

Stena Line Scandinavia AB

## Bedömning av rekommendationssvar

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 17 april 2024 en slutrapport avseende en elolycka med dödlig utgång på STENA GERMANICA den 27 juni 2022 (SHK 2024:04). Med anledning av utredningsresultaten lämnades tre säkerhetsrekommendationer, varav två (R1 och R2) till Stena Line Scandinavia AB (Stena Line).

Stena Line rekommenderades att

- Se över rutinerna för familiarisering av hela besättningen ombord, i syfte att korta ned utryckningstiden från larm tills dess att besättningsmedlemmar anländer till olycksplatsen (se avsnitt 1.1 och 3.4 i rapporten). (SHK 2024:04 R1)
- Ta fram rutiner för att konsultera sjukvården iland, varje gång en person ombord fått en elektrisk stöt eller strömgenomgång (se avsnitt 1.5.2 och 3.4 rapporten). (SHK 2024:04 R2).

Stena Line Scandinavia har besvarat säkerhetsrekommendationerna och anförd: *Stena Line Scandinavia AB har procedurer för ständig förbättring och genomför regelbundet träning och övningar för att tillse en robust säkerhetsorganisation. Stena Line Scandinavia AB har sedan olyckorna uppdaterat SMS (Safety Management System) gällande övningar enligt SOLAS III/29 med förtydligande att scenarier skall varieras och innefatta olika typer av skador och sjukdomsfall*

Till svaret är bifogat ett schema över veckovisa säkerhetsövningar och en lista med utbildningskrav för olika befattningar ombord. I ett kompletterande yttrande till SHK har Stena Line anförd att de scenarier som övas breddats till att omfatta fler utrymmen ombord. Dokumentet är styrande för samtliga rederiets fartyg.

Bakgrunden till rekommendationen är den relativt långa tidperiod som förlöpte från larmet om olycksfallet tills ytterligare besättningsmedlemmar anlände till olycksplatsen (10 minuter). Mot denna bakgrund betonade SHK vikten av att besättningen har tillräckligt god kännedom om fartygets olika utrymmen för att utan dröjsmål kunna ta sig fram till en olycksplats. SHK bedömer att de

förändringar som Stena Line genomfört av sina träningsprocedurer kan bidra till att öka besättningens förmåga att snabbt hitta till de olika utrymmena i rederiets fartyg vid ett olycksfall. Mot bakgrund av de redovisade åtgärderna bedömer SHK säkerhetsrekommendationen som omhändertagen (Avslutad – tillfredställande svar).

Beträffande rekommendationen R2 har Stena Line uppgett man har ett beslutsstöd "*Decision Support*" för medicinska nödfall "*som innehåller att kontakta vården iland*". Av svaret – och det dokument som bifogats – framgår att det är upp till ansvarigt befäl att självmant avgöra när sjukvården i land behöver kontaktas, oavsett art av skada eller sjukdomsfall. I ett tillägg till rekommendationssvaret har Stena Line uppgett att det medicinska beslutstödet bör vara generellt utformat och enkelt att använda och därför inte bör specificera all de händelser som kan aktualisera att sjukvården i land kontaktas.

Syftet med rekommendationen är att medvetandegöra besättning och ansvariga befäl om riskerna med elolyckor, inte minst eftersom de medicinska konsekvenserna av en stöt eller strömgenomgång kan uppträda även långt efter händelsen. Stena Line har uppgett att erfarenheter från specifika händelser kommuniceras ut till besättningar men inte nödvändigtvis i form av mer detaljerade skriftliga rutiner. Efter olyckan har rederiet emellertid utvecklats sina rutiner genom att regelmässigt informera rederiets fartyg om inträffade elincidenter genom en s.k. *Safety flash*. I informationen understryks att sjukvård i land alltid ska kontaktas vid en elektrisk stöt, även om personen ifråga inte uppvisar några symtom då effekterna kan uppträda efter flera dagar. Enligt SHK möter den nya rutinen de rekommenderade åtgärderna. Rekommendationen bedöms som omhändertagen. (Avslutad – tillfredsställande svar).

**Med vänlig hälsning**

John Ahlberk  
Utredningsordförande