

SAMMANFATTNING

Under en större arméövning, Northern Wind, körde ett Stridsfordon 90A över ett förläggningstält. I tältet befann sig fem personer i en spaningsgrupp från ett hemvärnsförband. En soldat omkom och tre av de övriga i tältet fastnade under tältet, mellan stridsfordonet och den underliggande snön. De fick grävas ut men skadades inte fysiskt. Händelsen inträffade i mörker i snötäckt terräng. Tältet var väl dolt och kamouflerat. Spaningsgruppen hade en observationspost som vid händelsen bedrev spaning åt ett annat håll än det som Stridsfordonet kom från och som saknade förutsättningar att i tid uppmärksamma Stridsfordonet. Stridsfordonets besättning hade inte kännedom om spaningsgruppens position och hade inte heller möjlighet att upptäcka tältet.

Spaningsgruppens uppgift var att utföra dold spaning och deras observationsplats var därför utformad för att inte kunna upptäckas. Utredningen visar att det fanns motstridiga krav mellan å ena sidan kraven på taktiskt uppträdande för spaningsgruppen och å andra sidan behoven av att genomföra förberedelser för att kunna uppfylla den säkerhetsregel som skulle förhindra att överkörning med stridsfordon sker.

Det har under utredningen inte framkommit några uppenbara förbättringsmöjligheter av räddningsinsatsens genomförande. Däremot har haverikommissionen konstaterat att SOS Alarm inte hade kännedom om det militära koordinatsystem som användes vid larmningen, vilket fördröjde SOS-centralens larmning av räddningsresurser. Det påverkade dock inte genomförandet av räddningsinsatsen. Haverikommissionen konstaterar att SOS Alarm bör ha möjlighet att hantera även det vanligt förekommande militära koordinatsystemet MGRS vid inkommande larm.

Olyckan orsakades av att den tillämpade taktiska situationen inte var anpassad till den säkerhetsregel som gällde. Säkerhetsregeln innebar att markbunden personals minsta avstånd till stridsfordon skulle vara 50 meter. Regeln förutsattes fungera men motstridiga krav på taktiskt uppträdande medförde att regeln i praktiken inte tillämpades fullt ut.

Bidragande orsaker var:

- att terrängen i området för observationsplatsen inte erbjöd skydd mot stridsfordon,
- att den tidvis omfattande trafiken som förekom på vägen utom synhåll för patrullen minskade möjligheten för posten att kunna särskilja motorljuden, och
- att spaningspatrullen inte hade full förståelse för Stridsfordon 90:s uppträdande i den aktuella terrängen.

Säkerhetsrekommendationer

Enligt uppgift har SOS Alarm, efter den aktuella händelsen, vidtagit åtgärder för att möjliggöra för SOS-operatörerna att enkelt få fram en position från förmedlade koordinater, oavsett koordinatsystem. SOS Alarm har efter den aktuella händelsen beställt att även koordinatsystemet MGRS ska inkluderas i funktionen Koordinatanalys. Enligt SOS Alarm förväntas MGRS vara implementerat under 2020. Haverikommissionen avstår därför från att lämna en rekommendation avseende detta.

Som nämnts tidigare har Försvarmaktens Säkerhetsinspektion mot bakgrund av sin utredning av händelsen riktat ett antal rekommendationer till Försvarmakten. Haverikommissionen har

tagit del av dessa rekommendationer. Haveri-kommissionen finner anledning att i linje med dessa, för sin del lämna följande säkerhetsrekommendationer.

Försvarsmakten rekommenderas att:

- Säkerställa att fastställda säkerhetsregler kan tillämpas i samtliga ledningsnivåer och övningsscenarier. *(RM 2020:01 R1)*
- Införa ett elektroniskt lednings- och lägesuppföljningssystem som medger en säkerhetsmässigt förbättrad uppföljning av övade enheter. *(RM 2020:01 R2)*
- Införa en försvarsmaktsgemensam metod för att sprida information om stridsfordons sätt att uppträda och de säkerhetsrisker som detta medför, till de förband som ska öva i samma område som stridsfordon. *(RM 2020:01 R3)*

Vid kommande förändringar av vagnparken av Stridsfordon 90 (RENO) harmonisera förändringarna så att eventuella modifieringar inte medför ökade säkerhetsrisker föranledda av ytterligare skillnader i modifieringsstatus. *(RM 2020:01 R4)*