



CHALMERS



Att arbeta nära dagens moderna pirater

En studie om hur den enskilde individen påverkas psykiskt av att vistas i pirattäta vatten och hur rederierna förbereder besättning och fartyg.
Examensarbete inom Sjökapstensprogrammet

Andrea Olsson

Charlotta Beckius

RAPPORTNR. SK-14/179

Att arbeta nära dagens moderna pirater

En studie om hur den enskilde individen påverkas psykiskt av att vistas i pirattäta vatten och hur rederierna förbereder besättning och fartyg.

ANDREA OLSSON
CHARLOTTA BECKIUS

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2014

Att arbeta nära dagens moderna pirater

- En studie om hur den enskilde individen påverkas psykiskt av att vistas i pirattäta vatten och hur rederierna förbereder besättning och fartyg.

Working close to modern day pirates

- A study of how the individual is affected mentally by staying in pirate waters and how the shipping companies are preparing the crew and ship.

ANDREA OLSSON

CHARLOTTA BECKIUS

© ANDREA OLSSON, 2014.

© CHARLOTTA BECKIUS, 2014.

Rapportnr. SK-14/179

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

[Fartyg under gång i högriskområde. Foto: Andrea Olsson, 2012]

Tryckt av Chalmers

Göteborg, Sverige, 2014

Att arbeta nära dagens moderna pirater

En studie om hur den enskilde individen påverkas psykiskt av att vistas i pirattäta vatten och hur rederierna förbereder besättning och fartyg.

ANDREA OLSSON

CHARLOTTA BECKIUS

Institutionen för sjöfart och marin teknik

Chalmers tekniska högskola

Sammanfattning

Piratverksamheten på världshaven och längs kusterna skapar stora problem för världssjöfarten och de människor som arbetar på fartyg trafikerande dessa områden. De största problemen finns i Adenviken utanför Afrikas horn, Malacka Strait och på senare tid även Västafrikas kust.

Tillsammans med många andra länders marina förband deltar den svenska flottan i insatser för att stoppa piratattacker på handelsfartyg i Adenviken.

Stora summor pengar läggs ändå på att gardera sig mot piratangrepp eftersom om ett fartyg utsätts för ett rån eller gisslandrama innebär det en stor förlust för berört rederi och kan innebära ett stort trauma för utsatt personal. Många människor arbetar dock på fartyg som regelbundet trafikerar pirattäta vatten men som aldrig skådat en pirat eller varit i närheten av dessa.

I denna studie undersöks hur dessa människor påverkas psykiskt av att på regelbunden basis vistas i piratvatten, oavsett om de varit med om incidenter eller ej. Även rederiernas förberedelser av besättning och fartyg kommer att undersökas.

Avgränsningar har gjorts till de senaste 25 åren då det anses vara tidpunkten för den moderna piratverksamhetens födelse. Resultatet påvisar att besättningen påverkas psykiskt till viss grad och att rederiernas förberedelser av besättningen varierar men att förberedelser gällande fartygen är mer likvärdiga. Resultatet är viktigt då det finns få studier i detta specifika ämne men åtskilliga studier rörande trauman och pirater.

Nyckelord: Adenviken, pirater, piratverksamhet, trauma, Somalia, stress

Abstract

This study is written in Swedish. Piracy on the high seas coasts are a major issue for the global shipping industry and the people working on ships trafficking these areas. The main problems are found in the Gulf of Aden off the Horn of Africa, the Malacca Straits and more recently, the African west coast. The Swedish naval force are operating against pirate attacks in the Gulf of Aden, along with many other countries' naval forces.

Large sums of money are still spent to guard the vessels against pirate attacks because if a vessel is subjected to a robbery or hostage situation, it means a great loss for the shipping company concerned and may result in a major trauma for exposed personnel.

However, many people are working on ships regularly sailing in pirate waters without ever seen a pirate or been near these. In this study, we investigate how these people are affected psychologically by that on a regular basis staying in pirate waters, whether they have experienced incidents or not. Also the preparations made by the shipping companies regarding crew and ship will be investigated.

Delimitations have been made to the last 25 years since it is considered to be the time of the birth of modern piracy. The results are indicating that the crew becomes mentally affected to some degree and that the shipping companies' preparations of the crew were diverse but that the preparations regarding the vessel were similar. The results are important because there are few studies on this specific topic but several studies regarding trauma and pirates in general.

Keywords: Gulf of Aden, piracy, pirates, trauma, Somalia, stress

Förord

Detta examensarbete är skrivet inom ramen för Sjökapstensprogrammet på Chalmers Tekniska Högskola. Under utbildningen läggs inte så stort fokus på hur besättningsmedlemmar påverkas psykiskt av att trafikera pirattäta farvatten. Därför är denna studie en fördjupning inom det området.

Författarna vill tacka deras handledare Jan Skoog för hans stöd, råd och uppmuntrande ord genom hela processen. Författarna vill även tacka alla respondenter som har ställt upp på sin lediga tid för att göra denna studie möjlig.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	i
Abstract	ii
Förord	iii
Figurförteckning	vii
1 Introduktion	1
1.1 Syfte.....	2
1.2 Frågeställning.....	2
1.3 Avgränsningar	2
2 Bakgrund	3
2.1 Pirater.....	3
2.2 EU Naval Force	6
3 Teori	7
3.1 Trauma	7
3.2 Stress	7
3.2.1 Hur reagerar människor på stress.....	8
3.2.2 Stress uppfattas olika	8
3.2.3 Stressens påverkan på immunförsvaret.....	9
3.3 Organisationen ombord och i land.....	9
3.4 Beväpnade vakter.....	11
4 Metod	12
4.1 Fallstudie	12
4.2 Semistrukturerade och ostrukturerade intervjuer	12
4.3 Frågeformulär utskickade som e-postbilaga.....	13
4.4 Litteratursökning	13
4.5 Etik.....	14
5 Resultat	15
5.1 Besättningsmedlemmar från handelsfartyg	15
5.2 När var din senaste passage genom pirattäta farvatten?.....	15
5.3 Spontana tankar när fartyget skulle trafikera pirattäta farvatten.....	15

5.4	<i>Personliga förberedelser</i>	16
5.5	<i>Förberedelser och information från rederiet</i>	16
5.6	<i>Hur kändes det när fartyget kom in i berörda farvatten?</i>	16
5.7	<i>Stämningen ombord</i>	17
5.8	<i>Har du påverkats i efterhand av att trafikera pirattäta farvatten?</i>	17
5.8.1	<i>Psykiskt stöd i efterhand</i>	17
5.9	<i>Råd som respondenterna har till andra besättningsmän/kvinnor som ska trafikera piratfarvatten är följande;</i>	17
5.10	<i>Skillnaden mellan trafik i pirattäta farvatten första gången jämfört med efterföljande gånger</i>	18
5.11	<i>Skillnad på mängden information inom besättningen</i>	18
5.12	<i>Beväpnade vakter ombord</i>	18
5.13	<i>Fysiska förberedelser för fartyget</i>	18
5.14	<i>Förslag på förbättringar</i>	19
5.15	<i>Intervju med tidigare anställd inom Försvarmakten</i>	20
5.15.1	<i>Närkontakt med pirater</i>	20
5.15.2	<i>Stress och oro över att bli attackerade</i>	20
5.15.3	<i>Enskilda förberedelser samt förberedelse av arbetsgivare</i>	20
5.15.4	<i>Psykiska påverkningar</i>	20
5.15.5	<i>Stämningen ombord</i>	20
5.15.6	<i>Piratsituationen från början</i>	21
5.15.7	<i>Piratsituationen i nutid</i>	21
6	Diskussion	22
6.1	<i>Resultatdiskussion</i>	22
6.1.1	<i>Tidsspann för trafik i pirattäta farvatten</i>	22
6.1.2	<i>Informationsflöde till besättningen</i>	22
6.1.3	<i>Förberedelser ombord och från rederiets sida</i>	22
6.1.4	<i>Känslor och psykisk påverkan</i>	23
6.1.5	<i>Råd till andra besättningsmän/kvinnor samt framtida förbättringar</i>	24
6.2	<i>Försvarmakten och EU NAVFOR</i>	24
6.3	<i>Metoddiskussion</i>	27
7	Slutsatser	28
7.1	<i>Framtida forskning</i>	28

Referenser	29
Bilagor	30

Figurförteckning

Figur 1. Malackasundet.....	3
Figur 2. Sydkinesiska sjön.....	4
Figur 3. Röda Havet, Adenviken och Arabiska sjön.....	5
Figur 4. Västafrika.....	5

1 Introduktion

Det existerar relativt mycket fakta om hur pirater opererar och varför verksamheten tros ha uppstått. Det finns även mycket data om hur människor påverkas av stress och trauman. Få studier finns dock om hur människor påverkas specifikt av att arbeta nära dagens pirater i detta avseende, speciellt de personer som inte varit med om ett gisslandrama men ändå befunnit sig i högriskområdet. Det här är ett ämne som är viktigt att utforska då det är många fartyg som dagligen passerar områden där pirater härjar och varje fartyg har en stor besättning där alla påverkas på olika sätt.

Under intervjuprocessen har det framkommit att rederierna ofta har likartade procedurer för att förbereda besättningen för gång i piratfarvatten, men emellanåt skiljer sig dessa åt vilket kan ge olika utslag på besättningen. Det framkommer även att det i trafik kring Adenviken är vanligt att rederier numera anställer beväpnade vakter från säkerhetsföretag som en försäkring på att vara mer motståndskraftig vid en eventuell piratattack.

I media sammankopplas ofta piratverksamhet till landet Somalia och Adenviken, men det är inte endast utanför Somalia som piratverksamheten existerar. Även i områden som Malacka, Kinesiska sjön och Västafrika opererar pirater. Ett problem är att i takt med att piratverksamheten utanför Somalia sjunker så ökar den utanför Västafrikas kust där militärt fokus är lägre. (Simon, S. W. 2011, von Hoesslin, K. 2012, Walker, T. 2013).

Enligt Försvarmakten, 2014 har många länder bidragit med militära insatser för att bekämpa piratverksamheten i de utsatta områdena, främst utanför Somalia. Även försvarmakten i Sverige har bidragit till detta och därför ansågs det relevant att även innefatta en intervju med en respondent som har arbetat inom försvarmakten.

Undersökningen genomförs som en fallstudie där intervjuerna är konfidentiella och merparten av de olika befattningarna ombord finns representerade.

Valet av metod skall kunna återspegla fakta, känslor, tankar och erfarenheter som respondenterna har varit med om under sina passager genom pirattäta farvatten. Frågorna ställs på ett sådant sätt att de skall vara lätta att förstå för respondenterna och att de fritt skall kunna beskriva vad de har upplevt i varje enskild situation som efterfrågas.

Då respondenterna har olika befattningar ombord och kommer från olika rederier kan svaren vara kraftigt varierande från respondent till respondent. För att få en förståelse för hur människor påverkas utav stress och trauma kommer det att finnas en kortare beskrivning utav detta i rapportens teoridel.

De som kan komma att ha nytta av resultatet i denna undersökning är rederier som vill förändra i sin organisation och göra det lättare för sina besättningar att genomföra passager genom pirattäta farvatten samt kunna erbjuda stöd efter passager, oavsett om det har inträffat någon incident eller inte. Andra som kan uppleva denna studie som givande är personer som funderar på att arbeta ombord på ett fartyg som trafikerar farvatten med pirater.

1.1 Syfte

Syftet med arbetet är att beskriva de psykiska konsekvenserna för besättningsmedlemmar ombord på fartyg som vistas i pirattäta farvatten baserat på deras egna upplevelser och erfarenheter.

1.2 Frågeställning

Hur påverkas besättningsmedlemmarna psykiskt av att trafikera pirattäta farvatten?

Hur har rederierna förberett besättningen?

1.3 Avgränsningar

Arbetet kommer att begränsas till 1990-talet fram till nutid då fokus riktas mot den moderna piratverksamhetens konsekvenser som föddes vid denna tidpunkt. Geografiskt har piratverksamheten avgränsats till områdena kring Adenviken, Somalia, Röda havet, Malackasundet, Kinesiska Sjön samt Västafrika. Urvalet av respondenter har begränsats till personer som har arbetat i piratfarvatten samt en respondent som har arbetat i försvarsmakten. Studien behandlar inte parametrar hos respondenterna så som ålder, kön eller etnicitet.

2 Bakgrund

Bakgrundskapitlet kommer att ta upp historik bakom piratattacker och vad som gjorts hittills för att förhindra fler attacker mot handelsfartyg i utsatta områden.

2.1 Pirater

Piratyrket är en verksamhet som sträcker sig tillbaka många århundraden men som har förändrats avsevärt sedan 1990-talet (Pierce, G, Twyman-Ghoshal, A.A. 2014). Idag finns besättningsmedlemmar som befunnit sig i flera år i somaliska fångläger i väntan på att rederierna ska lösa ut dem (Ploch, L., Blanchard, C.M., O'Rourke, R., Mason, R.C., King, R.O., 2013).

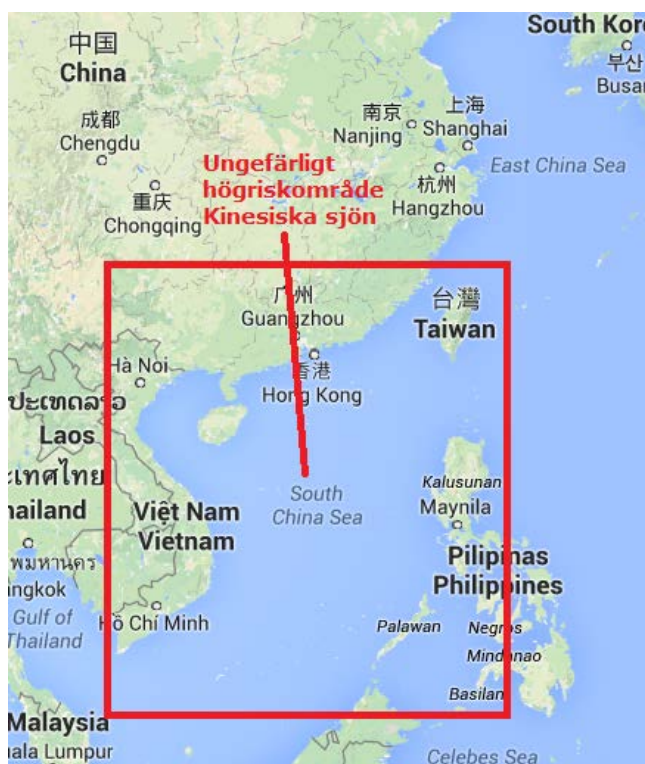
I media syns just den somaliska (Figur 3 - Högriskområdet runt Röda Havet, Adenviken och Arabiska sjön.) verksamheten mer än de övriga, detta troligtvis på grund av att dessa går steget längre i alla avseenden. Dock finns det fler vatten i världen som har problem med pirater. Varje dag trafikerar piratfarvattnen av handelsfartyg och vissa fartyg går dessa trader regelbundet, dessa fartyg går att se live via hemsidan (www.marinetraffic.com).

Under litteratursökningen återfanns många studier som har undersökt företeelserna trauma och stress samt piratverksamheten, få studier återfanns dock inom detta mer specificerade ämne. Enligt Bawumia, M. Sumaila, U. R. (2014) anses grundorsaken till piratverksamhetens födelse i Somalia generellt vara det illegala fisket som tagit plats i dess territorialvatten och då lokala fiskare förlorat en stor del av sin dagliga inkomst och därför vänt sig till piratverksamheten. Somalia har inte varit kapabla till att försvara sina territorialvatten mot utländska fiskefartyg och orsaken till detta tros vara bristen på infrastruktur, institutioner och kustbevakning, som en följd av inbördeskriget.

Även utanför Västafrikas kust (Figur 4 - Högriskområde utanför Västafrika, Google Maps, 2014) förekommer piratverksamhet, dock oftast i form av beväpnade rån och illegalt fiske är även i dessa vatten ett problem (Walker, T. 2013). Walker, T. menar även att det behövs mer insatser av marina styrkor utanför Västafrikas kust för att bekämpa problemen. Piratverksamhet kan också återfinnas i Sydkinesiska sjön (Figur 2 - Högriskområdet Sydkinesiska sjön, Google Maps, 2014) och medias rapportering av detta har sjunkit i takt med den Somaliska piratverksamheten, (von Hoesslin, K. 2012). Malackasundet (Figur 1 - Högriskområde Malackasundet, Google Maps, 2014) är ett annat område som härjas av pirater. Malackasundet är ett av världens mest trafikerade områden och mellan 20 till 40 procent av alla rutter per år går genom detta sund, (Simon, S. W. 2011).



Figur 1 - Högriskområde Malaccasundet. (Google Maps, 2014)



Figur 2 Högriskområdet Syd kinesiska sjön. (Google Maps, 2014)



Figur 3 Högriskområde runt Röda Havet, Adenviken och Arabiska sjön. (Google Maps, 2014)



Figur 4 Högriskområde utanför Västafrika. (Google Maps, 2014)

2.2 EU Naval Force

EU är oroade över effekten av Somaliabaserade piratattacker och väpnat rån till sjöss runt Afrikas horn och i västra Indiska Oceanen (Figur 3). Pirater baserade i Somalia karaktäriseras av kriminella som tar kontroll över handelsfartyg och begär lösensummor för besättning, fartyg och last. Medelvärde över antalet månader piraterna håller besättningar som gisslan är fem månader, men vissa har fått sitta som gisslan i över fyra år. Dessa piratattacker påverkar handeln internationellt, den maritima säkerheten samt ekonomin för andra länder i regionen. Som ett resultat av detta bildade EU Europeiska Unionens flottstyrka (EU Naval Force) Somalia med operation Atalanta. (EU NAVFOR, 2014)

Operation Atalanta har genomförts på grund av att pirater har varit och är ett stort hot mot fartyg kring Adenviken sedan mitten av 2000-talet. Militärfartygen är utsända av FN med anledning av WFP, World Food Programme för att skydda mattransporter till nödställda i Somalia. Fartygen har även andra uppgifter under operationen, bland annat att avvärja och bekämpa sjöröveri och väpnade rån mot fartyg och att övervaka fisket utanför Somalias kust. EU Navfor har mandat för att beslagta piraternas båtar eller oskadliggöra dem samt att placera säkerhetspersonal ombord på fartyg som är viktiga att skydda. Den Svenska försvarsmakten har i omgångar haft utlandsmissioner i det pirathärjade området från Adenviken och söderut längs Afrikas östkust tillsammans med andra nationers försvarsmakt. Sedan maj 2009 har Sverige bidragit med tre förband till operation Atalanta. (Försvarsmakten, 2014)

3 Teori

Teoridelen av rapporten kommer att ta upp ämnen som är relevanta för att kunna förstå resultatet. Dels för att förstå eventuella påverkningar på människorna som trafikerar pirattäta farvatten och dels för att få en förståelse om hur organisation ombord och i land fungerar med ansvariga personer samt beväpnade vakter ombord på fartygen.

3.1 Trauma

Enligt Palmkvist (1994;2004) är trauma en krisreaktion som kan uppkomma vid olika sorters förändringar i livet. Det kan handla om olyckor, dödsfall, sjukdomar och andra yttre händelser som kan innebära en stor psykisk påverkan. Reaktionen är olika från människa till människa, det går aldrig att säga hur en person kommer att reagera i en viss situation förrän den situationen uppstår. En traumatisk kris består av fyra faser där första är *chockfasen* som kan pågå i allt från timmar upp till dagar. Här kan exempelvis panik eller kroppsliga symptom uppstå medan andra människor inte visar några som helst yttre tecken. Andra fasen är *reaktionsfasen* där personen börjar bli medveten om vad som har hänt och den psykiska smärtan är stor, Här kan symptom som ångest, apati, gråt eller aggression visa sig. Här vill personen ofta prata om vad som har hänt och försöka hitta förklaringar. Tredje fasen är *bearbetningsfasen*, då har de akuta reaktionerna och försvarsmekanismerna släppt. Då personen återfått sin verklighetsorientering och kommit ifrån den akuta sorgen kommer det psykiska såret att läkas med tiden. Då börjar sista fasen som är *återhämningsfasen*.

3.2 Stress

Enligt Lundberg, U, Wentz G. (2004) kan stress uppstå genom olika typer av påfrestningar. Det kan ske genom fysiska, psykiska, inre eller yttre påverkningar så som händelser på jobbet, hemma, i skolan, under resa till eller från någon plats kan ge symptom på stress. Även traumatiska upplevelser, infektioner och andra sjukdomar innebär en stressreaktion för kroppen. Andra saker som kan utgöra en stressbelastning för kroppen är dåliga kostvanor, sömnbrist, rökning, stillasittande och hård fysisk träning. Psykosocial stress är när livsstilsfaktorerna kopplas ihop med en individs socioekonomiska situation och livsmiljö. Den här typen av stress är ofta långvarig och blir en konstant belastning för kroppen. Exempel på psykosocial stress i arbetet är monotona arbetsuppgifter, för höga krav, brist på inflytande, hot, olycksrisker och otrygghet.

3.2.1 Hur reagerar människor på stress

När en individ blir utsatt för akut stress mobiliseras fysiologiska mekanismer i kroppen som skyddar genom ökad beredskap hos immunförsvaret och rörelseapparaten. När en individ står inför en hotande fara höjs blodtrycket, puls och även insöndring av stresshormoner i blodet. Detta ger individen ökad energi och en ökad koncentrationsförmåga. Under tiden minskar blodflödet till de inre organen och mag-tarmkanalen. Kroppens krafter koncentreras på att slå tillbaka ett akut yttre hot medan matsmältningsprocessen och den sexuella lusten hämmas. Även blodets koagulationsförmåga ökar vilket gör att vid en eventuell skada minskar blodförlusten. Alla funktioner kroppen mobiliserar är nödvändiga för att skydda hälsan under en kortare tid. För individer med allvarliga sjukdomar kan även ett kortare stresspåslag utlösa en hjärtinfarkt om de ligger i riskzonen. (Lundberg, U, Wentz G. 2004)

När stressexponeringen upphör är det viktigt att kroppens akuta aktivering återställs till det normala igen vilket gör att kroppen får vila och återhämta sig.

När kroppen återställer sig sjunker blodtrycket, pulsen går ned, produktionen av stresshormoner minskar och musklerna slappnar av. På det här sättet kan en individ överleva varierande situationer med skilda påfrestningar, ofta benämnda som stressorer.

Sättet kroppen bemästrar stressen är ett skydd och en överlevnadsstrategi. Utan förmågan att koppla på kroppens extraordinära funktioner skulle en individ falla offer för minsta påfrestning den utsätts för. (Lundberg, U, Wentz G. 2004)

3.2.2 Stress uppfattas olika

Enligt Lundberg, U, Wentz G. (2004) påverkas alla individer på olika sätt av stress. Det avgörande är hur en situation uppfattas och även individens hälsotillstånd. Detta i sin tur bestäms av genetiska faktorer, utbildning, livsstil och tidigare erfarenheter.

En ny situation uppfattas på olika sätt av olika individer vilket är avgörande för stressreaktionen. Om individen uppfattar situationen som ett hot kan reaktionerna variera, som exempel flykt eller stanna och slåss. Då aktiveras vissa system i kroppen. Om individen däremot blir passiv och drar sig tillbaka aktiveras delvis andra system.

3.2.3 Stressens påverkan på immunförsvaret

Enligt Theorell (2003, 2012) påverkar stress immunförsvaret på ett mätbart sätt. Däremot är det svårare att se om denna påverkan har betydelse för människans hälsa. Det finns ett samband mellan hög stress under lång tid och en negativ hälsoutveckling men då måste det säkerställas att det är stress som ger dålig hälsa och inte tvärt om, att dålig hälsa genererar stress. Enligt Theorell stimulerar kortvarig stress medfödda grenar av immunresponsen medan långvarig stress framförallt har negativa effekter på immunförsvaret. Det behövs vidare studier för att reda ut hur stora de negativa effekterna är på människans hälsa men det går att se ett samband mellan stressens effekter på immunförsvaret och påverkningar på den direkta hälsan. Dessutom är det viktigt att förstå vilken typ av stress som är farlig för vem eftersom alla individer påverkas olika.

3.3 Organisationen ombord och i land

Rederiers strukturer och informationsflöden kan variera kraftigt beroende på rederiets policy, om det är ett stort eller litet rederi, samt om det är familjeägt eller ej. Alla rederier som innehar fartyg som är anslutna till International Safety Management Code (ISM-koden) är förpliktade att utse en Designated Person (DP) inom rederiet till dessa fartyg. ISM-koden är ett regelverk antaget av International Maritime Organisation, (IMO), en internationell sjöfartsmyndighet och FN-organ. DP:n ska vara kontaktbar dygnet runt på årets alla dagar för att fungera som en kontaktperson för rederiets ombordanställda vid krissituationer, skador, kollisioner, grundstötningar, piratattacker och likartade omständigheter där fartyget behöver assistans och rådgivning. DP:n har kontaktuppgifter till bland annat försäkringsbolag, jurister, inspektörer och andra viktiga nyckelpersoner och myndigheter. Det är sedan dennes uppgift att kontakta dessa personer utifrån vilken typ av situation som uppstått ombord på fartyget och även i sällsynta fall larma livräddningsstationer om fartyget av någon anledning inte självt kan utföra detta. (International Maritime Organisation, 2010)

Respondenternas befattningar ombord och deras funktioner ombord;

- Befälhavare - dennes funktion är att vara ytterst ansvarig för fartyg och besättning gällande säkerheten och innehar därmed den högsta befogenheten ombord på fartyget. Befälhavaren är även delaktig i framförandet av fartyget tillsammans med styrmännen samt sköter kontakt med rederiet och myndigheter i land.
- Maskinchef - Dennes roll är jämförbar med befälhavarens roll men denne handhar istället likvärdiga uppgifter som rör maskinavdelningen. Den näst högsta befogenheten ombord innehar maskinchefen.
- Överstyrman - Funktionen som överstyrman är att assistera befälhavaren och även att ta över rollen som befälhavare vid behov. Andra förehavanden överstyrmannen är engagerad i är att samordna underhållsarbetet på däck som utförs av matrosar. Ibland fungerar överstyrmannen som Ship's Security Officer, vilket innebär att ha fullständig kunskap om fartygets säkerhetsplan. Denna plan inkluderar hur ett piratangrepp bör hanteras, samt fartygets styrkor och svagheter i händelse av detta. Ofta är även överstyrmannen ansvarig för ballasthantering, lasthantering och sophantering.

- Förste fartygsingenjör - Befattningen kan jämföras med överstyrmannens roll fastän i maskinavdelningen. Denne samordnar dagligt arbete och underhållsarbete i maskinavdelningen.
- Förste styrman – Funktionen för denna befattning är att assistera överstyrmannen och att framföra fartyget likt andre- och tredjestyrmännen.
- Kocksteward - Uppgiften som kocksteward är att handhava det dagliga arbetet i byssan som är fartygets köksdel, samt att ombesörja beställningar av proviant.
- Andre fartygsingenjör - Denna befattning tillhör maskinavdelningen och deltar i det dagliga arbetet gällande fartygets tekniska drift.
- Andrestyrman - Den generella uppgiften som andrestyrman är att under några timmar i taget framföra fartyget från kommandobryggan samt att vara delaktig i lastoperationer i hamn.
- Tredje fartygsingenjör - Denna befattning är mycket snarlik befattningen andre fartygsingenjör och arbetsuppdelningen dessa emellan kan variera.
- Tredjestyrman - Funktionen som tredjestyrman kan jämföras med andrestyrmannens funktion och utöver detta uppdelas andra uppgifter så som sjukvårdsansvarig, rättning av publikationer och säkerhetsutrustningsansvarig dessa emellan.
- Matros - Funktionen som matros är att delta i det dagliga underhållsarbetet på däck som samordnats av överstyrmannen. Utöver underhållsarbetet fungerar matrosen som utkik på kommandobryggan till styrmännens assistans, främst under dygnets mörka timmar men även ibland vid hög trafikdensitet.
- Befälslev - Befälsleven sänds oftast ut från sjöfartshögskolor och befinner sig ombord under ett bestämt antal veckor. Syftet är att erhålla erfarenhet och kompetens i yrket för att sedan vara behörig till att aspirera som styrman.
- Matroselev - Matroseleven sänds oftast ut från sjöfartsgymnasium eller yrkesutbildningar och syftet kan jämföras med befälslevens med undantag att matroseleven sedan kan aspirera till en matrostjänst.

3.4 Beväpnade vakter

Idag använder många svenska rederier beväpnade vakter ombord på sina fartyg när de trafikerar piratfarvatten. Den 1 juli 2013 blev det tillåtet i svensk lag för rederier att bemanna sina fartyg med vakter, vapen och ammunition om fartyget riskerade att attackeras av pirater. Dock så måste rederiet ansöka om tillstånd för att få anlita säkerhetspersonal för bevakning som omfattas av lagen. Innan 1 juli 2013 fanns ingen svensk lag alls angående detta ärende och några svenska rederier hade redan sedan några år tillbaka börjat använda sig av denna typ av säkerhetstjänst. (Svensk författningssamling 2013:283)

Enligt respondenterna sker bemanningen med vakter främst i Adenviken (Figur 3) då detta är ett område som ligger i anslutning till Suezkanalen, en kanal som många fartyg använder sig utav för att reducera bränslekostnader och tidsåtgång vid resa till och från Asien och Mellanöstern. Vakterna som säkerhetsföretagen skickar ut på uppdraget innehar vanligen erfarenhet av krig, militära operationer och andra säkerhetsuppdrag. En vanlig plats för vakterna att borda fartygen på är reddan utanför Sri Lanka. De transporteras från land med små, snabba motorbåtar och stiger sedan ombord via fartygets lotsport eller landgång/fallrep. Fartygets manskap assisterar och lyfter ombord vakternas tillhörigheter och vapen. Under intervjuerna framkommer det att det vanligtvis hålls ett kortare möte på kommandobryggan där vakterna presenterar sig för hela besättningen samt går igenom säkerhetsrutiner för sin vistelse ombord. Vakterna är sedan i tjänst i några få dagar genom Adenviken och lämnar vanligtvis fartyget utanför Egypten, i Jordanien eller vid Suezkanalens sydliga ände. Oftast är vakterna inte i tjänst under resan i Röda Havet, som dock klassas som ett högriskområde. Varje rederi gör själva en bedömning gällande hur stor del av genomfarten som vakterna ska vara i tjänst, detta utifrån riskfaktorer och ekonomi.

4 Metod

Valet av metod ska kunna återspegla fakta, känslor och tankar som respondenterna har upplevt under sin arbetslivserfarenhet på fartyg som trafikerar piratfarvatten. Studien, som är en fallstudie är baserad på semistrukturerade- och ostrukturerade intervjuer, frågeformulär utskickade som e-postbilaga samt litteratursökning.

4.1 Fallstudie

Avsikten med en fallstudie är att tillhandahålla en djupgående redogörelse för händelser, erfarenheter och förhållanden. Denna metodtyp används speciellt vid småskaliga undersökningar. I en fallstudie kan flera olika metoder användas vilket ger ett brett tillvägagångssätt och en logisk grund. Utgångspunkten för fallstudien är inriktningen på en undersökningsenhet. Metoden är motsatsen till tillvägagångssättet vid en massstudie. Ansträngningen koncentreras på ett fall vilket gör att det enskilda fallet kan få vidare konsekvenser. Genom att titta på det enskilda vill man belysa det generella. Målsättningen är att få värdefulla insikter som skiljer sig och är bättre än andra metoder. Det finns stora möjligheter att gå på djupet och upptäcka saker som inte skulle synas vid massundersökningar. Det är nödvändigt med förståelse för många saker runt om för att kunna förstå en enskild sak och speciellt hur sakerna är sammanlänkade. En fallstudie tar sig an undersökningen i sin helhet. Metodens starka sidor är att den tillåter forskaren att använda flera olika källor, olika data och forskningsmetoder. Alla lämpliga källor och metoder kan användas för undersökningen. Metoden fungerar som bäst när forskaren vill undersöka på djupet och få en förklaring som kan hantera verkliga situationer. (Denscombe, 2009)

4.2 Semistrukturerade och ostrukturerade intervjuer

Enligt Denscombe, 2009 använder sig intervjuaren av en semistrukturerad intervju där en färdig lista med ämnen och frågor som skall besvaras. Däremot är intervjuaren flexibel när det gäller ordningsföljden på frågorna och låter den intervjuade personen tala mer fritt och utveckla sina tankar.

Både semistrukturerade och ostrukturerade intervjuer finner man på en glidande skala eftersom det är mer sannolikt att intervjun rör sig fram och tillbaka mellan dessa två metoder. Den ostrukturerade intervjun innebär att intervjuaren startar intervjun med att presentera temat eller ämnet det handlar om och sedan låta intervjupersonen tala fritt och utveckla sina tankar och idéer för att få med så mycket material som möjligt. (Denscombe, 2009)

I denna studie har ovan struktur använts för att intervju en tidigare anställd inom försvarsmakten. Utgångspunkten var frågorna i bilaga 2 för att sedan kunna ge respondenten utrymme att utveckla sina tankar om piratproblemet och insatserna som görs för att förhindra piratattacker.

4.3 Frågeformulär utskickade som e-postbilaga

Frågeformulär som skickas ut på detta sätt är relativt enkla att producera och går att göra attraktiva. Dessutom är det lika lätt för den person som skall returnera frågeformuläret efter att ha besvarat det. (Se bilaga 1)

Det finns inga riktiga regler för hur många frågor ett formulär får innehålla, det beror helt på vilket ämne, komplexiteten i frågorna och vilken målgrupp frågorna riktar sig mot.

Informationen som fås utan ett frågeformulär kan delas in i två breda kategorier, fakta och åsikter. Detta gör att forskaren måste vara på sin vakt när materialet går igenom för att veta om svaren på frågorna är fakta eller om det är respondentens åsikter som presenteras. (Denscombe, 2009)

Frågeformulär har använts främst för besättningsmedlemmar från handelsfartyg och följer rekommendationerna i tidigare stycke. Detta på grund av att det är svårt att genomföra personliga intervjuer då de flesta är ute till sjöss och jobbar. Samtidigt går det att få med fler respondenter eftersom denna metod är mindre tidskrävande än personliga intervjuer.

4.4 Litteratursökning

Två enkla sätt för forskaren att få tillgång till skriftliga källor är att leta litteratur på ett bibliotek eller söka via Internet. Internet kan ge forskaren tillgång till statliga hemsidor som tillhandahåller ett brett utbud av officiell information. Dock så kan visst material vara av begränsad tillgång vilket kan medföra att forskaren måste betala för att få tillgång till informationen eller att forskarens ansökan om tillgång till informationen avslås helt.

När det gäller forskning är det ett måste att vara källkritisk och inte acceptera källorna som de är utan vidare granskning. Kommersiella bokförlag och akademiska tidskrifter låter oftast en expert granska materialet innan det trycks, vilket kan ge läsaren en viss kvalitetsförsäkran i det han eller hon läser men det är ingen garanti. (Denscombe, 2009)

Litteratur som har använts för denna studie kommer både från internet och vanliga böcker. Informationen från internet kommer dels från vetenskapliga artiklar och dels från myndigheters hemsidor.

I teorikapitlet används litteratur från sjökaptensutbildningens sjukvårdskurs för att få mer information om hur trauma kan påverka en människa, oavsett situation. För avsnittet om hur stress påverkar människor har litteratursökningen främst skett genom tryckta böcker.

I bakgrundskapitlet har det främst skett litteratursökning på internet genom försvarsmaktens och EU navfors hemsidor samt sökning efter vetenskapliga artiklar som behandlar ämnet pirater och piratattacker.

Sökord som använts; Stress, trauma, pirater, piracy, Försvarsmakten, EU NAVFOR, FN, Somalia, Västafrika, Kinesiska sjön.

4.5 Etik

Enligt Denscombe (2009) skall forskare vara etiska under hela sin forskning och respektera deltagarnas värdighet och rättigheter samt undvika att deltagarna tar någon skada utav att delta i forskningen. Forskaren förväntas arbeta på så ärligt sätt som möjligt för att deltagarnas integritet skall respekteras. Av moraliska skäl skall deltagarna skyddas mot forskare som tar till alla medel för att genomföra sin forskning. Det finns i lag att allmänheten skall skyddas mot samvetslös insamling av data och användningen av den. Deltagare i forskning skall inte ha det sämre ställt varken ekonomiskt såväl som fysiskt eller psykiskt efter deltagande i forskning. Forskaren måste vidta åtgärder innan forskningen startar för att skydda dem som hjälper till med forskningen. För att skydda deltagarnas intressen behöver forskaren behandla information och personuppgifter på ett konfidentiellt sätt.

Alla personuppgifter i denna undersökning kommer att vara konfidentiella, detta med hänsyn till att det är ett känsligt ämne, därför kommer inte de intervjuades namn att finnas med i rapporten.

5 Resultat

Resultatet är uppbyggt utefter frågeformulären (Bilaga 1) som var utskickade till respondenterna från den civila sjöfarten där det framgår hur många respondenter som var med i studien samt vilka befattningar dessa hade när de trafikerade piratfarvatten. I slutet av kapitlet finns även resultatet av den personliga intervju som gjordes med en tidigare anställd inom försvarsmakten i Sverige. Respondenten från Försvarsmakten har genomfört utlandstjänst ombord på ett av Svenska marinens fartyg i Indiska Oceanen.

5.1 Besättningsmedlemmar från handelsfartyg

Ett fåtal svar har modifierats på grund av rasistiskt innehåll, samt för att göra texten läsbar.

De tretton respondenterna har innehavt följande befattningar;

- Befälhavare
- Maskinchef
- Överstyrman
- Förste fartygsingenjör
- Förste styrman
- Kock steward
- Andre fartygsingenjör
- Andre styrman
- Tredje fartygsingenjör
- Tredje styrman
- Matros
- Befälselev
- Matroselev

5.2 När var din senaste passage genom pirattäta farvatten?

Respondenterna har trafikerat pirattäta farvatten mellan åren 2008 och 2014 samt en respondent som har erfarenhet från år 2003 fram till 2014. Respondenterna har trafikerat piratfarvatten mellan två till 40 gånger. Tre respondenter har även varit stationerade i ett sådant här område och tidsperioden har varierat mellan en, två och fyra månaders vistelse. En annan respondent har angett stationering i piratområde men ej angivit tidsperiod.

5.3 Spontana tankar när fartyget skulle trafikera pirattäta farvatten

Gällande spontana första tankar vid vetskap om att fartyget de skulle tjänstgöra på skulle trafikera piratfarvatten svarade fyra av de deltagande att fartyget de arbetade på vid denna tidpunkt inte utgjorde något lämpligt mål för pirater och kände sig därför trygga. Två av deltagarna ansåg krigstillägget de erhöll på sin lön som en positiv faktor. Två andra respondenter svarar att det kändes spännande de första gångerna de trafikerade piratfarvatten, men att upplevelsen blev allt mer negativ i takt med varje genomfart på grund av stress och nervositet. En respondent kände endast att det var spännande och häftigt. En annan respondent kände nervositet och hade även sina föräldrars eventuella nervositet i åtanke. Två av respondenterna kunde inte erinra sig att de tänkt någon speciell spontan tanke angående rutten.

5.4 Personliga förberedelser

Förberedelser som respondenterna utförde inför sin första resa i piratfarvatten var; Samlat information om situationen, lugnat sig själva, talat med bekanta med erfarenhet i ämnet, gömt sina tillhörigheter samt öppnat ett valutakonto. I helhet ansåg majoriteten av respondenterna att de inte utfört någon särskild förberedelse för egen del.

5.5 Förberedelser och information från rederiet

Merparten av respondenterna som seglat med beväpnade vakter ombord under resan i piratfarvatten svarade att de blev informerade av rederiet respektive befälen om detta, hur fartyget skulle förberedas, samt generella risker i området. När vakterna stigit ombord fick de även en presentation av alla vakter och upplägget de tänkt sig inför resan. En respondent svarar att i rederiet denne arbetar på gavs de flesta befälhavarna möjligheten att genomgå en utbildning med fokus på hantering av pirat- och gisslandrama men fokus på den psykologiska aspekten.

Endast fyra respondenter svarar att det förekom övningar med fokus på piratsituationer ombord på fartyget. En respondent svarar att endast befälen tilldelades hjälm och skottsäker väst inför passagen i piratfarvatten. En respondent upplevde att det potentiella hotet från piratverksamheten nonchalerades totalt av ett rederi denne arbetade för men att det togs på stort allvar av ett annat rederi denne senare arbetade för. Två respondenter fick erbjudanden om att byta fartyg innan resan i piratfarvatten, dessa två respondenter upplevde även att de fick bra information från rederiet. En respondent kan inte erinra sig om att det skett någon särskild förberedelse annat än att information från rederiet angående fartygets planerade rutt i piratfarvatten. En respondent upplevde att denne inte fick någon information alls angående piratverksamhet på Västafrikas kust.

5.6 Hur kändes det när fartyget kom in i berörda farvatten?

En stor majoritet av respondenterna beskriver att de upplevde känslor som nervositet, spänning, irritation och psykisk påfrestning. Anledningar till upplevda känslor beskrivs vara dålig sömn, ökad arbetsbelastning på grund av bland annat rapportering och ökad bemanning, avsaknad av ljusinsläpp, låsta dörrar, att vara ständigt vaksam, samt förbud mot vistelse på däck under mörker. Två respondenter som upplevde nervositet beskrev att det kändes mest nervöst första gången och att de kände sig lugnare följande gånger. Samma respondenter nämner att de kände sig avsevärt lugnare de gånger beväpnade vakter var ombord, varav en respondent upplevde långvarig vistelse nära vapen som påfrestande. En minoritet av respondenterna beskriver att de inte känt någonting utöver det vanliga och ej heller nervositet.

5.7 Stämningen ombord

Majoriteten av respondenterna upplevde att stämningen ombord på fartyget under sin första resa i piratfarvatten var bra men något nervös och spänd. Ett fåtal respondenter beskrev att det även förekom en del piratrelaterade skämt ombord. En respondent som upplevde att stämningen var bra ansåg dock att besättningen var överens om att stämningen hade känts lugnare om de hade haft möjlighet att försvara fartyget med vapen eller vakter, vilket de inte kunde göra. Tre respondenter ansåg att stämningen ombord varierade med vilka individer som var ombord för tillfället, samt att de upplevde att stämningen förbättrades efter att de beväpnade vakterna stigit ombord. En minoritet av respondenterna upplevde stämningen ombord som spänd, nervös och irriterad genom hela genomfarten i piratfarvatten. De respondenter som upplevde stämningen ombord som minst påverkad av situationen var de som arbetat på ett fartyg där både fartyget och besättningen trafikerat piratfarvatten upprepade gånger.

5.8 Har du påverkats i efterhand av att trafikera pirattäta farvatten?

Majoriteten av respondenterna upplever inte att de har påverkats i efterhand av att trafikera piratfarvatten. Tre av respondenterna upplever att de har påverkats positivt genom att de anser sig blivit lugnare, modigare samt erhållit kunskap och medvetenhet om modern piratverksamhet. Samma respondenter anser sig därför ha fått mer kontroll över situationen vilket de upplever som betryggande. En minoritet av respondenterna vill inte trafikera piratfarvatten frivilligt igen.

5.8.1 Psykiskt stöd i efterhand

Gällande psykiskt stöd har ingen av respondenterna upplevt att de har varit i behov av detta.

5.9 Råd som respondenterna har till andra besättningsmän/kvinnor som ska trafikera piratfarvatten är följande;

- Tag reda på vilket stöd som besättningen kan räknas få av rederiet i fråga, av hamnstaten samt av flaggstaten. Detta för att erhålla en bild av hur en lösning på en eventuell piratsituation kan komma att förefalla, hur lång tid den tar att reda ut, samt vilken hjälp och vilket stöd det finns tillgängligt när situationen är över.
- Läs på om tidigare incidenter samt om taktik och förhållningssätt i en gisslansituation.
- Var mentalt förberedd på att det värsta av scenario kan inträffa trots dina förberedelser
- Upplevs stor nervositet och stress före resan så bör resan avstås.
- Samla så mycket information som möjligt om rutinerna ombord för att kunna bidra till att upptäcka eventuella brister.
- Läs på och tag reda på fakta, gör sedan en egen bedömning av riskerna och om resan sedan känns värd att vara delaktig i.
- Starkt psyke rekommenderas för att trafikera piratfarvatten och begrunda långvarig stress.
- Lyssna noga på information som presenteras, följ givna direktiv och ta det lugnt.
- Var alert och vaken men låt inte detta påverka ditt arbete och din fritid negativt i för stor utsträckning.

- Fråga besättningsmedlemmar som arbetar på ditt fartyg om hur de upplever att det har varit att gå i piratfarvatten.
- Informera familj och vänner hur situationen ser ut, gärna så realistiskt som möjligt, den informationen kan lugna dem och ge dem en tydligare bild

5.10 Skillnaden mellan trafik i pirattäta farvatten första gången jämfört med efterföljande gånger

Majoriteten av respondenterna upplevde att de känt sig som mest nervösa och spända vid sin första resa i piratfarvatten och att de blev lugnare och tryggare efter hand då de hade erhållit viss erfarenhet och rutin. Endast två respondenter upplevde att upplevelsen blev mer negativ för varje genomfart, varav en respondent ansåg att fartyget inte försågs med rätt utrustning eller rutiner. Den andre av ovan nämnda respondenter har upplevt tre piratattacker och vill inte trafikera piratfarvatten frivilligt igen.

5.11 Skillnad på mängden information inom besättningen

Sex av respondenterna ansåg att det fanns en klar skillnad på mängd och typ av information som gavs till olika besättningsmedlemmar. Fem av respondenterna upplevde att det inte fanns någon skillnad på mängd och information som gavs till olika besättningsmedlemmar. En respondent anser att befälhavaren förseddes med mer information än den övriga besättningen men att de ombord blev skickliga på att sprida all tillgänglig information till samtliga.

5.12 Beväpnade vakter ombord

Sex stycken av respondenterna har trafikerat piratfarvatten med beväpnade vakter ombord på fartyget. Fem stycken respondenter har inte haft vakter ombord på fartyget när de trafikerat piratfarvatten. Två respondenter har upplevt att trafikera piratfarvatten både med och utan beväpnade vakter ombord på fartyget. En respondent har endast upplevt eskort av beväpnade vakter vid vistelse på land i samband med transport till och från fartyget. Samtliga respondenter som seglat med beväpnade vakter ombord har upplevt det som tryggt och positivt. Tre av respondenterna önskade att det befunnit sig beväpnade vakter ombord på fartyget när detta trafikerade piratfarvatten. Två respondenter ansåg inte att trafikområdet var riskabelt nog för att tillsätta beväpnade vakter under genomfarten. En respondent uttrycker oro för korruption gällande beväpnade vakter.

5.13 Fysiska förberedelser för fartyget

Respondenternas upplevelser angående de fysiska förberedelserna av fartyget var följande;

- Låsa alla dörrar och ingångar på fartyget
- Undvikande av ankring
- Extra bemanning för utkik på kommandobryggan
- Att arrangera scheman för matroserna gällande extra säkerhetsrundor på däck nattetid
- Brandslangar riggade med jämnt mellanrum runt fartygets reling och brandpumpen ständigt igång för snabb effekt. Detta för att minska möjliga ställen att borda fartyget på.

- Ballasttankar fylldes till toppen med vatten för att sedan kunna flöda överbord med kraftigare tryck än från en brandslang.
- Skumkanoner
- Taggtråd eller plywood där pirater kan tänkas borda fartyget, så som vid rampen och vid förtöjningsutrusningen
- Galler och barriärer för att hindra passage i lejdarna på utsidan av fartyget
- Utplacering av bår, hjälmar och skottsäkra västar på kommandobryggan
- Utplacering av rökgranater som skulle aktiveras av siste man ner i citadellet
- Förstärkning av dörrar och utplacerade barriärer för att försvåra inträde till citadellet för pirater
- Citadellet förbereddes med bland annat mat, vatten, medicin och toaletthink
- De fasta brandsläckningsmediet i citadellet bestående av koldioxid avaktiverades för att förhindra att pirater skulle kunna använda sig utav detta.
- Kikare för användning i mörker testades och placerades ut på kommandobryggan
- Publika ventiler/fönster igensattes med kartongbitar för att förhindra att ljus släpptes igenom då det blottar fartygets boningsdel.
- På det automatiska identifieringssystemet (AIS), ändrades informationen gällande destination till att fartyget har beväpnade vakter ombord.
- Att helt stänga av AIS-utrustningen för att piraterna inte ska ha tillgång till data om fartygets storlek.
- Dockor utplacerade på däck, med eller utan låtsasvapen.
- Att gå i fartygets maxfart, helst över 17 knop. Detta då en hög fart försvårar bordning.

5.14 Förslag på förbättringar

Respondenternas förslag på förbättringar som kan göras angående förberedelser samt under själva resan är följande;

- Bättre och mer information från rederiet.
- Högre krigstillägg på lönen.
- Att ha beväpnade vakter under hela högriskområdet.
- Bättre information och genomgångar ombord, speciellt för nyanställda. Alla bör om möjligt vara informerade till samma grad.
- Att informera hur de beväpnade vakterna var tänkta att agera vid en attack.
- Att ge kort information om hur personligt uppträdande kan påverka ett gisslandrama.
- Att informera i detalj om hur fartyget ska förberedas.

I övrigt ansåg majoriteten av respondenterna att de var nöjda med förberedelserna som ägt rum på de fartyg de arbetat på vid gång i piratfarvatten.

5.15 Intervju med tidigare anställd inom Försvarmakten

Respondenten var stationerad på Somalias östkust, främst nor om Mogadishu under en period mellan april och augusti 2013. Fartyget hade inte någon fast stationering utan det berodde på vart piraterna var mest aktiva och vilka rutter handelsfartygen tog. Men fartyget rörde sig även i andra områden i Indiska Oceanen som Adenviken och söder om Somalia.

5.15.1 Närbkontakt med pirater

Det togs inte ombord några pirater på respondentens fartyg. Den enda närbkontakten med pirater var när besättningen tillsammans med bordningsstyrkan som fanns ombord lyckades frita fjorton indier som hade fått ombord pirater på sitt fartyg.

När det stod klart att piraterna hade lämnat indiernas fartyg kände besättningen ombord på respondentens fartyg glädje och samtidigt stolthet över att ha lyckats med sitt uppdrag.

5.15.2 Stress och oro över att bli attackerade

Eftersom respondentens fartyg var beväpnat och relativt stort samt att det hölls extra utkik och vakthållning både på bryggan och ute på däck fanns det ingen oro eller stress över att de själva skulle bli attackerade av pirater.

5.15.3 Enskilda förberedelser samt förberedelse av arbetsgivare

Innan fartyget förflyttades till Indiska Oceanen fick besättningen lite mental förberedelse av Försvarmakten. De fick bland annat lära sig om kulturen i och runt Somalia för att få bättre förståelse för situationen där. Eventuellt inkluderades även en föreläsning om stress men i övrigt skedde mental förberedelse på egen hand. Enligt respondenten har armén kommit längre när det gäller att förbereda sina förband mentalt för att bli stationerade utomlands.

Innan fartyget förflyttades genomfördes en tre månader lång utbildning för besättningen där alla skulle lära sig sina specifika uppgifter och lära sig samarbeta med nya kollegor som de inte har arbetat tillsammans med förr. Dessutom kom en del av besättningen från helt andra fartyg vilket gjorde att samtidigt som de specifika uppgifterna övades så var de även tvungna att lära sig ett helt nytt fartyg.

5.15.4 Psykiska påverkningar

I efterhand har respondenten påverkats positivt av sin kontakt med pirater genom att bli mer ödmjuk och fått en mer positiv inställning till livet efter att ha sett hur situationen är för människorna i Somalia. Respondenten har inte heller varit i behov av något professionellt psykiskt stöd efter sin stationering utomlands.

5.15.5 Stämningen ombord

Ombord på fartyget var stämningen för det mesta god. Efter ett tag ombord med samma fasta rutiner kommer dock tristessen och då uppkommer även konflikter mellan besättningsmedlemmarna. Det mesta kan lösas direkt medan andra konflikter kan ta lång tid att reda ut. Särskilt svårt blir det för de besättningsmedlemmarna som hamnar i konflikt och samtidigt delar hytt.

5.15.6 Piratsituationen från början

På frågan om vad det är för typ av människor som ligger bakom piratattackerna svarar respondenten att det från början var missnöjda somaliska fiskare. Deras fiskevatten blev utfiskade av andra nationers fiskefartyg vilket gav att somalierna inte längre kunde livnära sig på fisket. I stället började somalierna ta sig ombord på andra nationers fiskebåtar och ta saker av värde vilket senare eskalerade och ledde till attacker mot handelsfartyg. Detta var början på piratverksamheten utanför Somalias kust.

5.15.7 Piratsituationen i nutid

Numera är det större nätverk med krigsherrar och allianser som ligger bakom piratattackerna. Attackerna där piraterna tar besättningar som gisslan och begär stora lösensummor för både last, fartyg och besättning finansierar krig. Människorna som skickas ut för att genomföra attackerna är ofta fattiga fiskare och det har upptäckts att det är samma människor som genomför attacker om och om igen.

Respondentens uppfattning är att piratverksamheten är minskande i området utanför Somalia på grund av att det finns så få piratläger kvar jämfört med vad det fanns tidigare.

6 Diskussion

I resultatdiskussionen diskuteras faktorer som kan ligga till grund för eller har påverkat resultatet. Även frågeställningarna granskas kritiskt för att utröna om frågorna är ledande eller ej. I metoddiskussionen diskuteras fördelar och nackdelar med vald metod och vilken eller vilka metoder som kunde använts som alternativ.

6.1 Resultatdiskussion

6.1.1 Tidsspänn för trafik i pirattäta farvatten

Respondenternas upplevelser skiljer sig åt rejält emellanåt och det kan tänkas bero på hur arbetsgivarens rederi är uppstrukturerat och hur detta avspeglar sig ombord på fartyget, vilket kan vara mycket annorlunda rederier emellan. Skillnader i svaren kan även bero på att respondenterna har trafikerat olika piratfarvatten då piratverksamheten ser annorlunda ut i Adenviken jämfört med till exempel Malackasundet. Respondenterna har framförallt trafikerat pirattäta farvatten från år 2008 fram till 2014 men vissa har uppgett att de har trafikerat dessa vatten redan från år 2003. Det hinner hända en hel del på elva år, både från piraternas sida men även från rederiernas och marinens sida.

6.1.2 Informationsflöde till besättningen

En svag minoritet av respondenterna upplevde att informationsflödet till varje enskild person ombord var beroende av vilken befattning personen hade vid tillfället. Samma respondenter beskriver att befälen erhöll mer information från rederierna och att denna information ökade i takt med högre befattningsgrad. Den befattning som ansågs erhålla mest information var befälhavaren. Detta kan med stor sannolikhet ha att göra med hierarkin som har funnits och fortfarande finns ombord på fartyg (kapitel 3.3). De respondenter som ansågs få minst information ombord var elever vilket kan bero på att de är ombord som extra personal, utöver den ordinarie besättningen och inte har varit till sjöss lika länge som övriga i besättningen. Dock så kan utelämnande av information leda till att individen känner utanförskap, inte kan förbereda sig själv ordentligt och inte heller hjälpa till med förberedelse av fartyget (Se kap. 5.4 och 5.5). När en individ inte har kontroll över situationen den befinner sig i kan detta leda till ett större stresspåslag. Om individen känner sig stressad under en hel passage genom piratvatten, vilket kan ta ett tag beroende på fartyg, kan detta leda till att kroppens immunförsvar försämras och individen kan i slutändan bli sjuk enligt Theorell (2003, 2012).

6.1.3 Förberedelser ombord och från rederiets sida

Respondenterna som har trafikerat piratvatten på flertalet olika fartyg har sett att det skiljer sig mellan rederierna hur förberedelserna går till. Hos en del rederier nonchaleras piratproblemet helt och hållet medan andra tar det på största allvar och ser till att besättningen får valmöjligheter som att byta fartyg eller mönstra av innan fartyget skall göra en passage genom piratvatten.

Redarna verkar till viss del ha vaknat upp och insett hur allvarlig piratsituationen är runt om i världen och därför börjat använda fler beväpnade vakter ombord på sina fartyg när de nu får lov göra det enligt Svensk lag. (Svensk författningssamling 2013:283)

Samtliga respondenter som trafikerat piratfarvatten med beväpnade vakter ombord på fartyget upplevde detta som positivt och tryggt. Anledningen kan tänkas vara att detta avskräcker pirater från att fullfölja en attack, samt att möjligheten att försvara fartyg och besättning är avsevärt större. En svag majoritet av de respondenter som inte hade närvaro av beväpnade

vakter vid gång i piratfarvatten upplevde en önskan om att de hade haft beväpnade vakter ombord.

Förberedelserna för fartyget varierar mycket, en del respondenter beskriver att de inte förbereder fartyget alls medan andra förbereder fartyget mycket väl. Exempel på detta är att ha extra vattenkanoner i form av ballastvatten, extra starka barriärer vid ingångar och citadell (skyddsrum), rökgranater, personlig skyddsutrustning, avstängd AIS, samt dockor på däck med falska vapen. Utan beväpnade vakter finns färre resurser att avvärja en piratattack.

Dock så märks det på flertalet av respondenternas svar att det sällan förekommer piratrelaterade övningar ombord. Övningar är annars ett bra sätt för alla att verkligen lära sig sina uppgifter vid en piratattack samt ett bra sätt att skapa rutiner på.

En respondent som nämner att personlig skyddsutrustning tillhandahölls nämner även att detta endast var till för befälen ombord men det framgår inte i svaren varför och vem som har beslutat det. En annan respondent beskriver att de högre befattningarna ombord utsätts för den högsta risken att bli tagen som gisslan då piraterna är av uppfattningen att de kan få ut en större lösensumma för dessa mot för de lägre befattningarna.

Möjligen blir oron och stressen större av vetskapen om att försvarsmöjligheterna är begränsade om piraterna väljer dessa fartyg som mål. En svag minoritet av respondenterna som trafikerat piratfarvatten utan beväpnade vakter ansåg inte att högriskområdet var utsatt i så stor utsträckning att beväpnade vakter erfordrades. Samma minoritet respondenter har trafikerat andra piratfarvatten än Adenviken och Röda Havet där piraternas agenda sällan är kapning och gisslantagande, i stället är rån den vanligaste formen av piratattacker. Besättningarna tenderar till att klara sig oskadda vid fartygsrån vilket kan tänkas upplevas som mindre stressande och oroväckande att riskera än att bli tillfångatagen som gisslan under obestämd tid.

6.1.4 *Känslor och psykisk påverkan*

De respondenter som haft många och bra erfarenheter av trafik i piratfarvatten upplevde att de kände sig lugnare och tryggare ju fler gånger de deltagit i dessa resor. Om detta beror på ökad kunskap och erfarenhet eller om det beror på att besättningen invaggas i falsk trygghet eftersom ingenting har hänt de tidigare gångerna är svårt att avgöra. Det fåtalet respondenter som upplevde dessa resor som mer obehagliga efter hand var de som varit med om bristande rutiner ombord samt faktiska piratanfall. Samma respondenter beskrev att de inte ville trafikera piratfarvatten frivilligt igen. Respondenterna som endast trafikerat piratfarvatten ett fåtal gånger upplevde en smärre positiv skillnad mot för första resan. Detta kan jämföras med att de inte haft tid och möjlighet att erhålla erfarenhet och rutin.

När besättningen ombord på ett fartyg börjar skämta om piratattacker kan det bero på att det finns någon sorts underliggande stress eller att respondenterna känner sig relativt säkra, det är svårt att avgöra. En stor majoritet av respondenterna beskriver att de upplevde känslor som nervositet, spänning, irritation och psykisk påfrestning.

Anledningar till upplevda känslor beskrivs vara dålig sömn, ökad arbetsbelastning på grund av bland annat rapportering och ökad bemanning, avsaknad av ljusinsläpp, låsta dörrar, att vara ständigt vaksam, samt förbud mot vistelse på däck under mörker.

Besättningsmedlemmarnas spontana tankar inför trafik i piratvatten skiljer sig relativt mycket beroende på vilken befattning respondenterna har haft. Det kan antas att det har med mängden tillgänglig information att göra och tidigare erfarenheter eftersom det har visat sig i respondenternas svar att högre befäl har fått mer information än manskapet. Det kan kopplas till kapitel 3.2 att brist på inflytande kan orsaka stress och att alla individer påverkas på olika sätt av stress.

En minoritet av respondenterna upplevde att de blivit lugnare, modigare och erhållit kunskap om piratverksamheten samt rutiner för vistelse nära denna. Samma respondenter beskrev att kunskapen och rutinerna gav en lugnande effekt. Det kan kopplas ihop med att fartygsbesättningarna än idag är mansdominerade och med det kommer en viss machokultur som kan misstänkas hämma besättningsmedlemmarna när det kommer till att visa känslor som rädsla, stress och nervositet ombord.

En annan minoritet av respondenterna ansåg sig ha påverkats på så vis att de aldrig vill uppleva vistelsen igen. Det är möjligt att denna fråga är ställd på ett vis som hindrar djupare reflektion, till exempel kan frågan direkt leda respondenten till att tänka i negativa termer eller på mer påtagliga symptom som kräver vård, stöd eller medicinering.

Ingen eller få av respondenterna upplevde däremot att de har påverkats i efterhand eller varit i behov av psykiskt stöd efter vistelse i piratfarvatten. Det är möjligt att denna fråga (se bilaga 1) är ställd på ett vis som hämmar djupare reflektion och inte påvisar om respondenterna bearbetat händelsen samt fått stöd omedvetet av till exempel vänner och familj. Förvånande var att inte heller respondenten som erfarit piratanfall var i behov av psykiskt stöd.

6.1.5 Råd till andra besättningsmän/kvinnor samt framtida förbättringar

Respondenterna har lämnat goda råd till andra besättningsmän/kvinnor som kan komma att trafikera pirattäta vatten. Det skulle kunna lugna dem och få en bättre förståelse för vad det innebär att trafikera dessa vatten. Följs alla råden kommer troligtvis framtida besättningsmedlemmar vara bättre förberedda på vad som väntar när de skall förbereda sig själva och fartyget inför en passage genom pirattäta farvatten.

Generellt sett har respondenterna inte lämnat så många förslag till förbättringar när det gäller förberedelser men det är bra förslag. En tydlig trend är att de flesta har önskemål på mer och bättre information, både ombord och från rederiets sida.

6.2 Försvarsmakten och EU NAVFOR

Respondenten från försvarsmakten som har blivit intervjuad i denna studie var främst stationerad på Somalias östkust, norr om Mogadishu under perioden mellan april och augusti 2013.

Fartyget hade inte någon fast stationering utan det berodde på vart piraterna var mest aktiva och vilka rutter handelsfartygen tog i området. Men fartyget rörde sig även i andra områden i Indiska Oceanen, som Adenviken och söder om Somalia.(Figur 3)

Denna insats gjordes tillsammans med andra nationers försvarsmakter inom ramen för EU NAVFOR. (EU NAVFOR, Försvarsmakten)

Det är bra att det genomförs insatser som operation Atalanta i och med att man har sett att pirataktiviteter har ökat genom åren i västra Indiska Oceanen (International Maritime Organization). Men som den här respondenten har sagt så tyder det nu på att piratverksamheten är på nedgående i området utanför Somalias kust eftersom det finns så få piratläger kvar. Det går att anta att minskningen beror på ökad militär närvaro från olika nationer.

Sen går det att jämföra med andra farvatten som utanför Västafrika (Figur 4) och i Malackasundet (Figur 1) där piraterna härjar för att se om det har påverkats av att piratverksamheten utanför Somalia minskar.

När respondenten fick frågan om vilka människor det är som ligger bakom piratattackerna blev svaret att det från början var missnöjda Somaliska fiskare. Det är på ett sätt förståeligt eftersom deras fiskevatten blev utfiskade av andra nationers fiskebåtar vilket gjorde att de inte längre kunde livnära sig på fisket. De var då tvungna att hitta andra sätt att livnära sig på eftersom de flesta har sina egna familjer som de måste försörja på ett eller annat sätt.

I stället för fisket började de ta sig ombord på andra nationers fiskebåtar och ta saker av värde vilket senare eskalerade till att de började ta sig ombord på handelsfartyg i stället. Det började med rån men när de såg att det fungerade så eskalerade det och blev gisslantagningar och begäran om lösensummor.

Detta var början till piratverksamheten utanför Somalias kust (Figur 3). Piratverksamheten växte till sig och blev ett stort nätverk med krigsherrar och allianser där man sänder ut de fattiga fiskarna för att genomföra attackerna mot handelsfartyg.

För att koppla detta till EU NAVFOR så märks det att EU är oroad över effekten av Somaliabaserade piratattacker samt väpnat rån till sjöss.

Piratattackerna just runt Afrikas Horn och Somalia (Figur 3) påverkar den internationella handeln samt den maritima säkerheten och ekonomin för andra nationer i samma region.

Skulle det då gå att minska detta ännu mer eller helt få stopp på det skulle det vara oerhört bra sett ur ett internationellt perspektiv.

Speciellt för handelsfartyg är det väldigt bra att det går att följa sina rutter på ett tryggt och säkert sätt utan att hela besättningen skall behöva jobba dygnet runt för att hålla ständig utkik efter pirater. (EU NAVFOR, International Maritime Organization)

I respondentens svar så märks det att ombord fanns inte oron eller stressen över att det egna fartyget skulle bli utsatt för en attack av pirater. Detta eftersom de var ombord på ett beväpnat, relativt stort fartyg om det jämförs med piraternas båtar. Men innan respondentens fartyg förflyttades till Indiska Oceanen fick besättningen en del mental förberedelse utav Försvarsmakten. Bland annat fick de lära sig om kulturen i och runt Somalia för att få en bättre förståelse för situationen i området.

Armén kommit längre än marinen när det gäller att förbereda sina förband mentalt inför internationella insatser. Där har marinen fortfarande en del att jobba på, just när det gäller att förbereda sina egna utsända.

Innan fartyget förflyttades till Indiska Oceanen genomförde besättningen en tre månader lång utbildning eftersom alla måste kunna sina specifika uppgifter utan och innan, precis som på ett handelsfartyg. Dessutom skulle de lära sig samarbeta med nya kollegor från andra fartyg inom Försvarsmakten som de kanske aldrig har arbetat med tidigare vilket i sig kan ge upphov till konflikter.

När tristessen kommer efter ett tag ombord kan detta ge upphov till ännu fler konflikter eftersom flera besättningsmedlemmar delar hytter med varandra. Det kan antas att detta gör att vissa i besättningen hamnar i konflikt med varandra oftare än andra.

Ombord på detta fartyg fanns det, förutom fartygets egen besättning, en bordningsstyrka som hade en mindre båt de kunde sjösätta för att genomföra kontroller på misstänkta båtar. Besättningen på respondentens fartyg tillsammans med bordningsstyrkan lyckades bland annat med att frita fjorton indier vilket gjorde att besättningen kände både glädje och stolthet över att ha lyckats med sitt uppdrag. Det är just sådana saker de var utsända för att göra.

Ofta ser man inom försvarsmakten att soldater och officerare visas upp som att de har en väldigt tuff fasad, vilket en del också har. Men samtidigt så är de människor som kan påverkas precis som alla andra som inte jobbar inom försvarsmakten. Det kan tänkas att det ligger en hel del spänning under den tuffa fasaden både under och efter en internationell insats.

Respondenten har däremot inte behövt något professionellt psykiskt stöd efter insatsen men har däremot påverkats på ett positivt sätt. Detta visar sig genom att respondenten har blivit mer ödmjuk och fått mer positiv inställning till livet efter att ha sett hur situationen är för människorna i Somalia med närområde.

6.3 Metoddiskussion

Studien baserades främst på frågeformulär via e-postbilaga som sedan sänds ut till tolv besättningsmän med olika befattningar ombord. Det är dels en tidskrävande metod när det gäller förberedelser som att få fram relevanta och lättförstådda frågor, att få kontakt med rätt personer, att invänta svar från respondenterna och att slutligen analysera svaren. Antalet sjömän som skulle medverka i studien var inte bestämt på förhand, utan antalet utökades allt eftersom respondenterna besvarat frågorna. Sjömännen har varierande erfarenheter från olika fartygstyper och har trafikerat olika farvatten, vilket resulterar i att responsen på en del frågor kan variera kraftigt.

Studien innefattade även en semi-och ostrukturerad personlig intervju med en tidigare anställd inom försvarsmakten. Denna metod är mer tidskrävande än frågeformulärens som nämnts tidigare, detta av den orsaken att det skall förberedas nya frågor samt genomförandet av intervjun. Det mest tidskrävande är transkriberingen och analysen efter intervjun.

Litteratursökning har varit en stor del i bakgrunden och teorin till denna studie för att kunna få en djupare förståelse för respondenternas svar i frågeformuläret. Det är relativt enkelt att få fram skriftlig information både via internet och böcker. Dock så är det svårare att kritiskt granska informationen som fås fram, främst den från böcker vilket är nackdelen med litteratursökning.

Det främsta alternativet till en fallstudie skulle vara fokusgrupper där respondenterna samlas och får diskutera och utveckla sina tankar med andra sjömän som har liknande erfarenheter. Däremot skulle det inte ge vare sig en större validitet eller reliabilitet eftersom rapporten är baserad på sjömän som seglar i de berörda områdena men det skulle ge ett större djup i studien. En stor nackdel är däremot att det är svårt att samla flera aktiva sjömän på samma plats under samma tid eftersom de arbetar på olika fartyg, har olika befattningar och inte har sina ledighetsperioder vid samma tidpunkt.

Ett andra alternativ hade varit att göra flera semistrukturerade personliga djupintervjuer med sjömännen, men valt att använda färre respondenter i studien. Detta skulle ge mer kvalitet på resultatet snarare än kvantitet. Däremot är metoden, som redan nämnts, tidskrävande med förberedelser, transkribering och analyser.

7 Slutsatser

Respondenterna påvisar tecken på psykisk påverkan under tiden deras fartyg vistades i pirattäta farvatten genom att uppvisa symptom som stress, nervositet och irritation. Det finns indikationer på att ett fåtal av respondenterna har påverkats positivt i efterhand genom att bli lugnare och tryggare. Samtidigt finns det en minoritet som har påverkats negativt genom att aldrig vilja trafikera pirattäta farvatten frivilligt igen. Majoriteten av respondenterna har inte påverkats alls i efterhand enligt dem själva.

Rederiets förberedelser av sina egna fartyg och besättningar varierar kraftigt och verkar bero på vilken typ av fartyg rederiet använder sig av. Inom vissa rederier har besättningen fått möjlighet att lämna fartyget innan trafik i piratfarvatten medan andra rederier totalt nonchalerat eventuellt pirathot mot handelsfartyg.

7.1 Framtida forskning

Förslag på framtida forskning inom ämnet är att genomföra en djupare studie specifikt om de psykiska påverkningarna på besättningsmedlemmar som trafikerar pirattäta områden. Förslagsvis genomförs en sådan framtida studie genom fokusgrupper eller semistrukturerade personliga djupintervjuer samt försöker få en så stor bredd som möjligt på befattningar ombord och från olika piratområden i världen.

Referenser

- Bawumia, M. Sumaila, U. R. (2014). Fisheries, ecosystem justice and piracy: *A case study of Somalia*. *Fisheries Research*, Volym (157), s154-s163. DOI: 10.1016/j.fishres.2014.04.009
- Denscombe, M. (2009). *Forskningshandboken*. Lund: Replika Press Pvt Ltd.
- EU NAVFOR (2014) Mission.
Hämtad 10 oktober, 2014, från <http://eunavfor.eu/mission/>
- Försvarsmakten (2014) Somalia – EU NAVFOR
Hämtad 10 oktober, 2014, från <http://www.forsvarsmakten.se/sv/var-verksamhet/internationella-insatser/avslutade/truppinsatser/somalia-eu-navfor/>
- Google. (2014). Världskarta. Hämtad från Google Maps
- International Maritime Organisation, IMO (2010). ISM Code and Guidelines on implementation for the ISM Code 2010. Hämtad från <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>
- Lundberg, U, Wentz G. (2004). *Stressad hjärna, stressad kropp*, s.34-45. Avesta: STC
- Marinetraffic. (2014). Fartygsrörelser via AIS i realtid. <http://www.marinetraffic.com>
- Palmkvist, I. (1995, 2004). *Sjukvård för sjöbefäl*, s 103-106. Lund: Studentlitteratur AB.
- Pierce, G, Twyman-Ghoshal, A.A. (2014). The changing nature of contemporary maritime piracy. Volym (54), s652-s672. DOI: 10.1093/bjc/azu019
- Ploch, L., Blanchard, C.M., O'Rourke, R., Mason, R.C., King, R.O. (2013). Piracy off the horn of Africa, s180-s208. Utgivare: Nova Science Publishers, Inc.
- Simon, S. W. (2011). Safety and security in the Malacca straits: *The limits of collaboration*. *Asian Security*, Volym (7), s27-s43. DOI: 10.1080/14799855.2011.548208
- Svensk författningssamling 2013:283. Lag om bevakning ombord på svenska fartyg. Hämtad 04 november, 2014, från http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Lag-2013283-om-bevakning-om_sfs-2013-283/?bet=2013:283
- Theorell, T. (2003, 2012). *Psykosocial miljö och stress*, s. 88-90. Lund: Studentlitteratur AB.
- von Hoesslin, K. (2012). Piracy and armed robbery at sea in Southeast Asia: *Organized and fluid*. *Studies in Conflict and Terrorism*, Volym (35), s542-s552. DOI:10.1080/1057610X.2012.684652
- Walker, T. (2013). Maritime security in West Africa: *Aiming for long-term solutions*. *African Security Review*, Volym (22), s85-s91. DOI: 10.1080/10246029.2013.792552

Bilagor

Bilaga 1:

Intervjufrågor till besättningsmedlemmar

- Har du nyligen varit i pirattäta farvatten?
- Om inte, vilket år var det senast?
- På ett ungefär, hur många gånger har du rest genom piratfarvatten?
- Vad var din spontana tanke när du fick höra att fartyget skulle följa en rutt som går genom pirattäta farvatten?
- Hur förberedde du dig själv?
- Hur blev besättningen förberedda av rederiet?
- Hur kändes det när fartyget kom in i de berörda farvattnen?
- Hur var stämningen ombord?
- Hur har du påverkats i efterhand av att trafikera farvatten där pirater härjar?
- Har du behövt något stöd efteråt (psykiskt, fysiskt)?
- Har du några tips till andra besättningsmän/kvinnor på hur de ska förbereda sig inför trafik i sådana farvatten?
- Märkte du någon skillnad rent praktiskt samt skillnad hur du själv reagerade första gången mot för de andra gångerna du gick i piratvattnen?
- Vad var din befattning när du gick i dessa vatten?
- Upplevde du någon skillnad på mängd och typ av information som gavs till olika besättningsmedlemmar?
- Hade ni beväpnade vakter ombord?
- Om ja, upplevde du det negativt eller positivt?
- Om nej, skulle du önskat det?
- Hur förberedde ni fartyget rent fysiskt för resan?
- Har du några förslag på förbättringar som kan göras angående förberedelser och under själva resan?

Bilaga 2:

Intervjufrågor till anställda inom försvarsmakten

- Har du nyligen varit i pirattäta farvatten?
- Om inte, vilket år var det senast?
- Vilket område var ni i och hur länge?
- Hur kändes det för dig att vara i nära kontakt med pirater?
- Kände du dig någon gång orolig eller stressad över att själv bli attackerad?
- Hur förberedde du dig mentalt inför att handskas med piraterna?
- Har du varit i behov av psykiskt stöd efter att ha varit i närheten av pirater?
- Påverkar din kontakt med pirater dig i vardagen utanför arbetet?
- Hur var stämningen ombord?
- Fick ni någon specifik träning/utbildning för att omhänderta pirater?
- Vad är det för typ av människor som ligger bakom piratangreppen? (unga/gamla/påverkade osv)