

Luftforsvaret  
Postboks 800 Postmottak  
2617 Lillehammer

**Norska Luftforsvarets svar på SHK:s rekommendationer RM  
2013:02 R1-R4**  
(Luftforsvarets dnr 2013/040966-005/FORSVARET/499)

---

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 22 oktober 2013 slutrapporten RM 2013:02 om en olycka med ett luftfartyg av typ C-130 med anropssignal *HAZE 01* ur Norska Luftforsvaret vid Kebnekaise, Norrbottens län, den 15 mars 2012. I rapporten lämnades fyra rekommendationer till Luftforsvaret (RM 2013:02 R1-R4). Luftforsvaret har besvarat rekommendationerna och redogjort för de åtgärder man har vidtagit.

I rekommendation R1 rekommenderades norska Luftforsvaret att tillse att arbetssätt används som förhindrar att luftfartyg framförs under den lägsta säkra flyghöjden eller flygnivån på sträckan vid IFR-flygning. I Luftforsvarets svar framgår bl.a. att berörd personal informerats om orsaken till olyckan samt om ansvaret för terrängseparation vid IFR-flygning i alla typer av luftrum. Dessutom har Bestämmelser för Luftforsvaret (BML) reviderats när det gäller befälhavarens ansvar för terrängseparation. Av svaret går det dock inte att dra några säkra slutsatser om detta innebär någon förändring av arbetssättet. Det är givetvis viktigt med tydliga regler rörande ansvarsförhållanden, men det måste även finnas implementerade rutiner som säkerställer att och hur ansvaret i praktiken ska utövas, t.ex. vid planeringen av en flygning. I SHK:s slutrapport framgår bl.a. i avsnitt 2.1.3 under rubriken "Planeringen" att det varit svårt att skapa sig en klar bild av hur planeringen inför en flygning var tänkt att fundera samt att det verkade som att det var de enskilda förarnas kompetens och erfarenhet som bestämde hur den närmare planeringen inför och under en flygning genomfördes. Något enhetligt arbetssätt som tillämpades för att säkerställa att luftfartygen inte framfördes under lägsta säkra flyghöjden eller flygnivån på sträckan vid IFR-flygning kunde således inte noteras. Enbart med beaktande av det svar som Luftforsvaret lämnat i anslutning till denna rekommendation kan rekommendationen inte anses omhändertagen.

Luftforsvaret har dock i anslutning till rekommendationen R3 anfört att det, i samband med den utredning som Luftoperativt Inspektorat (LOI) genomför för att klarlägga i vilken grad navigatörens roll och uppgifter har tillvaratagits i den nya besättningskonfigurationen, har identifierats avvikelser när det gäller planering och förberedelser av flygningar, samt att det pågår ett arbete med att lösa detta. Dessutom pågår en annan undersökning av om det föreligger olikheter beträffande flygoperativ praxis mellan besättningarna



och hur denna påverkar riskerna. Vidare ska undersökningen ge underlag för att kunna vidta åtgärder för att reducera eventuella oönskade olikheter. Det redovisade arbetet bör enligt SHK:s mening kunna bidra till att arbetssätt som förhindrar att luftfartyg framförs under den lägsta säkra flyghöjden eller flygnivån på sträckan vid IFR-flygning implementeras i verksamheten. Vad som anförs i remissvaret är dock allt för knapphändigt för att någon säker slutsats ska kunna dras. SHK kan emellertid inte hävda att några åtgärder inte vidtagits inom det område som rekommendation R1 avser och att den därför inte alls skulle vara omhändertagen.

När det gäller övriga rekommendationer (R2-R4) bedömer SHK dessa som omhändertagna.

På SHK:s vägnar

Mikael Karanikas  
Utredningsordförande