

Transportstyrelsen  
LFH 2014-3946

## SHK:s bedömning av Transportstyrelsens kompletterande svar på rekommendationer (SHK rapport RL 2015:11)

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 25 juni 2015 rapporten RL 2015:11 om en olycka med helikoptern SE-JKJ i Kungsängen. I rapporten lämnades två rekommendationer till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har besvarat rekommendationerna. SHK har i en bedömning av Transportstyrelsens svar konstaterat att den ena rekommendationen är omhändertagen medan den andra endast delvis är omhändertagen.

Den andra rekommendationen avsåg att utveckla tillsynsmetoderna i syfte att säkerställa att underhållsprogram (AMP) baseras på det senaste underlaget från typcertifikatinnehavarna (RL 2015:11 R2).

Transportstyrelsen redogjorde i sitt ursprungliga svar för sina planerade åtgärder för att informera branschen och tillståndshavarna dels om CAMO eller ägarens (den luftvärdighetsansvariges) ansvar för individanpassning av underhållsprogrammet, dels om underhållsinstansens ansvar att rapportera felaktiga instruktioner till den luftvärdighetsansvarige. Transportstyrelsen har i ett kompletterande svar bl.a. anfört att det har framkommit att underhållsprogram är ett område som ger upphov till ett relativt stort antal brister vid verksamhetskontroller. En analys av området har gjorts och ett åtgärdsprogram har tagits fram. Detta har lett till att informationsinsatser har genomförts. Fokus för det fortsatta arbetet är att skapa ökad förståelse och kunskap om de områden man bör vara observant på när underhållsprogram tas fram. Däremot ser Transportstyrelsen inte något behov av att ändra sin tillsynsmetodik.

SHK har redan efter Transportstyrelsens ursprungliga svar konstaterat att genom att uppmärksamma berörda aktörer på regelverkets innehåll kan regelefterlevnaden möjligen förbättras, vilket bedöms kunna påverka flygsäkerheten positivt. Emellertid har Transportstyrelsen inte kommenterat i vilken mån myndighetens egna tillsynsmetoder skulle kunna utvecklas. Transportstyrelsen synes således inte ha för avsikt att överväga att i större utsträckning än tidigare, eller på annat sätt, vidta några former av tillsynsåtgärder för att kontrollera att underhållsprogram (AMP) är individanpassade och uppdaterade.

Vad Transportstyrelsen nu har anfört förändrar inte SHK:s bedömning. Rekommendationen är alltså att bedöma som delvis omhändertagen.

Jonas Bäckstrand  
Utredningsordförande

