

Ert tjänsteställe, handläggare
Ann-Charlott GerdauErt datum
2026-02-04Er beteckning
M-2/25Vårt tjänsteställe, handläggare
Jonas Them, 070-964 93 10,
jonas.them@mil.se

Vårt föregående datum

Vår föregående beteckning

**FM svar till SHK avseende rekommendationer från
utredning av olycka med stridsbåt 826**

Svar senast

1. Bakgrund

Detta svar innehåller Försvarsmaktens svar på de rekommendationer som SHK har lämnat i utredningen kopplat till stridsbåt 826 grundstötning utanför Göteborg 2025-02-25.

Svaren har sammanställts av marinstaben och innehåller även svar på de rekommendationer SHK ställt gentemot Älvsborgs amfibieregemente (Amf 4).

2. Rekommendationer***2.1. Göra en översyn av kraven och förutsättningarna för användandet av säkerhetsbälte i stridsbåt 90 H, (SHK2026:02 R1).***

Bältet i stridsbåt 90 är i grunden avsett för att förare respektive navigatör inte ska trilla ur stolen vid sjögång. Då bältet är av en enkel 2-punkt typ utan automatisk bältessträckare föreligger det andra skaderisker om bältet används. Nuvarande styning är att "Befintliga säkerhetsbälten ska vid behov användas vid farter över 8 knop."¹

Syftet med styningen "vid behov" är att befälhavaren ska kunna ta beslut om nyttjande av bälte vid varje enskilt tillfälle om det är så att omständigheterna

¹ Amf 1 Bestämmelser sjösäkerhet stridsbåt 90H, alla delserier utom HSM version 2025.1, bilaga 1, 7.4.3 Stolar. (FM2024-28671:16)

(JTH)

Postadress
Försvarsmakten
Marinstaben, Musköbasen
148 80 MusköBesöksadress
MusköbasenTelefon
08-788 75 00

Telefax

E-post, Internet
exp-ms@mil.se
www.forsvarsmakten.se

alternativt sjögången kräver det för att undvika att trilla ur stolen. Syftet är således inte att ta upp krafterna från en kollision med en ö i hög fart på det sätt som skedde i fallet med strb 826.

Sammanfattningsvis ser Försvarsmakten en större risk med ett konstant nyttjande av säkerhetsbältet i dess nuvarande utformning vid kollisioner likt den med strb 826. Dock kommer ett förtydligande av nuvarande bestämmelser ske och ett tydligare stöd till befälhavare stridsbåt för när det är lämpligt att använda säkerhetsbälte tas fram.

2.2. Göra en översyn av användande av hjälm på personal som ingår i besättningen på stridsbåt 90H, (SHK 2026:02 R2).

Försvarsmakten genomförde 2011 krocktester i samarbete med Statens Väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att undersöka riskerna med att bära stridsväst, kroppsskydd och stridshjälm i kombination med säkerhetsbälte.² Dessa tester genomfördes visserligen med utgångspunkt i vägfordon men de krafter vilka en person utsätts för vid en allvarlig kollision bör kunna anses vara jämförbara. Resultaten gällande bärandet av de hjälmar som FM då förfogade över (hjälm 90, 1,8 kg) vid en krock i 46 km/h innebar små eller t.o.m. obefintliga chanser att överleva.

FM har sedan dess införskaffat en ny stridshjälm med en lägre vikt (small - 1050g, xxl - 1310g), något som skulle kunna innebära större chans att överleva. I fallet med strb 826 där en fart på närmare 70 km/h förelåg bör det fortsatt vara relativt små chanser att överleva de krafter som kroppen utsätts för vid bärandet av hjälm med en vikt på över ett kilo.

Detta avhandlar dock bara krocksituationen, de konstanta stötar som stridsbåtsbesättningarna utsätts för har tidigare visat sig kunna ge upphov till förslitningar i nacken vid bärandet av hjälm. Avvikelser under början av 2000-talet gav vid handen att nackproblemen på stridsbåtsbesättningar var vanligt varför hjälm slutade bäras av stridsbåtsbesättningarna.

Sammanfattningsvis kommer inte FM att styra användandet av hjälm på något annat sätt än idag då detta anses medföra större skaderisk i det större perspektivet.

2.3. Ta fram rutiner för att säkerställa att relevant sjukvårdsutrustning finns ombord vid användande av stridsbåt 90 H, (SHK 2026:R3).

Nu gällande sjukvårdsutrustningsnivå för stridsbåtar innefattar en förbandspostsats och ett patienttäck. Det är den lägsta utrustningsnivån vilken finns ordersatt, och korresponderar med den utbildningsnivå som besättningen är utbildad till. Marinen kommer fortsatt att se över utrustningsnivån och uppdatera

² Personlig strids- och skyddsutrustning i kombination med fordons passiva säkerhetssystem, 2012-01-24, 14 995:80044.

den inom ramen för en översyn av helheten i systemet med sjukvårdsutrustning på örlogsfartyg. En komplettering kommer dock att göras för att tillgängliggöra mindre avancerade sjukvårdsväskor än vad det hade inneburit att höja en nivå. Något som hade inneburit sjukvårdsutrustning för personal med stridssjukvårdarutbildning, vilken är avsevärt mycket mer sett till mängd och krav på utbildning.

2.4. Se över kommunikationsutrustningen för nödsituationer på stridsbåtarna, (SHK 2026:02 R4).

Kommunikationsutrustningen ombord på stridsbåtarna omfattar bland annat en fast VHF med DSC och en handhållen VHF. Marinens egen centrala utredning pekade på att kraften i kollisionen slitit loss kablagen ur den fasta VHF:en och att det var av den anledningen den inte gick att nyttja till att larma. En av de åtgärder som vidtagits efter marinens centrala utredning är att se över leveranskontroller från varv för att säkerställa att regelverk efterföljs, då bland annat avseende efterlevnad av monteringskrav.

2.5. Göra en förnyad analys av funktionen för omhändertagande av data från stridsbåtars system och därefter vidta relevanta åtgärder, (SHK2026:02 R5).

Efter marinens centrala utredning av händelsen har åtgärder vidtagits för att tillse att default-värde på navigationssystemet är att spårdata ska vara tillslaget.

2.6. Säkerställa att alla elever har tillräcklig kunskap i de navigationssystem som används i utbildningen, (SHK2026:02 R6).

Älvsborgs amfibieregemente (Amf 4) har bidragit till att ta fram relevanta utbildningspaket tillsammans med Stockholms amfibieregemente (Amf 1), vilka är ansvariga för dess framtagande. Utbildningspaketet har implementerat erfarenheter från tidigare års utbildning. Vid Amf 4 har fokus legat på att enbart nyttja ett navigationssystem under utbildning av innekommunikation. Syftet med detta är att minimera risken att oerfaren personal blandar ihop funktioner och systembegränsningar mellan de olika systemen som finns i dagens stridsbåtspark.

2.7. Göra en förnyad översyn av hur den tillgängliga tiden används för den praktiska navigationsutbildningen, (SHK 2026:02 R7).

Balansering av verksamhet och resurser erhålls genom ett noggrant beredningsarbete i regementets planeringscykel, där regementsstab, chefen utbildningsbataljonen och chefen 5.amfibiebataljonen har en gemensam lägesbild kopplat till fördelning av resurser och tid för stridsbåtsutbildningen.

Chefen utbildningsbataljonen och chefen 5.amfibiebataljonen bör över tid ha en tät dialog där diskrepanser mellan verksamheterna (utbildning av vämpliktiga respektive amfibiebataljonens beordrade och uppkomna verksamheter) i ett tidigt

skede identifieras samt åtgärdas genom samverkan, alternativt lyfts upp till chefen Älvsborgs amfibieregemente för prioriteringar och samordning genom befäl.

Avsteg i stridsbåtsutbildningen beslutas av lägst chefen utbildningsbataljonen efter riskhantering och samråd med sjösäkerhetsofficer. Riskhantering ska även genomföras av kurschef.

2.8. Vidta åtgärder för att stärka säkerhetsarbetet i utbildningsverksamheten. Detta ska också inkludera att se över rutinerna för riskhantering av all verksamhet med stridsbåt 90 H, (SHK 2026:02 R8).

Det är av vikt att förståelsen för båtjänsten finns i organisationen och att besättningarna vid behov konsekvensbeskriver eller anmäler begränsningar och möjligheter, vilket är en tydlig koppling till säkerhetskulturförändringen.

Inom pågående stridsbåtsutbildning har en omarbetad och tydligare riskanalys med hantering av de risker som föreligger i utbildningen tagit fram. Kravet från kursledning att "sjösäkerhetsanalyser" ska genomföras minsta dagligen på alla nivåer (kurschef, navigationsgruppchef och befälhavare) har förtydligats. Kontinuerlig uppföljning och arbete med uppkomna risker dokumenteras.

Gällande rutinerna för att riskhantera verksamhet med stridsbåt 90 har i grunden inte ändrats. All verksamhet ska riskhanteras enligt gällande reglemente verksamhetssäkerhet med komplement från regler för militär sjöfart.

Detta svar har beslutats av konteramiral Johan Norlén. I den slutliga handläggningen har deltagit marinöverläkare örln Pär Åstrand, som föredragande deltagit kommandörkapten Jonas Them.

Norlén, Johan

Marinchef

Handlingen är fastställd i Försvarsmaktens elektroniska dokument- och ärendehanteringssystem.



Sändlista

Statens haverikommission

För kännedom

HKV SÄKINSP (Avsett för SjöI)

Amf 1

Amf 4

MarinB