

## SAMMANFATTNING

Under OPEVAL-verksamhet<sup>1</sup> för framtagande av förmågan SPIE<sup>2</sup> mot fartyg den 15 oktober 2015 inträffade ett allvarligt tillbud då en helikopter 16 med elva soldater inkopplade på SPIE-repet tappade sin position över fartyget. Repet fastnade tillfälligt i fartyget och personerna på repet drogs mot fartygets reling med lindriga personskador som följd.

Haverikommissionen kan i utredningen konstatera att det har förekommit stora brister vid såväl framtagandet av OPEVAL-planen för SPIE som vid genomförandet av OPEVAL SPIE. Bristerna kan framför allt härledas till begränsad kunskap och relevant erfarenhet av liknande uppdragsprofiler mot fartyg. Dessa brister har förekommit i hela kedjan från besättningen upp till de personer som beslutat om genomförandet. Avsaknaden av sådan kompetens har medfört att man inte på någon nivå förstått vilka risker man har tagit och befälhavaren med sin besättning har inte fått erforderligt stöd inför och vid genomförandet av verksamheten. Uppdelningen av planering och genomförande av OPEVAL SPIE mellan Luftstridsskolans taktikutvecklingsenhet helikopter (LSS UTV LUFT TU HKP) och 23:e divisionen vid Helikopterflottiljen har inneburit att ansvarsområdena blivit otydliga, vilket riskerar att leda till att nödvändiga åtgärder uteblir.

Utredningen har vidare visat att SPIES-installationen saknade luftvärdighetsgodkännande och fick därmed inte användas i verksamheten. Det har framkommit att det förelegat olika uppfattningar mellan FMV och Försvarmakten om vilka krav som gäller och hur dessa ska tolkas, vilket medfört att Försvarmakten ansett sig ha större möjligheter än tidigare att på ett enklare sätt godkänna ny materiel för användning.

Det har även framkommit att det förelegat en hård tidspress på grund av en önskan att snabbt ta fram nya förmågor. Detta, tillsammans med den begränsade kunskapen och erfarenheten av liknande uppdragsprofiler mot fartyg, har medfört att arbetet inte har skett på ett tillräckligt strukturerat och säkert sätt, vilket i sin tur fått till följd att risker inte identifierats och hanterats på ett ändamålsenligt sätt. En ”can-do culture” förekommer.

Det saknades vid tidpunkten för händelsen tillräcklig insyn från flygtjänstledande befattningar beträffande flygtjänsten vid 23:e divisionen. Utan en sådan insyn kan verksamheten inte ledas och styras på ett säkert sätt och i enlighet med Försvarmaktens regelverk.

Överbefälhavarens inriktningsdokument från 2010, där inriktningen var att skapa ett säkerhetsledningssystem (SMS) utifrån internationell civil standard med anpassningar för den militära luftfarten, har inte realiserats. Delar av ett SMS finns beskrivet i de styrande dokumenten men helheten saknas och det finns brister i tillämpningen beträffande de delar som finns.

---

<sup>1</sup> Begreppet OPEVAL inom Försvarmakten avser Operational Evaluation, vilket är en metod för att på ett systematiskt, kontrollerat och säkert sätt införa nya system och förmågor i Försvarmaktens flygverksamhet.

<sup>2</sup> SPIE (Special Patrol Insertion and Extraction) är en metod för att genomföra taktiska transporter med patrull hängande på ett rep under helikopter.

Haverikommissionen kan konstatera att det underlag som förelades Militärhelikopterutredningen 2010 och som utgjorde en grund för anskaffning av ytterligare helikopterresurser i praktiken aldrig har tillämpats i Försvarmaktens flygverksamhet.

Den militära flyginspektionens (FLYGI) tillsynsverksamhet har inte förmått att identifiera de grundläggande bristerna i systemet. Flygsäkerhetsinspektörens oberoende ställning bör stärkas. Vidare bör ett flygsäkerhetsprogram (SSP) tas fram för den militära luftfarten.

Tillbudet orsakades av att det förelåg bristande förutsättningar att genomföra OPEVAL SPIE mot fartyg på ett säkert sätt. De bristande förutsättningarna har bestått av:

- Flygtjänstledningens och besättningens brist på kunskap och relevant erfarenhet av uppträdande mot fartyg med helikopter.
- Brist på tid för förberedelser.
- Brister i organisation och kompetens inom Luftstridsskolans taktikutvecklingsenhet helikopter (LSS UTV LUFT TU HKP).

Bidragande faktorer har varit svagheter i säkerhetskulturen inom den undersökta helikopterverksamheten och bristande insyn i verksamheten vid 23:e divisionen från flygtjänstledande befattningar.

Bakomliggande faktorer för hur detta har kunnat uppstå har varit avsaknaden av ett implementerat och fungerande SMS vid Försvarmaktens flygoperatör.

## **Säkerhetsrekommendationer**

### **Försvarmakten rekommenderas att:**

- Se över organisationen för och genomförandet av OPEVAL helikopter med beaktande av de svagheter som identifierats i avsnitt 2.1 beträffande kompetens, riskvärdering, påbörjande- och avbrytandekriterier, tidspress samt uppdelade ansvarsförhållanden. (RM 2017:01 R1)
- Granska tidigare genomförda OPEVAL inom helikopterverksamheten för att säkerställa att dessa har genomförts på ett korrekt sätt utifrån rimliga säkerhetsnivåer. (RM 2017:01 R2)
- Säkerställa att flygtjänstledande befattningar har erforderlig kompetens på aktuella helikoptersystem och uppdragsprofiler för att dessa ska kunna leda och stödja underlydande personal samt bedöma deras förmåga. (RM 2017:01 R3)
- Säkerställa att Flygsäk har erforderlig kompetens på aktuella helikoptersystem och uppdragsprofiler samt tillräckliga resurser för att på ett tillfredställande sätt övervaka och analysera flygsäkerhetsläget och ledningssystemets tillämpning. (RM 2017:01 R4)
- Skapa och implementera ett SMS anpassat för Försvarmaktens militära luftfart samt säkerställa att erforderlig utbildning ges till berörda befattningshavare. (RM 2017:01 R5)
- Förtydliga innebörden av FMV:s tekniska designansvar så att inblandade organisationer och ansvarshavare har förståelse för och är överens om uttolkningen av SAMO. (se avsnitt 2.7.3). (RM 2017:01 R6)

**Flygsäkerhetsinspektören rekommenderas att:**

- Förstärka tillsynen av Försvarmaktens helikopterverksamhet i syfte att säkerställa en säker verksamhet intill dess att SMS är implementerat vid Försvarmaktens Flygoperatör. *(RM 2017:01 R7)*
- Ta fram ett flygsäkerhetsprogram (SSP) för den militära luftfarten. *(RM 2017:01 R8)*
- Säkerställa att förändringar i RML implementeras på ett kvalitets-säkrat sätt och så att samtliga inblandade organisatoriska delar under hela förändringsprocessen kontinuerligt är fullt införstådda med respektive roller och gränssytor samt överens om ansvarsfördelning (se avsnitt 2.7.3). *(RM 2017:01 R9)*
- I sin tillsyn granska dels det nya rapporteringssystemet utifrån RML:s krav, dels rapporteringskulturen inom helikopterverksamheten utifrån de svagheter som identifierats i utredningen (se avsnitt 2.5.5 och 2.5.6.). *(RM 2017:01 R10)*
- Närmare undersöka möjligheterna att stärka tillsynsfunktionens oberoende samt överväga att göra en hemställan till regeringen i saken (se avsnitt 2.6). *(RM 2017:01 R11)*