørte parter kan få oplysninger, der i et vist omfang ikke er anonymiserede, og som således ikke vil kompromittere den fortrolighed, som medlemsstaterne er forpligtet til at iagttage ifølge artikel 15 om netop fortrolighed og hensigtsmæssig brug af oplysningerne.

Det bemærkes endvidere, at udleverede oplysninger ifølge artikel 15 kun må benyttes i overensstemmelse med formålet med indsamlingen, nemlig som det står anført i artikel 1, for at forbedre luftfartssikkerheden ved at sikre, at relevante sikkerhedsoplysninger relateret til civil luftfart indberettes, indsamles, opbevares, beskyttes, udveksles, videregives og analyseres i overensstemmelse med forordningens bestemmelser herom.”

Jeg kan henholde mig til det af Trafikstyrelsen oplyste.



Side 4/4

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over a light blue grid background.

Benny Engelbrecht