



HØGSKOLEN STORD/HAUGESUND

# Pirater - ett farthinder för sjöfarten

Bacheloroppgave utført ved

Høgskolan Stord/Haugesund - nautisk utdanning

---

Av:

Oskar Sallerbäck

Kand nr. 14

Simon Strømmer

Kand nr. 24

Dette arbeidet er gjennomført som ledd i bachelorprogrammet i nautikk ved Høgskolen Stord/Haugesund og er godkjent som sådan. Godkjenningen innebærer ikke at HSH inntår for metodene som er anvendt, resultatene som er fremkommet og konklusjoner og vurderinger i arbeidet.

Bacheloruppgiftens titel: *Pirater - ett farthinder för sjöfarten*

*Oskar Sallerbäck*

*Simon Strømmer*

(Sign)

(Sign)

Namn på vägledare:

Sturle Danielsen Tvedt

---

Gradering: *Offentlig*

---

## **Förord**

Detta examensarbete avslutar tre års studier på Nautikkprogrammet vid Högskolan Stord/Haugesund. Vi vill tacka alla personer som har ställt upp och lagt ner sin egna tid på att medverka och hjälpa oss att besvara våran frågeställning. Utan eran hjälp och engagemang hade vi inte kunnat utföra studien. Ett extra tack till våran vägledare Sturle Danielsen Tvedt för vägledning under arbetet. Detta arbete har gett oss en stor inblick hur länderna samarbetar. Hur de militära aktörerna i Adenviken anser om problematiken och hur själva sjöfartsnäringen i helhet ser på frågan. Vi har lärt oss otroligt mycket inte bara om pirater utan även vilken stor apparat som sjöfarten faktiskt är. Detta kommer vi att bära med oss i fortsatta livet som sjöofficerare, något som vi med glädje ser framemot.

## Sammandrag

Denna studie "Pirater - ett farthinder för sjöfarten" behandlar temat pirater i högriskområdet Adenviken. Studiens har arbetat utifrån frågeställningen. *Varför har piratverksamheten minskat vid HRA-området Adenviken?*

Studien baserades på kvalitativa intervjuer där den subjektiva erfarenheten hos deltagarna låg till grund för fynd. Totalt intervjuades 14 personer med bakgrund från handelsflottan, militär och administrativa organ inom sjöfartsnäringen. Publikationen BMP4 har använts som teknisk litteratur under de teoretiska ramverket, samt Hollnagels teori Resilience Engineering. Den tekniska litteraturen och Hollnagels teori ifrågasätts i sammanhang med studiens fynd under avslutande diskussionsdel.

Vid analys användes grundad teori för att analysera intervjuerna och data. Efter analys har studien kategoriserade tre huvudkategorier Kunskap, Barriärer och Framtiden. Utifrån dessa huvudkategorier kunde studien redogöra för vikten av utbildning, inflytande av BMP4, civila beväpnad vakters betydning, professionella vaktföretag, den militära närvaron i Adenviken, förlängda militära mandat, internationell samverkan och anpassning av BMP4.

Att läsa denna studie ska ge kunskap om hur viktigt det är att man fortsätter arbetet mot piratverksamhet, att man inte sänker garden och låter piraterna in i matchen igen. Detta farthinder vi namngav studien finns fortfarande kvar och sjöfartsnäringens arbetsprocess måste fortsätta.

# Innehållsförteckning

Förord .....	iii
Sammandrag.....	iv
Innehållsförteckning .....	v
1 0 Inledning .....	1
2.0 Bakgrund.....	2
3.0 Teoretisk ramverk.....	4
3.1 Resilience Engineering .....	4
3.2 De fyra hörnstenarna.....	5
3.2.1 The Factual .....	6
3.2.2 The actual .....	6
3.2.3 The critical.....	7
3.2.4 The potential .....	8
3.3 Barriärer .....	8
3.3.1 Barriärsystem.....	9
3.3.2 Fysiska eller materiella barriärsystem.....	10
3.3.3 Funktionella barriärsystem .....	10
3.3.4 Symboliska barriärsystem .....	10
3.3.5 Immateriella barriärsystem.....	10
3.4 Teknisk litteratur.....	11
3.4.1 BMP4 .....	11
4.0 Metod.....	14
4.1 Design .....	14
4.2 Deltagare .....	14
4.3 Procedur .....	16
4.4 Analys .....	17
5.0 Resultat .....	20
5.1 Kunskap.....	20
5.1.1 Utbildning .....	20
5.2 Barriärer .....	22
5.2.1 BMP4 .....	22
5.2.2 Användning av civila beväpnade vakter .....	22
5.2.3 Val av vaktföretag.....	23

5.2.4 Militär närvaro .....	24
5.3 Framtiden .....	26
5.3.1 Internationell samverkan .....	26
5.3.2 Efterlevnad BMP .....	27
6.0 Diskussion .....	29
6.1 Summering av resultat .....	29
6.2 Kunskap leder till medvetenhet .....	30
6.3 Anpassning av BMP4 .....	31
6.4 Professionella vaktföretag .....	32
6.5 Förhållandet till militär närvaro.....	33
6.6 Militära mandat framtidstro.....	33
6.7 Metodiska problem och begränsningar .....	34
6.8 Vidare forskning .....	35
7.0 Konklusion .....	36
8.0 Källor .....	38
8.1 Referanslista .....	38
8.2 Bildhänvisning.....	40
APPENDIX I.....	41
Ord och förklaringar inom piratverksamhet.....	41
APPENDIX II .....	42
Förfrågan om medverkan i forskningsprojektet .....	42
APPENDIX III .....	45
Intervjuguide 1 - Handelsflotta .....	45
Intervjuguide 2 - Militär.....	46
Intervjuguide 3 - Administrativa organisationer .....	47
APPENDIX IV .....	48

## 1 0 Inledning

Piratverksamhet har ägt rum sedan den dagen människan kastade loss mot horisonten (Konstam, 2008). Fenomenet med våldsamma och skräckinjagande pirater till sjöss är med andra ord inget nytt inom sjöfartsnäringen. Det är en problematik som sjöfarten ständigt fått ta ställning till. Världshandelns handelsvägar till sjöss förefaller sig naturligt och strategiskt genom Adenviken. Historiskt har handelsvägarna mellan Afrika och arabvärlden legat till grund för dagens sjöfartsnäring mellan kontinenterna och idag seglar 26% av världshandelns totala containerfartyg och 23 000 årliga seglatser av handelsfartyg genom Adenviken (Sveriges Radio, 2013). Detta ger ett bra grundlag för den somaliska piratverksamheten och med andra ord är det internationella intresset stort för att säkra denna handelsväg. Då alternativet att segla runt Godahoppsudden innebär fördröjning. Tid är pengar.

Medias framtoning av piratverksamhet har på senare år aktualiserat ämnet genom att speciellt lyfta fram Somalia vid Adenviken utanför Afrikas Horn. Med det var framförallt under slutet av året 2008 som piratverksamheten eskalerade, statistik hämtad från European Union Naval Force hemsida 27.04.2014 (APPENDIX IV). Bordringar och en ständig osäkerhet vid seglats genom Adenviken blev en del av vardagen för manskapen ombord.

Efter eskaleringen år 2008 insåg och förstod man piratverksamhet som ett problem. Insikten av att något måste göras gick inte längre att undvika. Det blev ohållbart och oförsvarligt att lita på den enskilda kaptens beslutsförmåga vid varje enskilt piratangrepp. Att axla den tyngden det innebar sänkte även den bästa kaptenen. Både sjöfartsnäringens och flaggstaternas riktninglinjer gällande piratangrepp lyste tydligt med sin frånvaro. Den tydliga frånvaron blev startskottet för en reform inom hela sjöfartsnäringens syn på piratangreppen. Större instanser intresserade sig. 2008 var även året som EU satte ned foten, med Frankrike som drivande kraft, och anslöt sig i arbetet att försvara sjöfarten (EU NAVFOR, 2014). NATO anslöt sig i arbetet mot piratangrepp våren 2009 (NATO, 2014).

## 2.0 Bakgrund

Utbildningen av nya sjöbefäl styrs av IMO och i STCW 78- konvektionen. I denna kan man läsa vilka krav det ställs på nya sjöbefäl (IMO, 2010). När det kommer till ämnet piratverksamhet finns det beskrivet i avsnitt A-VI/5 och A-VI/6. Dessa avsnitt behandlar specifikationer gällande minsta minimum krav på kompetens för säkerhetsbefäl och säkerhetsmedvetenhet. Det är kolumn två i respektive avsnitt som behandlar kunskap, förståelse och färdighet hos ett befäl angående piratverksamhet. T.ex. fartygsbefäl ska ha baskunskaper om maritima säkerhetstermer, definitioner som är relaterande till piratverksamhet och beväpnade rån. Detta innebär att om du utbildas till sjöbefäl i Sverige eller Norge skall du få samma utbildning och kunskap.

För att få kunskap om hur man skall gå tillväga för att skydda sitt fartyg och vilka defensiva tilltag man kan använda rekommenderas publikationen BMP, Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy. Denna publikation har uppdaterats genom fyra versioner, den första versionen kom i februari 2009 (BMP1, 2009) , den andra i augusti samma år (BMP2, 2009), den tredje versionen kom i juni 2010 (BMP3, 2010) och version 4 är den senaste publicerad i augusti 2011. Totalt är det 23 civila och militära organisationer som har utvecklat och bidragit med information till den senaste versionen (BMP4, 2011)

Europiska Unionen utvecklade år 2008 en anti-piratoperation vid kusten av Somalia, denna som fortsatt är aktuell kallas Operation Atalanta. Operationen startade i december samma år och benämns European Union Naval Force, EU NAVFOR. Huvudsyftet med denna operation är att skydda World Food Programs, fartyg som ska lämna mat till behövande i Somalia, samt skydda AMISOM sjöfart (AMISON är ett förebyggande mandat som arbetar för att stabilisera Somalia). Uppdraget är även att avvärja, förebygga och förhindra piratangrepp och rån till sjöss utanför Somalias kust. Samt skydda utsatta fartyg och kontrollera fiskeaktiviteten vid Somalia (EU NAVFOR, 2014).

NATO har ett även ett mandat utanför Somalia som kallas Operation Ocean Shield. (NATO, 2014) Detta mandat skiljer sig från Operation Atalanta, man fokuserar mer på anti-piratverksamhet, ett mer militärt mandat. Operation Atalanta kan ses som ett mer humanitärt mandat mot landet Somalia.



Norge beslutade i juli 2011 att man skulle lägga fram en testperiod under 1 år där fartyg skulle få använda civila beväpnade vakter som en ytterligare fysisk barriär (Aftonposten, 2013). Sverige var lite senare med denna föreskrift men den trädde i kraft den 1 juli 2013 (Sveriges Riksdag, 2013)

## **3.0 Teoretisk ramverk**

### **3.1 Resilience Engineering**

Resilience Engineering har fokus på lyckade händelser med ett bra utfall, likväl som de händelserna med ett dåligt utfall (Hollnagel, 2009). Säkerhetsteorins delade fokus ger studien ett djup, med inspel från lyckade tilltag såväl som misslyckad tilltag mot piratverksamhet.

Med fokus på lyckade operationer förstås säkerhet som att lyckas operera under varierade förhållanden (Hollnagel, 2008). Denna uppfattning angående säkerhet kännetecknar Resilience Engineering, då den motsäger den traditionella. Traditionellt kan säkerhet förstås utifrån oönskade och misslyckade händelser, med förståelsen av säkerhet som frånvaron av oönskade händelser (Hollnagel, 2009) Säkerhet och kärnverksamheten går tillsammans hand i hand mot lyckade operationer inom Resilience Engineering. Med andra ord kan inte säkerhet separeras från kärnverksamheten då säkerhet ska betraktas som en förutsättning för produktion, och produktion som en förutsättning för säkerhet (Hollnagel, 2009).

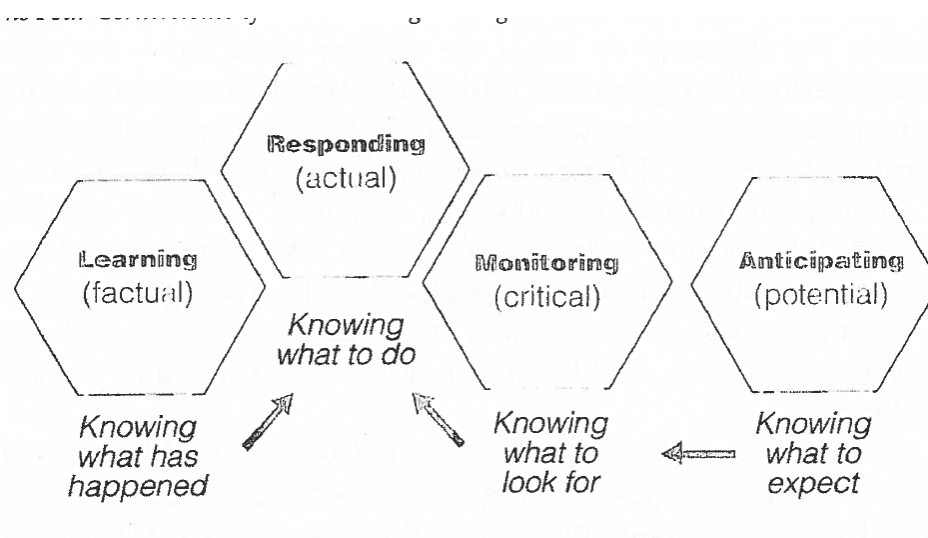
Med Resilience Engineering är fokus förståelsen om varför en normal operation lyckas nyckeln, för att prestera bättre och säkrare (Hollnagel, 2009). Piratverksamheten har minskat de senaste åren i Adenviken. Vilka lyckade tilltag har bidragit till detta faktum? Denna fråga blir naturlig att väcka ur ett Resilience Engineering perspektiv. Ett perspektiv som kommer följa denna studie.

Med bakgrund av fokus på lyckade operationen går det dock inte att bortse från misslyckade operationer. Resilience Engineering belyser underliggande orsaker till misslyckande och bristande funktioner, som centralt för att lyckas förstå orsaker till oönskade händelser (Hollnagel, 2009). Hollnagel menar att genom förståelsen kan man lyckas att eliminera orsaker samt få kunskapen om hur man ska förbättra de befintliga barriärerna. Med ett ensamt fokus på vad som går fel missar man helheten, då helheten i en organisation vanligen består övervägande av lyckade operationer. Det är helhetsbilden man söker och utifrån den, lärdom från samtlig tillgänglig data (Hollnagel, 2009).

Mannen bakom säkerhetsteorin, Erik Hollnagel, beskriver intressant ETTO- principen utifrån naturens vardagliga levnader. Hollnagel argumenterar för att fåglar tillämpar sig av ETTO- principen dagligen. Då de väljer risken att äta i det öppna, där tillgången på mat är stor men risken för fara är större, jämfört med att äta i det gömda. I det gömda finns det mindre mat och risken för fara är betydligt mindre. Hollnagel menar att orsaken till detta går att hänvisa till alla lyckade gånger som fåglarna fått äta sin mat i det öppna. Därav fortsätter fåglarna sitt beteende (Namahn, 2008). Intressanta paralleller från sjöfarten och i synnerhet denna studie. Fartyg som dagligen passerar genom Adenviken är medvetna om risken, men väljer att förbise från den med hänsyn till inkomsten av alla lyckade passager. ETTO- principen grundar sig i förhållandet mellan effektivitet och noggrannhet, där effektiviteten kan härledas till seglats genom Adenviken och den längre seglatsen runt Godahoppssudden till noggrannhet. Då fartyg genom noggrannhet helt undgår piratverksamheten i Adenviken, men en minskad effektivitet som resultat. Tid är återigen pengar.

### 3.2 De fyra hörnstenarna

För att ytterligare definiera och förklara Resilience Engineering beskrivs de fyra hörnstenarna, se figur 1. De fyra viktiga funktionerna som de även beskrivs, representerar var för sig ett systems viktiga förmåga. Dessa fyra hörnstenar är grunden i hur man lyckas bygga ett motståndskraftigt system (Hollnagel, 2009).



Figur 1 - The four cornerstones of Resilience Engineering (Hollnagel, 2009).

### **3.2.1 The Factual**

Ett motståndskraftigt system måste ha förmågan av att lära från tidigare erfarenhet. Hollnagel belyser detta själv som väldigt självklart. Men essensen ligger hur effektivt lärdom och kunskap behandlas. Vilka tidigare händelser och erfarenheter som tas med i beräkningarna, hur de analyseras och förstås samt när och hur ofta lärandet sker (Hollnagel, 2009).

Det fundamentala utifrån the factual är vetenskapen om vad som tidigare har skett. Detta är centralt när det handlar om att försvåra piratangrepp.

Det handlar både om sjöfartsnäringen som helhet, likväl som fartyg på individnivå. Vilka åtgärder har man vidtagit inom branschen? Vilka har lyckats kontra vilka har misslyckats? Vilka erfarenheter bär branschen i piratangreppsfrågan? Vad är nästa strategi i förhållande till tidigare erfarenheter?

På fartygs individnivå kommer frågor kring tidigare seglatser väckas. Vilka metoder har lyckats för att motarbeta piraterna? Det är viktigt att dra lärdom av tidigare seglatser genom relevant farvatten. Återigen handlar Resilience Engineering om att använda all tillgänglig data effektivt i beräkningar. Det är fortsatt intressant data utifrån en seglats i en pirathärjad Guineabukt, men ska man segla i en pirathärjad Adenvik bör man rannsaka just den data. Likaväl som att hålla sig uppdaterad på områdets status. Vilka tidigare händelser ska läggas mer vikt på och vilka kan man lägga mindre på?

### **3.2.2 The actual**

Anses som det minsta man kan kräva av ett system. Av den enkla anledningen att inget system kan vidhålla sin funktion och fortsätta existera utan förmågan att reagera på vad som händer (Hollnagel, 2004). Som tidigare nämnt så reagerar ett motståndskraftigt system genom att anpassa sin funktion, för att fortsätta vara motståndskraftigt i varierande förhållanden. The actual hörnstenen handlar även om att begränsa en oönskad händelse. Exempelvis i de fall där pirater lyckas att bordra, manskapet ska då veta hur de ska hantera detta. Tillflykt i en väl förberedd citadell (skyddsrum ombord) är då en lösning i enhet med the actual. Man begränsar den oönskade händelsen genom att hålla manskapet tryggt.

För att systemet ska lyckas reagera på en händelse krävs det en upptäck av att något har skett. Vidare ställs det krav på systemets förmåga att identifiera händelsen, samt erkänna eller uppskatta att en reaktion är nödvändig. För att systemet slutligen ska veta hur reaktionen ska träda i kraft (Hollnagel, 2009). Exempel som studien behandlar; utkiken ser att pirater är

närvarande, slår larm, vattenkanoner startas och piraterna misslyckas med att bordra. Den oönskade händelsen undanvärjs. En enkel beskrivning på hur ett optimalt system reagerar, när systemet vet hur det ska reagera i enhet med the actual.

Väsentligt för ett optimerat system är identifieringen av händelsen. Detta är avgörande för hur systemet vidare reagerar. Med andra ord handlar det om att säkerhetsställa att systemet identifierar rätt händelser och hot att reagera mot. I the actual hörnstenen är fokus centralt, då ett system lätt blir sårbart vid ett felaktigt fokus (Hollnagel, 2009).

Ett system som reagerar på fel saker förlorar resurser till att reagera på rätt saker. En utkik som identifierar ett misstänkt piratangrepp på styrbords sida, slår larm och vattenkanoner startas. Resurserna läggs på styrbordssida och babordssida är öppen för piratangrepp.

Ytterligare en tydlig förenkling av problematiken. Men the actual hörnstenen visar vikten av att inte bara reagera, utan vikten av hur man reagerar.

### **3.2.3 The critical**

Motståndskraftiga system måste ha förmågan att flexibelt övervaka sin omgivning. Detta för att lyckas reagera och hantera händelser som kan tänkas bli kritiska i framtid (Hollnagel, 2009). Med att flexibel övervakning menas förmågan att sporadiskt kringgå rutiner, för att inte fastna i ett mönster av rutiner och vanor. Rutiner är en stor del när det kommer till sjöfarten, men tänker flexibel övervakning genom variationen av övervakningsmetoder. Studien behandlar, ur handelsflottans perspektiv, utkik, AIS, radar och samverkande kommunikation.

Övervakning handlar inte bara om att planlöst övervaka omgivningen. Stort fokus läggs vid att bedöma vad som övervakas. Att övervaka allt för att lyckas bedöma vad som kan bli en framtida händelse är framgångsmetoden enligt the critical hörnstenen. Lyckas systemet med det kan man på förhand tidigt inställa sig till en kommande händelse. Genom detta kan man frigöra resurser från konstaterandet att en händelse knackar på dörren (Hollnagel, 2009). I förbindelse med seglats i högriskområdet vid Afrikas horn bör varje enskilt fartyg enligt riktlinjer registrera seglatsen hos MSCHOA (Maritime Security Center Horn of Africa övervakar fartyg som seglar genom Adenviken (MSCHOA,2014)) och rapportera till UKMTO (UK Maritime Trade Operation, samlingspunkt mellan den civila handelsflottan och militären i Adenviken (UKMTO, 2014).) I enhet med the critical lyckas man då övervaka omgivningen och köpa sig tid. Tiden är essensen här, det handlar om att vid ett tidigt skede

fastslå att en händelse kommer ske. För att på så sätt lyckas reagera och förutse framtida åtgärder.

### **3.2.4 The potential**

Potentiella framtida händelser ur ett långsiktigt perspektiv är temat utifrån the potential hörnstenen. Skillnaden från tidigare hörnsten, the critical, är tidsperspektivet samt hur man går till väga. Syftet med att långsiktigt övervaka är att finna möjliga framtida händelser, förhållanden eller förändringar i tillståndet. För att förhindra och lyckas motverka oönskade händelser på långsikt (Hollnagel, 2009). Studien kommer att fördjupa sig i detta genom att studera troliga framtida procedurer och militär närvaro/frånvaro. Med andra ord hur sjöfartsnäringen ser på framtiden angående piratverksamhet. Kan man motivera militär närvaro i Adenviken fem år framåt i tiden?

Att finna det potentiella kräver antingen fantasi eller förmågan att föreställa sig nyckelaspekter för framtiden, vilket är en förutsättning för att lyckas kartlägga varifrån problem mest troligen kommer att uppstå (Westrum, 1993). Hur kommer piratverksamheten att se ut i framtiden? Hur ska man följa med i utvecklingen av riktlinjer och fysiska barriärer? Svårigheten denna hörnsten medför är disciplin i kombination av förmågan att föreställa sig. Då det handlar om långt fram i tiden kan det vara svårt att se fördelarna på kort sikt. Det sanna motståndskraftiga systemet ska inse att något kommer att krävas av det i framtiden (Hollnagel, 2009).

### **3.3 Barriärer**

Resultatet av en olycksanalys är vanligen en beskrivning av en eller flera orsaker som tillsammans bidrar till tillfredställande förhållanden. En olycka kan även beskrivas med hjälp av barriärer som har fallerat. En ensam barriär är dock sällan den huvudsakliga orsaken till en olycka. Generellt kan man beskriva en barriär som ett hinder eller blockering (Hollnagel, 2004).

Hollnagel definierar två syften hos barriärer:

1. Förmågan att förhindra att en händelse äger rum.
2. Omintetgöra eller minska inverkan av konsekvenserna om det sker ändå.

Den förstnämnda beskriver en barriärs förmåga att omöjliggöra att en specifik handling eller händelse inträffar. Den sistnämnda beskriver en barriärs förmåga att försinka okontrollerade

utlösande av energi och materia. Genom att försinka även begränsa konsekvenserna alternativt avmatta dem (Hollnagel, 2004).

Detta är de två grundläggande kategorierna av barriärer, de som förhindrar och de som skyddar. Barriärer som förhindrar är designade för att verka innan händelsen äger rum, för att kunna förhindra olyckan (Hollnagel, 2004). Exempelvis vattenkanoner, vars uppgift är att förhindra bordring av pirater. Barriärer som skyddar har huvudsyfte att verka som en sköld efter en händelse, skölden ska lyckas skydda miljö och människor. Det tydligaste exemplet i denna studie är citadellen.

Hollnagel ställer även aktiva barriärer mot passiva barriärer. En aktiv barriär fullgör en eller flera funktioner. Jämfört med en passiv barriär som uppfyller sin funktion genom att bara vara tillgänglig, utan att aktivt göra något (Hollnagel, 2004). I denna studie stöter vi samman med vattenkanoner, vilket är ett klart exempel på en aktiv barriär. Då den har flera funktioner, både i den form av att verka avskräckande på piraterna och att fysiskt spruta vatten. Vattenkanoner monteras längs relingen på fartyget för att aktivt förhindra bordring av pirater. Förtydligande genom att jämföra med en passiv barriär. Då en docka vanligen kan placeras på relingen, för att påkalla piraternas uppmärksamhet om att det råder noggrann och extra utkik. Dockan i sig har ingen annan funktion än att just passivt avskräcka.

Vidare förklarar Hollnagel skillnaden på permanenta och temporära barriärer. Permanenta barriärer är allt som oftast en del av designen av exempelvis ett fartyg. Fartyg med exempelvis permanent monterade vattenkanoner. Temporära barriärer kan med fördel liknas civila beväpnande vakter ombord i HRA-området (High Risk Area, område där piratverksamhet och/eller piratattacker har förekommit (BMP4, 2011)) Adenviken. Civila beväpnande vakter som under en bestämd och begränsad tid seglar ombord medför en temporär barriär.

### **3.3.1 Barriärsystem**

Tankar angående kategorisering av barriärsystem är vilt skilda och litteratörer råder det ingen brist på. Hollnagel är väl medveten om detta och använde det underlaget vid framställningen av egna kategorier. Leveson(1995) hjälper Hollnagel definiera funktionella barriärsystem medans Kecklund (1996) diskuterar en barriärs förmåga att förhindra den mänskliga faktorn. MORT- tekniken (Trost & Nertney, 1985) är ett flitigt förekommande i Hollnagels utgångspunkt av att analysera barriärer. Erik Hollnagels klassificering av barriärsystem

kommer främst att behandlas i denna studie. Med utgångspunkt i Resilience Engineering faller det sig naturligt att använda Hollnagels syn på barriärer.

### **3.3.2 Fysiska eller materiella barriärsystem**

Syftet med denna typ av barriärsystem är att fysiskt förhindra en handling eller händelse från att ske. Fysiskt kan barriärsystemet även skydda genom att blockera eller förmildra effekterna av en oönskad händelse (Hollnagel, 2004). Exempel på fysiska barriärsystem; skott, taggtråd och högt fribord. Ett fysiskt barriärsystem karaktäriseras av verkliga fysiska hinder för energi att transporteras från punkt A till B. Det kan likväl handla om att fördröja en oönskad handling. Studien kommer i kontakt med fysiska hinder som försvårar för pirater. En nackdel som kännetecknar ett fysiskt barriärsystem är dess gräns. En dörr är effektivt tills den öppnas, antingen med våldskraft eller utan. Begränsningarna hos ett material står och faller med detta barriärsystem (Hollnagel, 2004).

### **3.3.3 Funktionella barriärsystem**

Ett funktionellt barriärsystem fungerar genom att förhindra handling. Det bygger på låsmekanismer. Exempelvis kan man se skeppskassaskåpet som ett funktionellt barriärsystem, ett kassaskåp med antingen ett logiskt eller tidsinställt lås. Ett annat exempel för att förtydliga ett funktionellt barriärsystem är förekommandet att montera stålbalkar invändigt på vattentäta svängskott. De vattentäta svängskotten kan då endast öppnas från insidan av en citadell. Stålbalkarna bidrar både till att förhindrar och säkra manskapet från oönskade pirathandlingar.

### **3.3.4 Symboliska barriärsystem**

Definieras av att det behövs en tolkning för att uppnå sitt syfte. Någon måste uppfatta och agera för att reagera som avsett i ett symboliskt barriärsystem. Dockor som placeras längs reling, civila beväpnade vakter ombord, militär närvaro och skyltar som indikerar stark ström är exempel på symboliska tilltag som kräver en tolkning och reaktion hos piraterna. Syftet är att avskräcka och informativt avleda handling.

### **3.3.5 Immateriella barriärsystem**

Detta barriärsystem är en kompromiss till immateriella barriärer. En immateriell barriär saknar fysisk form eller substans i situationer där de har verkan. Barriärer inom systemet kan dock vara fysiskt representerade i form av ett dokument exempelvis. Denna typ av barriärer är helt beroende av kunskap för att uppnå sitt syfte (Hollnagel, 2004). Kännetecknen yttrar sig genom regler, riktlinjer, säkerhetskultur ombord, restriktioner och lag. Fundamentet för denna



studie baseras på kunskap i form av riktlinjer i BMP4. Immateriella barriärsystem kommer att ta en stor plats i denna studie.

### **3.4 Teknisk litteratur**

Studien lägger stor vikt på intervjuer och att utformningen av frågor förankras i teknisk litteratur. Ett djupt förankrat dokument som behandlas i studien är *Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy (BMP4, 2011)*. Detta dokument är utarbetat som en handbok av flera organisationer inom sjöfartsnäringen som tar upp hur man skall planera och operera samt träning för rederi och skeppare vid operationer i HRA-området Adenviken. Detta dokument ger tydliga riktlinjer som man bör ha väldigt god kännedom om. BMP4 publicerades år 2011 och är specificerad på just Adenviken (BMP4, 2011). Studien kommer att rikta in sig på HRA-området utanför Somalia vid Adenviken, vilket ger ett tydligt användande av BMP4.

#### **3.4.1 BMP4**

Nedan följer en förklaring av de olika defensiva tilltag som BMP4 förespråkar under sektion 8, *Ship Protection Measures*. Detta är grundlaget för de flesta rederier men modifieras för individuell tillpassning, vid seglats genom HRA-området Adenviken (BMP4, 2011).

För att i ett tidigt skede uppdaga piraternas närvaro skall man försöka att använda fler personer som utkik, gå kortare vakter för att kunna vara mer uppmärksam på det som sker, ha en radarvakt som hela tiden följer med på radaren och ekon som verkar vara suspekta. Man kan även placera ut dockor på däck för att påvisa pirater att man håller extra utkik (BMP4, 2011).

För att skydda personalen som befinner sig på bryggan rekommenderar BMP4 att manskapet på bryggan ska använda sig av skyddsväst och hjälm. Bryggan är huvudfokus för piraterna då de vill få kontroll över fartyget. Detta uppenbarar sig genom riktad eld mot bryggan. Vidare rekommenderar BMP4 att använda sig av en skyddsfilm på ventilerna för att motverka glassplitter som kan uppkomma vid skottsälvor (BMP4, 2011).

För att kontrollera att piraterna inte skall kunna röra sig fritt i fartyget anser BMP4 att man ska vidta åtgärder. Man ska se till att man har låst svängskott och luckor för att få bästa möjliga skydd (BMP4, 2011)

Stegar och annan form av klättringsutrustning samt verktyg skall göras svårtillgängligt för piraterna. Man skall förvara dessa på en säker plats så inte piraterna kommer åt dessa. Vattentäta svängskott ska vara stängda och man ska kontrollera att dess spärr är ordenligt nedfäld. När pirater ska borda gör de ofta detta genom att använda sig av stegar, kastar hakar med rep eller långa böjda stavar som innehar rep (BMP4, 2011).

BMP4 rekommenderar att man kan använda sig av fysiska barriärer t.ex. vattenkanoner, vattenånga samt taggtråd som placeras ut på relingen (BMP4, 2011).

Alarmeringen ombord vid piratangrepp ska ha en specifik signal så manskapet vet vad det handlar om. Det innebär att man går till rätt mönstringsplats, att man har kännedomen om att pirater är på väg mot fartyget samt att det man tränat praktiseras (BMP4, 2011).

För att göra det svårt för piraterna att borda används även fartygets manövrering, man ska innan man seglar in i högriskområdet ha väldigt god kännedom om fartygets karaktistiskt och hur man gör det svårt för piraterna att ta sig ombord i fartyget. Man ska ha testat på kursändringar som skapar mycket sjö, i form av svallvågor. Detta ska vara inövat och samtidigt ska man försöka behålla farten, då farten är väldigt viktig (BMP4, 2011).

Man ska kontrollera och se att belysningen ombord fungerar. Lanterneförning ska aldrig stängas av, man ska ha möjlighet att använda en strålkastare för uppdagande av pirater (BMP4, 2011).

För att skydda sig ska man ha planerat en säker mönstringsstation eller en citadell. En säker mönstringsstation är ett utrymme som skall ge bästa fysiska skydd för besättningen, ofta placerat på ett lågt däck. En säker mönstringsstation ska skydda besättningen mot eldsalvor från piraterna, såväl som handeldvapen (BMP4, 2011).

Citadell ska vara ett utrymme som skall användas för att motverka att piraterna kan ta gisslan. Denna citadell ska ses som en ytterligare barriär och inte som en lösning för att slippa använda andra defensiva tilltag att motverka piratattacker. Tanken med citadell är att man ska stänga ute piraterna och att militär ges mer tid till undsättning. Kraven för militärt bistånd är att 100% av besättningen befinner sig i citadellen. Man ska ha möjlighet till tvåvägskommunikation och piraterna ska ej ha möjlighet till framdrivningen av fartyget (BMP4, 2011)

Användning av civila beväpnade vakter är upp till rederiet och flaggstaten själva att besluta om. Vid användning av civila beväpnade vakter ska detta ses som en ytterligare barriär och inte som ett alternativ för använda andra defensiva tilltag för att skydda sig. Man skall även rapportera detta till UKMTO och MSCHOA.

Genom detta har man koll på vilka fartyg som har beväpnade vakter ombord och vilka som inte har det. Noggrann planering och kontakt med militära fartyg rekommenderas även när man har civila beväpnade vakter ombord. IMO har även arbetat fram en riktlinjer för att hjälpa flaggstater och rederier hur man skall hantera civila beväpnade vakter (BMP4, 2011).

Dessa defensiva tilltag som vi nämnt ovan är ett axplock av riktlinjer som BMP4 anser att man ska använda. Det är upp till rederierna själva att bestämma vad som fungerar bäst på ett bestämt fartyg och specifik operation (BMP4, 2011).

## **4.0 Metod**

### **4.1 Design**

Studien har använt sig av en kvalitativ analysmetod för att besvara frågeställningen. Den baseras i huvudsak på intervjuer med en mindre grupp av människor som har god expertis inom ämnet. Dessa individer har olika bakgrunder där den subjektiva erfarenheten är viktig. Deltagarna i studien var specifikt utvalda från både Norge och Sverige. Urvalet av deltagare bestod av sjöofficerare och representanter från större organisationer inom sjöfartsnäringen. Gemensam nämnare var kunskapen och erfarenheten inom frågor rörande problemen som piratverksamhet orsakar.

Intervjuerna genomfördes mellan början av februari och slutet av april 2014. Efter varje intervju har vi i enlighet med grundad teori påbörjat analys. Grundad teori som analysmetod användes för att analysera intervjuerna och datainsamlingen. Detta för att i ett tidigt skede se tendenser och skapa en tidig förståelse kring detta tema. (Langdrigde, 2006).

Forskningen startade med att vi intervjuade personer som arbetat i högriskområdet utanför Adenviken. Deltagarna i fråga har antingen bakgrund från det militära eller från handelsflottan. Forskningen fortsatte sedan med fokus på vad länderna, Norge och Sverige, och sjöfartsnäringen i helhet anser om frågeställningen. Den komparativa studien belyste även skillnader i marinens och handelsflottans uppfattning i frågeställningen.

### **4.2 Deltagare**

Studien baserades på individer med olika typer av bakgrunder. Deltagarna har genomgående varit män i åldrarna 30-55 år. Studien representeras av tio deltagare från Norge och fyra deltagare från Sverige. Intervjuer med militärer från Sverige som varit delaktiga i Operation Atalanta och militärer från Norge som varit delaktiga i Operation Ocean Shield. Studien innehöll även intervjuer med befäl från handelsflottan. Dessa med olika erfarenheter och varande i Adenviken vid olika tidpunkter, för att få en djupare bild på vad som har skett under de senaste åren. Intervjuer av statliga instanser inom sjöfartsnäringen från både Norge och Sverige samt större sjöorganisationer representerades i studien.

Studien använde olika intervjuguider beroende på bakgrunden av den som blev intervjuad. De största skillnaderna mellan deltagarna var utbildning, val av karriär och om man fysiskt har seglat i högriskområdet vid Adenviken. Studien hade inte som föremål att lägga vikt på

deltagarnas bakgrund. Fokus i studien lades vid dess frågeställning oberoende bakgrund hos deltagaren. Deltagarnas olika bakgrunder ger frågeställningen ett djupare perspektiv.

Deltagarna som medverkat i studien presenteras i tabellen nedan. (Tabell 1.1) Deltagare beskriver personens bakgrund, nationalitet visar om personen är svensk eller norsk och ställning informerar vilken arbetsuppgift personen har.

Deltagare	Nationalitet	Ställning
Handelsflottan	Norsk	Styrman
Handelsflottan	Svensk	Överstyrman
Militär	Norsk	Kaptenlöjtnant
Militär	Norsk	Kommendörkapten
Militär	Norsk	N/A
Militär	Norsk	Örlogskapten
Militär	Norsk	Örlogskapten
Militär	Svensk	Radiooperatör
Sjöorganisation	Norsk	Direktör
Sjöorganisation	Svensk	Sjösäkerhetsrådgivare
Statlig myndighet	Norsk	Seniorrådgivare
Statlig myndighet	Svensk	Nautisk handläggare
Större rederi	Norsk	QHSE-manager
Utbildningscenter	Norsk	Säkerhetsinstruktör

Tabell 1.1

### 4.3 Procedur

Pilotintervju genomfördes 11.02.2014 med en expert inom området. Den framtida intervjuguiden gavs då möjligheten att utformas utifrån feedback. Pilottestet av intervjuguiden ledde till kvalitetssäkring vid formuleringen av frågor samt en tidig förståelse i ämnet (Langdridge, 2006). Detta gav studien en solid grund till datainsamlingen. De intervjuguiden forskningen använt sig av baserades på frågeställningar och teman som uppkom efter första pilotintervjun samt teknisk litteratur i form av BMP4.

Studien använde sig av semistrukturerade intervjuer, vilket betyder en öppen intervju där frågorna anpassades efter individernas bakgrunder och erfarenheter. Utifrån individens bakgrund och erfarenhet uppmanades fria berättande svar på frågorna. En öppen och naturlig dialog gav då deltagaren möjligheten att ge sin egen syn på ämnet. Intervjuguiden kunde med fördel anpassas utifrån individens svar och möjligheten till följdfrågor uppmanades (Kvale & Brinkmann, 2009).

Exempel på frågor ur intervjuguiden som var återkommande vid varje intervjutillfälle. *Hur anser du det internationella samarbetet fungerar rörande piratverksamhet? Vad anser du om civila beväpnade vakter, och vilka erfarenheter angående civila beväpnade vakter har du?* Dessa frågor hade inte något rakt svar, utan här har personen som blev intervjuad fått använda sin expertis och kännedom i frågan. Återigen uppmanades spontana följdfrågor som gav spontana och oväntade svar (Kvale & Brinkmann, 2009). Exempelvis efter frågan; *Hur anser du det internationella samarbetet fungerar rörande piratverksamhet? Beroende på deltagarens svar utformades följdfrågor i stil med. Varför fungerar det så bra? / Vad saknar du i samarbetet?*

Totalt har 14 personer intervjuas under forskningen. Studien använde både e-postbaserade intervjuer och face -to-face intervjuer. Beroende på de geografiska avstånden fick vi inte möjlighet att intervju alla face-to-face. Det erbjöds alternativ till alla personer som vi ansåg inte skulle vara faktiskt möjligt att intervju på plats. Alternativen var att använda Skype, telefon eller genom e-post skriftligt besvara frågorna. Genom alternativet intervju via telefon användes ljudupptagning och upplägg med semistrukturerad intervjuform.

Studien har använt sig av teknisk litteratur som supplement till intervjuer (Strauss & Corbin, 2008). Här syftas det på dokumentet BMP4 som verktyg, för att fördjupa intervjuerna och ge en ökad förståelse hos deltagarna. *"En utmärkande del i BMP4, Best Management Practices,*

*behandlar handelsflottans samverkan med militära aktörer i Adenviken, hur upplever ni att den samverkan fungerar/fungerat?"* (Intervjuguiden, se APPENDIX III )

Anonymitet för deltagarna i denna studie har varit viktig. Studien är anmäld till Personvernombudet för forskning och Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste (NSD) har godkänt forskningen. Samtyckeschema, se APPENDIX II.

#### **4.4 Analys**

Med grundad teori som utgångspunkt såg vi tidigt ett tema i studien. Då grundad teori baseras på en tätt koppling mellan analys och datainsamling (Langdridge, 2006). Temat ledde studien i rätt riktning genom att öppensinnat genomföra de första intervjuerna. Den tidiga analysen av intervjuerna goda förutsättningar för den fortsatta forskningen, vilket gav fokus och tydlig udd på datainsamlingen (Langdridge, 2006). Studiens tydligaste exempel kan hänvisas till pilotintervjun, som nämnt under procedur. Intervjuguiden utvecklades successivt allt eftersom kunskapsnivån hos oss växte. Detta ledde till att frågor ersattes alternativt togs bort ur den ursprungliga intervjuguiden. Erfarenheten av tidigare följdfrågor bidrog till bättre och mer informativa intervjuer med deltagarna.

Varje intervju som ljudupptogs transkriberades snarast möjligen efter att den avslutades. Under transkriberandet av intervjuerna har vi skrivit ned och analysera vad personerna faktiskt har sagt under intervjuerna, även anteckningar från intervjun användes vid analys. Transkriberingen skapade studien en solid empirisk grund att stå på (Kvale & Brinkmann, 2009).

Transkribering av telefonintervjun föreföll sig naturligt på samma sätt som en face-to-face intervju. Det geografiska avståndet undveks då att ses som ett hinder (Elmholdt, 2006).

Alternativet med e-postbaserade intervjuer medförde en längre responstid. Denna tid tjänades in genom den lättvinnliga transkriberingen korrespondens via e-post medförde. Detta medförde även en datamängd som omedelbart var klar för analys (Kvale & Brinkmann, 2009). E-postbaserad intervju lade stor vikt på välformulerade frågor då vi undvek överflödiga korrespondens (Elmholdt, 2006).

Inom grundad teori har vi arbetat med teoretiskt urval (Langdridge, 2006). Urvalet styrdes då av analysen vilket gav oss möjligheten att specificera frågor i intervjuguiden samt att rikta frågor mot specifika individer. Studien praktiserade detta genom att ta kontakt med personer

som vi uppfattade kunna ge mer information i frågeställningen genom att komplettera datainsamlingen. Det uppenbarade sig exempelvis genom kontakt med organisationer eller litteratur där vi blev vidare hänvisade. Då den ursprungliga kontakten baserades på analys av data vi samlat in, antingen via intervju eller dokument. Även dokument lyckades lyftas fram som komplement till datainsamlingen, då analysen hänvisade oss vidare till specifika dokument.

Studien har kategoriserat likheter och olikheter genom en konstant komparativ metod för att förhindra att kategoriseringen och teorin blir för bred och abstrakt (Langdridge, 2006). Även teoretiskt urval bidrog till den komparativa metoden. Deltagarna i studien kan med fördel kategoriseras i tre kategorier; Handelsflottan, Marinen och Administrativa organ. Denna kategorisering föreföll sig naturlig utifrån den komparativa analysen.

Vidare kodning i studien har genom en dynamisk process i fokuserad kodning lett till kategorisering av data utifrån analysen. Där likheter och olikheter behandlas i resultatdelens rubriker och underrubriker. Fokuserad kodning gav studien konceptuella kategorier i diskussionsdel där resultatdel fördjupas genom sammanhang i data (Langdridge, 2006). Studien har haft en stor tillgång till data vilket har lett till stora textmassor, med bakgrund av fokuserad kodning har kategorierna Kunskap, Barriärer och Framtiden växt fram i resultatdel. De konceptuella kategorierna har i sin tur hjälpt studien att utveckla begrepp i den diskuterande delen.

I enhet med Strauss och Corbins syn på grundad teori kommer studien att grunda en teori utifrån insamlad data. Analysen har haft som föremål att utveckla begrepp. Begrepp förstås här som tolkningar av data, med andra ord en produkt av analysen (Strauss & Corbin, 2008).

Teknisk litteratur i form av dokumentationen BMP4 har varit ett hjälpmedel genom analysprocessen. Då studien gavs möjlighet till att ifrågasätta dokumentationen utifrån dess brister och förenklingar. Exempelvis har fynd lyckats finna brister i BMP4, vilket presenterats i diskussionsdel. Vidare har BMP4 erbjudit stöttning i utformandet av begrepp. Användning av teknisk litteratur bidrar till att validera fynd och illustrera brister i litteratur (Strauss & Corbin, 2008).



Ett teoretiskt ramverk blev naturligt att förhålla sig till i och med dokumentet BMP4 och högskolans riktlinjer att knyta detta mot ett tidigare ämne på skolan. Studiens syn på teoretiskt ramverk grundas i förmågan att ge insikt, vägledning och utveckla begrepp (Strauss & Corbin, 2008).

I en avslutande diskussion har studien som föremål att föra resonemang inom det teoretiska ramverket. Resilience Engineering användningsområde i sammanhanget piratproblematiken ifrågasätts. Begrepp utifrån teoretiskt ramverk ger struktur och verktyg (Strauss & Corbin, 2008) Vidare underlättades inramningen av studiens fynd genom ett teoretiskt ramverk.

## 5.0 Resultat

Under analysen av intervjuerna valde vi att utifrån kodning kategorisera de defensiva tilltag som används i Adenviken. Detta blev gjort genom utbildning, barriärer och framtiden, se tabell 1.2.

Varför har piratverksamheten minskat vid HRA-området Adenviken?

Kunskap	Barriärer	Framtiden
Utbildning	BMP4 Civila beväpnande vakter Användning av civila beväpnande vakter Val av vaktföretag Militär samvaro	Internationell samverkan Efterlevnad BMP

Tabell 1.2

### 5.1 Kunskap

#### 5.1.1 Utbildning

Handelsflottan berättar att man under utbildningen inte har lärt sig speciellt mycket om ämnet piratverksamhet, oberoende på om man gått på universitet eller yrkesskola. Personerna kände att utbildningen inte hade hjälpt att hantera piratverksamhet utan det var rederiernas egna procedurer och rutiner som gett den kunskapen man behöver för att hantera detta problem. "*Under min utbildning fick vi den mesta informationen om pirater från egna arbeten.*" (Svensk överstyrman)

Handelsflottan ansåg att alla ombord bör läsa interna rapporter och BMP4 för att öka kunskapen om ämnet. Men samtidigt berättar man att detta inte enbart går att läsa sig till, utan man måste vara på plats för att känna och förstå hur man själv som person reagerar.

Medvetenheten angående piratverksamheten har ökat, vilket har hjälpt oss att utöka informationen och tillvägagångssätten som rekommenderas, menar säkerhetsinstruktören. Idag arbetar säkerhetsinstruktören med kursen *Ferdighetscertifikat for sjøfolk med særlegesikringsplikter / sikringsbevissthet* (Sjøfartsdirektoratet, 2014). Kursen leder till introduktion i BMP4, vilket innebär att man är får en lite inblick i piratproblematiken.

Säkerhetsinstruktören berättar. *"Om jag skulle ha gjort en kurs för manskapet , skulle jag hellre ha fokuserat på det att hantera att man blir utsatt för våld. Det att bli utsatt för direkt våld, att bli hotad med vapen."*

För att utöka medvetenheten och kunskapen arbetar en norsk organisation mot enskilda rederiers kunskapsnivå. Organisationen förmedlar exempelvis grundlig kunskap om BMP4, rekommendera professionella vaktföretag och föreslå defensiva tilltag. Även privata analysföretag och försäkringsföretag kan bidra med ytterligare information, enligt den norska organisationen.

Men samtidigt anser den norska organisationen att rederierna överlag har god kunskap generellt om piratverksamhet. Den norska organisationen menar även att den seglande handelsflottan är den största informationskällan till vad som faktiskt sker i farvattnet, vilket leder till framtida kunskap inom piratverksamhet i HRA-området Adenviken. Organisationen från Norge anordnar ett möte för rederierna tre till fyra gånger per år för att kunna diskutera aktuella frågor inom maritimsäkerhet, för att medföra en bättre kunskap.

Den norska myndigheten menar att rederiernas kunskap måste ses i sammanhang med hur utvecklingen har gått. När seniorrådgivaren vi intervjuade började arbeta vid myndigheten var det en begränsad kunskap om vad piratverksamhet faktiskt var. Detta visas tydligt genom vilka defensiva tilltag som rederierna själva verkställde. Svensk överstyrman berättar. *"Jag har själv erfarenheter från tiden då man själv ombord fick ta ställning till vad för skydd av fartyget man skulle ta i kraft, i området med pirater."*

Det var under åren 2006-2007 man började fokuserade på att det egentligen inte fanns några rättningslinjer, varken från flaggstat eller sjönäringsorganisationer, menar den norska myndigheten. Utan man arbetade väldigt mycket från egen omdömesförmåga, det blev kaptens enskilda beslut som avgjorde vilka defensiva tilltag han eller hon verkställde. Av denna anledning påbörjade sjöfartsnärings arbetet mot att utveckla riktlinjer i defensiva tilltag. Februari 2009 lyckades sjöfartsnärings presentera första versionen av BMP, avslutar personen vid den norska myndigheten.

Militär från Norge och Sverige som varit på plats i Adenviken berättade att besättningen hade övat mycket för att kunna hantera framtida situationer. Man var förberedd och hade en grundlig utbildning som bakgrund. Man hade omfattande fokus på piratverksamheten och säkerheten för sjöfolk i högriskområdet. *"Vi fick en gedigen utbildning här hemma innan vi*

*kastade loss. Sedan väl på plats så var det vi som fick utbilda andra inom ramen för EUCAP Nestor. Bland annat Djibouti Coastguard." (Svensk militär) EUCAP Nestor är utvecklad av EU, uppdraget är att man ska skapa en gemensam säkerhets- och skyddspolicy för att stärka den maritima kapaciteten runt Afrikas horn (EUCAP Nestor,2014).*

## **5.2 Barriärer**

### **5.2.1 BMP4**

Intervjuguiden ställde frågan. *"Vilka huvudsakliga metoder anser ni har bidragit mest rörande minskningen av piratverksamheten i Adenviken?"* Norsk organisation svarade. *"BMP, civila beväpnade vakter och marina insatser, de är dom tre stora och i tillägg är det en viss effekt av utveckling på land i Somalia."* Vidare svarar norsk militär. *"Det är primärt kombinationen av följande tre metoder: Militär närvaro i området, BMP och bruk av civila beväpnade vakter."* Detta är exempel på återkommande svar från intervjuguiden.

Utvecklandet av BMP anses vara en central faktor i arbetet mot piratverksamheten, enligt deltagarna i studien. QHSE vid norsk rederi förtydligar vikten av BMP4. *"BMP4 är ju elementärt och kravet där är att man alltid ska genomföra en riskvärdering innan man går in i HRA. Att verkställa dessa tilltag som behövs, BMP4 är elementär med taggtråd och dockor exempelvis."*

### **5.2.2 Användning av civila beväpnade vakter**

*"Det bygger på att man genomför BMP tilltagen första och sen kan man ha civila beväpnade vakter i tillägg då man behöver det. Det är var ingen genväg, alltså vapen på skepp ska inte vara någon genväg till säkerhet."* (Norsk organisation)

Vid varje intervju har vi fått som svar att de största faktorerna som bidragit till att piratverksamheten minskat drastiskt i Adenviken är utvecklandet av BMP4, militär närvaro samt användandet av civila beväpnade vakter. Genom att använda sig av intelligensföretag som arbetar med riskanalys och säkerhetshot, kan man få en god kunskap om vilka tilltag som är effektivast för en specifik operation med ett bestämt fartyg. Vidare bistår intelligensföretagen med rekommendationer av vaktföretag, enligt QHSE vid ett rederi.

*"Under 2010,2011 så blev det så att de flesta fartygen genomförde BMP, men det var flera fartyg som hade genomfört BMP som ändå blev kapat i enskilda tillfällen. Det var viktigt att fartygen fick en möjlighet till att ta ombord civila beväpnade vakter i tillägg till BMP. De var en ny hållning från rederiförbundets, rederierna och hela närningens sida som har varit*

*väldigt skeptiskt till bruk av civila beväpnade vakter. Man tyckte att situationen skulle eskalera, att det ville bli på sikt en mer farlig situation, mer våld osv. Sen visade det sig att de stämde inte, utan hade väldigt god effekt, en väldigt god avskräckande effekt på piraterna."*  
(Norsk organisation)

Användningen av civila beväpnade vakter erbjuder mer än bara en soldat med ett vapen. QHSE deltog i planeringen av en seglats genom Adenviken. Tidigt under planeringsfasen medgav delar av manskapet sin skepsis att följa med på seglatsen. Men efter att vaktföretaget man valt kommit ombord och informerat manskapet om hur man skulle bedriva säkerheten hade hela manskapet känt en lättnad.

QHSE menade att de som hade varit osäkra om att överhuvudtaget följa med på seglatsen kände sig övertygade och hade inga tvivel längre. *"Tror det var 1-2 i starten av denna seglats och några som var osäkra men efter presentationen av hela produkten så allt tvivel borta."*

### **5.2.3 Val av vaktföretag**

Studien får kännedom av norska myndigheten att det är ungefär fem till sex vaktföretag av den totala marknaden, som norska rederier använder sig av kontinuerligt. Det är viktigt att hela sjöfartsnäringen arbetar för att hindra oseriösa vaktföretag att etablera sig på marknaden, menar norsk militär. Vid intervjun med ett större rederi bekräftades det att i samband med eskaleringen av piratverksamheten skapades det väldigt många vaktföretag på marknaden. Många av dessa använde sig av afrikanska legosoldater. Dessa var billigare men de ansågs vara ett osäkert kort. *"Det som var avgörande för mig när jag skulle välja, var att jag fick europeiska vakter eller nordamerikanska, exempelvis Navy Seals eller SAS-soldater."* (QHSE)

Vid intervju av en svensk militär framkom det: *"Jag är kluven till civila beväpnade vakter. Därför att beväpnade vakter ombord är bra men det är en legosoldatvärld med många skumma och oseriösa aktörer."* Seniorrådgivaren menar däremot att norska rederier är noga att det är kompetent vaktpersonal ombord och han tvivlar inte på de val som norska rederier gör. Man chansar inte och går för det de billiga företagen utan man använder de vaktföretag som är bäst, vilket oftast även är de som är dyrast. QHSE säger. *"Så man kunde ju ha sparat en betydande summa, men better safe than sorry. Det skulle blivit dyrare om vi fått angrepp eller påkänning av pirater. För lösensummor, det vill man undgå."* Den norska myndigheten får även medhåll från svenska myndigheten som menar att civila beväpnade vakter ska styras under kontrollerade former. På samma sätt som norsk myndighet talar svensk myndighet om

att användningen av civila beväpnade vakter hanteras på ett önskvärt sätt av svenska rederier. Ett styrman vid handelsflottan berättar att han seglar inte i piratområden om han inte har civila beväpnade vakter ombord.

*"Min erfarenhet med civila beväpnade vakter är väldigt positiv. De var extremt professionella och hade lång erfarenhet innanför det militära. Det är ju en förutsättning att vakterna har ordentlig träning/erfarenhet. Jag seglar inte i piratområden utan civila beväpnade vakter som situationen är i dag. Är det möjligt för rederiet att ta ombord civila beväpnade vakter så är det ingen tvekan om du frågar mig."*

Intervjuguiden gav studien många entydiga fynd i frågan. *"Vad anser ni om civila beväpnade vakter?"* Exempelvis en svensk organisation svarar. *"Ett mycket viktigt element i bekämpandet av piratverksamheten för att inte säga den enskilt viktigaste skyddsåtgärden i de områden som inte kan erhålla militärt stöd."*

#### **5.2.4 Militär närvaro**

Fartyg som ska passera genom Adenviken är rekommenderade att registrera sig hos MSCHOA och sedan rapportera till UKMTO. Den sistnämnda har en väldigt nära kontakt med de militära enheterna och verkar som informationskälla för pågående operationer i HRA-området. Informationen från UKMTO leder till att de militära aktörerna kan planera och skapa en tydlig bild av situationen. Seniorrådgivare förklarar. *"UKMTO har ju väldigt tätt kontakt med de militära och min uppfattning är att det samarbetet mellan UKMTO och militära enheterna är förhållandevis bra."*

Den erbjudna tjänsten att registrera sig hos MSCHOA eller rapportera till UKMTO är gratis. Trots detta ser man fartyg som varken eller, enligt svensk militär radiooperatör. Seniorrådgivare berättar att man i norsk föreskrift (Sikkerhetsföreskriften, 2004) kan läsa att norska fartyg är pålagda till att rapportera och registrera sig. Men fartyg ska inte tro att bara för man har rapporterat kommer hjälpen ögonblickligen, utan man ska hela tiden se vad man själv som fartyg kan göra först, fortsätter seniorrådgivaren vid norsk myndighet.

Svensk militär förespråkade användning av helikopter, något som uppnått goda resultat i Sveriges bidrag till samarbetet med EU NAVFOR. Genom helikopter fick man en bra överblick av tilldelat spaningsområdet. Vilket ledde till att man tidigt kunna sätta rätt kurs

samt köpa sig tid i förberedelserna. Området militärerna opererar inom är otroligt stort, HRA-området är 1,5 gånger större än Europa, uppger svensk militär.

När det handlar om samverkan mellan de militära aktörer och handelsflottan i Adenviken var meningarna skilda. Deltagarnas generella uppfattning angående samverkan var att den fungerade bra och fyllde sin funktion. Dock uppdagade intervjuguiden en viss skepsis hos några av deltagarna. *"Vi visste ju om att det förekom militär i området och kanske fick man en känsla av trygghet. Men jag uppfattar den som också en falsk trygghet."* (Svensk överstyrman)

Inom militären fanns det olika åsikter gällande uppfattningen av samverkan mot handelsflottan, återigen återspeglas avtagandet av rapportering från handelsflottans sida.

*"Från EUNAVFOR´s sida så kan jag säga att vi svarade på allt som kom in, var det misstänkt piratverksamhet och vi var i närheten så gick vi till området och vår helikopter var i princip uppe i luften 8-9 timmar om dagen. Tror de flesta uppskattar vår närvaro i området."* (Svensk militär)

Den generella uppfattningen hos militärerna var att handelsflottan satte pris på att det fanns militärer i området och att detta gav en trygghet. *"Jag upplevde att civil skeppsfart satte pris på vår närvaro, och att detta gav dem en trygghet de behövde när de seglade i området."*(Norsk militär)

En person vid norska militären berättade att han uppfattade åsikterna blandade, han menade att personal ombord på t.ex. fregatter har för stort fokus på att bekämpa pirater och har mindre förståelse för den civila skeppsfarten. Han berättade om ett skandinaviskt rederier som hade slutat att använda group transit (NATO benämner en grupp av fartyg med samma hastighet) genom IRTC, (International Recommended Transit Corridor, ger militära styrkorna översikt av sjöfarten (NATO, 2014).) eftersom kapten ombord kände sig varken hörd, sedd eller att man tillvaratogs. Han fick inga intentioner att de militära enheterna såg honom eller visste att han var i HRA-området. Detta skapade osäkerhet hos kaptenen och manskapet. Rederiet som valde att sluta gå i group transit valde istället att sända sina fartyg i rysk, kinesiskt eller japansk konvoj.

## 5.3 Framtiden

### 5.3.1 Internationell samverkan

Norge som land ligger i framkant gällande arbetet mot piratverksamhet, med detta som bakgrund berättar norsk myndighet att de ger ut information till länder som vill veta hur Norge som flaggstat opererar. Sverige och andra europeiske länder har adopterat delar av Norges arbetsprocess mot piratverksamhet, menar norsk statlig myndighet. Vid användning av civila beväpnade vakter var Norge som stat det första landet i Europa, berättar norsk sjöorganisation.

Mandaten som både Operation Atalanta och Operation Ocean Shield har förväntas bli förlängda i ytterligare 2 år, enligt norsk organisation och svensk militär. Man anser att detta mandat måste förnyas ytterligare två år för att fortsätta bedriva anti-piratverksamhet. Norsk militär säger. *"Det vill säga att innan det är en fungerande samhällsstruktur i Somalia är det behov för både BMP och militär närvaro."* Vidare berättar en annan norsk militär risken med att inte förlänga mandatet. *"Dock vill det vara en viss risk att när det militära engagemanget drar sig ur, vakuumet kan bli fyllt med en ökande pirataktivitet."*

Efter intervju med svensk militär får vi bekräftat att man lyckades undsätta en indiskt besättning på 14 personer, detta som en enhet i Operation Atalanta. I samband med den militära närvaron övergav piraterna det kapat fartyget. Den svenska militären tillät piraterna segla iväg och riktade hjälpaktionen mot de 14 besättningsmännen.

Det är landet Somalia som är problemet till att piratverksamhet fortfarande finns, i framtiden måste de internationella samarbetet fokusera mer på det. Löser man problemet på land löser man problemet till sjöss är den generella uppfattningen hos deltagarna i studien.

*"Det borde också bli satt in mer resurser på land för att bidra till att Somalia kan bli en fungerande stat. För det är nämligen på land den egentliga lösningen på pirataktiviteten utanför Somalia i realiteten ligger. Tilltagen i form av militär närvaro, BMP4 och civila beväpnade vakter är enbart för att dämpa symptomen."* (Norsk militär)



### 5.3.2 Efterlevnad BMP

Man arbetar kontinuerligt för att förbättra och få bukt med piratproblematiken.

Seniorrådgivaren tillsammans med norska militärer hade förväntat sig att en reviderad version av BMP4 tidigare. Men behovet för en BMP5 finns inte i dagsläget då BMP4 fortfarande förhåller sig i stor grad fullständig.

*"Jag hade förväntat att BMP5 skulle ha kommit för länge sedan men det har den inte. Så kanske är orsaken till det att man inte har funnit några behov för ändringar, att man bara anser BMP4 för att vara tillräcklig, för det är den. En ändring för ändringen skull har ju egentligen ingenting för sig. Det måste ju ge något. Om man inte har funnit adekvata och förnuftiga ting som kan ge något så är det lika bra att hålla de borta"* (Norsk myndighet)

Det som kan få en effekt är vad som sker utifrån piraternas aspekt. Hur det i framtiden ser ut för att en ny BMP5 ska publiceras är nästan omöjligt att sia och fundera över, beskriver norsk myndighet

BMP4 nämner väldigt lite om användning av civila beväpnade vakter, samtidigt har studien genom intervjuguiden fått kunskap att civila beväpnade vakter är ett viktigt element för att skydda fartygen. Enligt norsk organisation beror detta på olika politiska aspekter. Det blir problematiskt att ge råd om civila beväpnade vakter då mandatet anses otydliga, det medför svårigheter att reglera i dokumentation. Även den geografiska utbredningen av HRA-området kan möjligen minskas, enligt norsk organisation

Norsk organisation berättar.

*"I de sista åren så har det varit så att UKMTO och EU börjat mäta hur många procent som genomför BMP. man kom ganska fort upp i 80% compliance rate av BMP. De sista åren så har compliance rate gått lite ner. För internationell skeppsfart. Har inte grund till att tro att det är norskägda skepp."*

Om en sådan utveckling sker, att man slutar att rapportera, sänker garden och slutar genomföra de defensiva tilltag som är rekommenderade låter man piraterna in i matchen igen, meddelar norsk organisation. Enskilt fartyg måste försöka att göra sitt fartyg så ointressant som möjligt, menar norsk myndighet. Svensk militär berättar.

*"Sedan är det ju skrämmande att se hur vissa tänker, att ge sig in i piratvatten med fartyg som har fribord så lågt att det nästan bara är att kliva ombord eller att man gör max 7-8 knop. Alla fartyg är måltavlor för piraterna och de kommer att ge sig på det som är enklast."*

## 6.0 Diskussion

### 6.1 Summering av resultat

Tabell 1.3 nedan presenterar en sammanfattning av tidigare kapitel. Vi har valt att använda delar från intervjuer för att tydligt skapa en överblick över resultatet.

	Kunskap	Barriärer	Framtiden
Handelsflotta	<p>"Personerna kände att utbildningen inte hade hjälpt att hantera piratverksamhet utan det var rederiernas egna procedurer och rutiner som gett den kunskapen man behöver för att hantera detta problem."</p> <p>"Under min utbildning fick vi den mesta informationen om pirater från egna arbeten."</p>	<p>"BMP4 är ju elementärt och kravet där är att man alltid ska genomföra en riskvärdering innan man går in i HRA. Att verkställa dessa tilltag som behövs, BMP4 är elementär med taggtråd och dockor exempelvis."</p> <p>"Det förekom militär i området och kanske fick man en känsla av trygghet. Men jag uppfattar den som också en falsk trygghet."</p>	<p>"Det är landet Somalia som är problemet till att piratverksamhet fortfarande finns, i framtiden måste de internationella samarbetet fokusera mer på det."</p>
Militär	<p>"Vi fick en gedigen utbildning här hemma innan vi kastade loss. Sedan väl på plats så var det vi som fick utbilda andra inom ramen för EUCAPNESTOR. Bland annat Djibouti Coastguard."</p>	<p>"Det är primärt kombinationen av följande tre metoder: Militär närvaro i området, BMP och bruk av civila beväpnade vakter."</p>	<p>"Dock vill det vara en viss risk att när det militära engagemanget drar sig ur, kan vakuumet kunna bli fyllt med en ökande pirataktivitet."</p>
Administrativa organ	<p>"Rederiernas kunskap måste ses i sammanhang med hur utvecklingen har gått"</p>	<p>"BMP, civila beväpnade vakter och marina insatser, de är dom tre stora."</p>	<p>"De sista åren så har compliance rate för BMP gått lite ner. För internationell skeppsfart. Har inte grund till att tro att det är norskägda skepp."</p>

## **6.2 Kunskap leder till medvetenhet**

Vi fick i resultatet vetskap om att kedjan från utbildning till faktiskt befäl inom handelsflottan inte innehåller stora informationskällor angående defensiva tilltag och metoder som kan användas vid seglats genom HRA-området Adenviken. Den svenska överstyrmannen säger.

*" Jag kan inte säga att mina högskolestudier till sjöbefäl hjälpt mig med att hantera piratangrepp. Jag kan hålla med om att medvetenheten hjälp oss att utöka informationen på skolan till elever. Men detta är något som behövs upplevas för att förstå hur man själv reagerar och upplever atmosfären."*

Med bakgrund av svaret den svenska överstyrmannen gav, bevisar det att Hollnagels teori i sammanhang med piratverksamhet under Kunskap blir begränsad. I det tidiga skedet av utbildningen av nya befäl är medvetenheten om piratverksamhet bristande. Kunskap genom tidigare erfarenheter, Knowing what has happened, behandlas inte i den grad som Resilience Engineering förespråkar (Hollnagel, 2009). Medvetenheten om att piratverksamheten faktiskt är ett problem är viktigt. Att i ett tidigt skede veta vilka defensiva tilltag man kan använda sig av, vad som rekommenderas och hur situationen ser ut just nu. Detta måste vara grundläggande i ett motståndskraftigt system.

Militären är som förstått mer fokuserade på framtida anti-piratoperationer vid utbildningen. När det kommer till militärernas kunskap stämmer den därför bättre överrens med Hollnagels teori, jämfört med handelsflottans kunskap. Norsk militär säger. *"Vi hade en bra träning och personalen ombord var förberedda för att kunna hantera alla situationer. Självt om vi inte var ett objekt för piraterna, hade vi omfattade fokus på verksamheten deras och säkerheten till sjöfolk i området"*

Grunden till militärens kunskap kan utifrån Resilience Engineering härledas till tidigare erfarenheter. Utifrån tidigare erfarenheter har militärens medvetenhet lett till kunskap angående, vart de flesta piratattacker sker och hur de sker. Medvetenheten har hjälpt militären mot ett korrekt fokus, Knowing what to look for (Hollnagel, 2009). Tydligare blir det om man ser kärnverksamheten hos militärerna som säkerhet, då säkerhet och kärnverksamhet går hand i hand. Med ett korrekt fokus ökar säkerheten och därigenom kärnverksamheten, menar Hollnagel.

Kunskapen hos rederierna har ökat i samband med att piratverksamheten eskalerade, då man insåg att det måste göras något. Utvecklingen förde rederierna närmare det Hollnagel

förespråkar. Vilket visade sig vara väldigt lyckat, då piratverksamheten har minskat drastiskt. Rederier söker idag mer aktivt efter information. Via intelligensföretag utökas därmed kunskapen och medvetenheten. Hollnagel förespråkar att kunskap kan göra att man lyckas förbättra de befintliga barriärerna, genom att utveckla och underhålla det motståndskraftiga systemet. Kunskap uppnås även genom alla tillgänglig data, enligt Hollnagel. Då man blir medveten om vad som verkligen fungerar och vad som är effektivast för det bestämda fartyget vid en specifik operation. Detta är dock upp till rederierna att styra vilka typer av defensiva tilltag man använder vid passage i HRA-området Adenviken.

### **6.3 Anpassning av BMP4**

Återigen är fokuseringen av resurserna nödvändiga för att uppnå ett motståndskraftigt system (Hollnagel, 2009). I samma stund man ombord tar beslutet att inte följa rekommendationerna i BMP4, sänks fartygets förmåga att begränsa en oönskad händelse. Denna tendens leder till en farlig väg, då BMP4 rekommendationerna främjar fartygets förmåga att verka under varierande förhållanden. Dokumentet BMP4 har tydligt genom fynd visat sig vara väldigt centralt. En stor organisation berättar i intervju:

*"Men jag hör att UKMTO och master shipping center säger att det är färre skepp som genomför BMP4. Och vi varnar för en sådan utveckling, då det är väldigt viktigt mot piratverksamhet. För att de är då utlämnade på ett sätt. Så jag tror det är en fara nu, det de bedriver med att sänka axlarna."*

I detta sammanhang kan Resilience Engineering användas som verktyg. Säkerheten och kärnverksamheten bör ses som en enhet (Hollnagel, 2009). Fartyg som inte följer styrande riktlinjer i Adenviken delar inte Hollnagels syn.

Fynd har uppvisat en allt större medvetenhet som lett till högre krav på defensiva tilltag. Förmågan att förhindra en oönskad händelse hos fartyg i Adenviken har med andra ord utvecklas. Framförallt de fysiska barriärsystemen i samband med utvecklandet av BMP4.

Man ska inte glömma att BMP4 är utvecklad just för piratproblematiken i Adenviken, norsk militär berättar: *"Själva BMP4 innehåller många råd som er allmängiltiga, men stora delar av BMP4 är skraddarsydd till scenariot utanför Somalia."* Den tekniska litteraturen i BMP4 utgör ett immateriellt barriärsystem som genom anpassning styr fundamentet av resterande barriärer och barriärsystem ombord på fartygen.

BMP4 leder till skapandet av säkerhetskultur ombord samt en trygghet genom riktlinjer. Hollnagel säger att en immateriell barriär är beroende av kunskap för att uppnå sitt syfte. Deltagarna i studien har uppvisat en god kännedom i dokumentet BMP4. Men samtidigt medgivit en skrämmande tendens, en svensk militär säger: *"Jag upplever att det finns två sorters redare, de som bryr sig och försöker följa BMP4 och registrerar sig hos MSCHOA osv. och de som helt enkelt chansar och kör."* Detta understryker Hollnagels mening att kunskap ligger till grund för funktionen hos en immateriell barriär. Fartyg som bortser från att registrera sig hos MSCHOA har ingen god säkerhetskultur, enligt Hollnagels perspektiv.

Norsk militär meddelar: *"Huvudintrycket er at BMP4 i stor grad implementeras av et flertal av fartygen."* Fynd som detta bekräftar istället Hollnagels syn på immateriella barriärer. Resilience Engineering har mycket gemensamt med BMP4. Norsk statlig myndighet förklarar:

*"Det är ju utifrån erfarenheter man har byggt opp denne här BMP4, når det inte finns några nya erfaringer att bygge på... Då er det heller inte enkelt og finne några nye adekvate tiltak som skall anbefallas"*

Citatet visar tydligt användningsområde i sammanhanget för Resilience Engineering. Då sjöfartsnäringen först långsiktigt, i enhet med the potential funnit ett behov av en styrande immateriell barriär. För att sedan utifrån the factual grunda ett motståndskraftigt system. Baserat på sjöfartsnäringens tidigare erfarenhet, av lyckade såväl som misslyckade operationer i Adenviken. The actual vidhåller sedan systemets motståndskraft genom både permanenta och temporära barriärer lämpade för HRA-området. Arbetsprocessens mål att skapa en immateriell barriär i form av BMP4 har varit framstående i säkrandet av sjövägarna utanför Somalias kust.

#### **6.4 Professionella vaktföretag**

Majoriteten av studiens deltagare delar uppfattningen om valet att välja ett seriöst vaktföretag är viktigare än civila beväpnade vakter i sig. Denna symboliska likväl som fysiska barriär beväpnade vakter innebär är en förutsättning för förtroende i operationer inom HRA-området. I intervju med ett större rederi berättas det om en specifik operation där manskap tvivlat på sin medverkan. Men efter briefing tillsammans med vaktföretaget försvann all tvivel till medverkan i operationen. Detta visar tydligt ett exempel på hur graden av kunskap och

professionalism spelar stor roll i valet av vaktföretag. Återigen går säkerhet och kärnverksamhet hand i hand (Hollnagel, 2009)

Tidigare forskning fastslog att 81,5 % av 54 sjöman som svarade på frågeenkät upplevde att användning av civila beväpnade vakter ökade känslan av trygghet, vid seglats genom HRA-område (Bergsvik & Hvidsten, 2013). Vår kvalitativa studie gav samma resultat utifrån handelsflottans uppfattning i frågan angående civila beväpnade vakter.

Intervjuguiden ställer frågan. *"Vilka huvudsakliga metoder anser ni har bidragit mest rörande piratverksamhet i Adenviken?"* Seniorrådgivarens svar på frågan. *"Från min åsikt så är det egentligen obetingat bruk av beväpnade vakter."*

Fynd har flertalet gånger påvisat vikten av civila beväpnade vakters funktion. Utifrån Hollnagels aspekter kan civila beväpnade vakter ses som ett bra motståndskraftigt system. Då dess funktion har komponenter likt de Hollnagel söker efter. Kärnverksamhet hos de professionella vaktföretag är säkerhet, vilket är en förutsättning för deras produktion. Motståndskraftigheten i den symboliska barriärsystemet civila beväpnade vakter kan härledas genom Hollnagels fyra hörnstenar. Med andra ord utgör civila beväpnade vakter ett bra grundlag för säkerhet och främjad kärnverksamhet hos fartyg seglandes genom HRA-området Adenviken.

### **6.5 Förhållandet till militär närvaro**

Den immateriella barriären som skapas av att fartyg rapporterar till UKMTO och registrerar sig hos MSCHOA gör att man köper sig tid inom HRA-området Adenviken. Detta leder till ett bättre samarbete mellan de militära styrkorna i området och handelsflottan. Det i sin tur leder till ett större förmåga hos de militära styrkorna att komma till undsättning vid ett eventuellt piratangrepp. Svensk militär säger. *"Att registrera sig på nått av centren som finns för just det är ett bra drag, då vet EUNAVFOR att du finns i området."* Då militära fartyg tidigt får kunskap om handelsfartyg i HRA-området ökar även medvetenheten om framtida situationer. Tiden är som tidigare nämnt essensen utifrån den kritiska hörnstenen (Hollnagel, 2009).

### **6.6 Militära mandat framtidstro**

Hollnagel förespråkar att långsiktigt förutse kommande händelser för att lyckas förhindra oönskade händelser. Fynd har påvisat intensioner av ett förlängt militärt mandat i HRA-området. Att sjöfartsnäringen arbetar utifrån knowing what to expect är en förutsättning för

minskningen av piratverksamheten. Medvetenheten angående framtiden visar att man delar Hollnagels syn på vikten av långsiktighet.

Detta symboliska barriärsystem som den militära närvaron faktiskt är bevisar för piraterna att hela sjöfartsindustrin inte tror att problemet är löst utan länderna inom EU och NATO samarbetar mot detta problem. Ett citat angående förlängd mandat från deltagaren vid svenska myndigheten "*Det måste fortsätta till dess att piratstrukturen på landsidan i Somalia är nedbruten.*" Kaptenlöjtnanten vid norsk militär stämmer in angående ytterligare mandat "*Ja, det borde förlängas, men inte i dagens omfattning, de vill säga att det kan användas mindre resurser i en period*" Detta bevisar att det finns olika syn från deltagarna angående kommande händelser i HRA-området Adenviken. Men båda deltagarna följer Hollnagels synpunkt, ett motståndskraftigt system ska kunna efterleva knowing what to expect. Att man inte vid en uppnådd nollvision av attacker undgår Hollnagels fjärde hörnsten och det symboliska barriärsystemet. Man bör som Westrum påpekar använda fantasin eller förmågan att föreställa sig nyckelaspekter för framtiden.

De militära enheterna kan liknas med ett motståndskraftiga systemet under Hollnagels the actual hörnsten, för att lyckas motverka piratverksamhet vid varierande förhållanden. Militära enheter har en god uppfattning om vad som krävs vid olika situationer då man är förberedd på uppdraget. Man är erfaren och vet hur man ska begränsa en händelse, samt har kunskap om vilka defensiva tilltag som faktiskt måste göras vid en oönskad händelse. Svensk militär "*Vi var vid några tillfällen i direkt kontakt med pirater. Bland annat undsatte vi 14st Indiska sjömän vars fartyg blivit kapat*"

### **6.7 Metodiska problem och begränsningar**

Denna kvalitativa studie fokuserade på enskilda individer inom sjöfartsnäringen. Vid en kvalitativ forskningsmetod tappar man helhetsbilden, gällande vad hela besättningar ombord har för åsikter rörande piratverksamheten. Genom en kvantitativ studie hade vi haft möjlighet att kartlägga mer detaljerat hur enskilt fartygs säkerhetskultur är ombord vid seglats i HRA-området Adenviken.

Studien upplevde vissa brister i deltagare. Saknaden av medverkande rederi och befäl vid handelsflottan kan ha begränsat fynden. Militärens åsikter tog lätt överhand under analys, då datamängden var betydligt större. Studien kontaktade ett flertal rederier i ett tidigt sked, utan resultat. Med responsen av att inte vara intresserad vilket begränsade studien.



E-post baserad korrespondens ledde till svårigheter i planeringsarbetet. Då vi inte visst när svar på utsänt e-post skulle komma tillbaka. Vi föredrog face-to-face intervju framför e-postintervjuer då vi mer lättvinnigt kunde planera studiens vidare framtid.

Studien har upplevt en svårhet med användning av ett teoretiskt ramverk. Det har många gånger varit svårt att hålla sig öppensinnad i analys, då man genom Resilience Engineering fått mycket styrda inspel. I efterhand skulle denna studie möjligen må bättre av att inte använda sig av ett teoretiskt ramverk i form av en tidigare bekräftad teori.

Den tekniska litteraturen i form av dokumentationen BMP4 kan ha begränsat tankegångar. Då denna litteratur är styrande i arbetet med defensiva tilltag i Adenviken var det omöjligt att undvika den. Att studien tidigt och fortlöpande tog del av dess information kan ha begränsat egna begrepp. I utgångspunkt har BMP4 hjälpt utformningen av intervjuguiden, möjligen hade intervjuguiden sett annorlunda ut utan den teknisk litteratur och därigenom data och fynd.

### **6.8 Vidare forskning**

Intressant för vidare forskning vore en kvantitativ studie i behovet av att redan under grundläggande utbildning till sjöofficer, lära sig mer om piratproblematiken. Fynd i denna kvalitativa studie visar på en bristande piratkunskap efter grundutbildning. Även Hollnagel förespråkar en tidig medvetenhet inför framtida oönskade händelser.

Fynd har uppdagat ett möjligt behov av vidare forskning inom utbildning av befäl ombord i förmågan att hantera vapenhot. Att innan seglats ha en utbildning i bagaget där man utsatts för vapenhot, kan leda till en bättre kunskap och medvetenhet för situationer som kan uppstå i samband med piratverksamhet. Då ett motståndskraftigt system ska klara av att operera under varierande förhållanden, kan man inte nog öva på framtida oönskade händelser.

Fynden utifrån studien tyder på en brist av landbaserade tilltag i arbetet mot piratverksamhet. För att gå till kärnan av piratproblematiken behövs vidare forskning kring landet Somalia. Potentialen hos landet Somalia är stor. Världshandelns strategiska och naturliga handelsvägar utgör ett bra grundlag för piratverksamheten. Detta grundlag borde ses som en möjlighet för Somalia att uppnå sin sanna potential. I enhet med Hollnagel bör ett långsiktigt perspektiv uppmärksammas av den internationella samfundet.

## 7.0 Konklusion

Varför har piratverksamheten minskat vid HRA-området Adenviken?

Titeln på studien antyder att piratverksamheten kan anses som ett farthinder för sjöfarten. Men genom engagerade och bildade deltagare kan studien påvisa flertalet faktorer som genom åren minskat piratverksamheten. För att ge ett rättvist svar på denna frågeställning behöver man lyfta fram tre kategorier.

Först och främst medvetenhet hos hela sjöfartsnäringsen, men framför allt hos enskilt fartyg som genom sjöfartsnäringsen fått riktlinjer. Studien kan inte nog belysa vikten av utvecklandet av BMP. Saknad av riktlinjer och rekommendationer kan förvirra den bästa i de flesta situationer, inte minst i ett komplext problem såsom piratverksamhet är. All kunskap är viktigt, därför anser vi att man faktiskt bör träna på hur man ombord skall hantera piratattacker, att man verkligen förbereder sig innan seglats genom HRA-området. Inom begreppet medvetenhet föreligger vidare begrepp såsom kunskap och övningar.

Vidare vill studien poängtera att begreppet civila beväpnade vakter är så mycket mer än bara en beväpnad soldat. Införandet av civila beväpnade vakter har lett till en större medvetenhet. Detta genom att bedriva övningar och utbildning tillsammans med manskapet ombord, utifrån studien syftas det här på professionella och seriösa vaktföretag. Valet av vaktföretag är otroligt viktigt, man får inte som rederi välja ett billigt oseriöst vaktföretag utan man ska anlita ett vaktföretag som bevisar erfarenhet och kunskap.

Framtiden ser lite oroväckande ut, sänkta defensiva tilltag och en förslappad inställning till riskmedvetenhet inom HRA-området. Tänker främst på antalet minskningar i rapportering och registrering. Även upplevelser från deltagare som uppdagat en minskning i defensiva tilltag hos handelsflottan. Den stora risken vi ser med att enskilda fartyg sänker garden är att man inbjuder piraterna att delta i matchen igen. Risken med ett ge piraterna ett finger är att de kan ta hela handen, med andra ord kan en enskild lyckad piratattack väcka mod och mersmak hos piraterna. Med bakgrund av detta måste man fortsätta att arbeta kontinuerligt med piratproblematiken Att inte följa de framarbetade rekommendationerna, att inte använda sig av civila beväpnade vakter, att inte registrera sin passage genom Adenviken för att underlätta för de militära enheterna, det skulle innebära att motarbeta hela sjöfartsnäringsen. Sjöfartsnäringsens samlande arbete mot piratverksamheten som studien påvisar skulle vara förgäves och framtidens sken skulle återigen lysa på piraterna i Adenviken.

Tendenser och intentioner hos deltagarna i studien påvisar att den militära närvaron kommer att fortsätta genom nya mandat, något som vi är positivt inställda till. Med bakgrund att ett förlänga mandat ser vi framförallt ett fortsatt humanitärt arbete i form av säkrandet av matleveranser. Väljer man att inte förlänga de befintliga militära mandaten anser vi att man ytterligare ger piraterna en möjlighet att mobilisera sig. Då vi som tidigare nämnt fått intentioner på en sänkt gard. Det ska inte glömmas bort att militär närvaro i Adenviken har en avskräckande effekt.

Avslutningsvis tror inte att det finns en slutlig lösning på piratproblematiken. Med alla dessa defensiva tilltag studien presenterat har man kommit långt på vägen. Fortsättningsvis gäller det att hålla samma kurs och fart för att göra det tungrott för piraterna.

## 8.0 Källor

### 8.1 Referanslista

- Aftenposten. (2013, 4 februari). *Regjeringen viderefører omstridt bevæpning på skip*. Hämtad 2014.04.10, från <http://www.aftenposten.no/okonomi/Regjeringen-videreforer-omstridt-bevapning-pa-skip-7111452.html#.U2-CPPmSx9J>
- AMISOM. (2014). *AMISOM Mandate*. Hämtad 2014.04.28, från <http://amisom-au.org/amisom-mandate/>
- Bergsvik, F., & Hvidsten, T. (2013) *Farligt Farvann Haugesund: Avdelning for nautikk, Høgskolan Stord/Haugesund*
- BMP1. (2009). *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*. Hämtad 2014.03.25 från, [https://www.bimco.org/News/2009/03/~/\\_media/9C03ABCFC5BE4190AC0A9A96DBE01D92.ashx](https://www.bimco.org/News/2009/03/~/_media/9C03ABCFC5BE4190AC0A9A96DBE01D92.ashx)
- BMP2. (2009). *Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia*. Hämtad 2014.03.25 från, [http://www.yen.gr/php/download\\_xitem.php?xitem=34085/MS%20Circ1335.pdf](http://www.yen.gr/php/download_xitem.php?xitem=34085/MS%20Circ1335.pdf)
- BMP3. (2010). *Best Management Practices to Deter Piracy of the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area*. Hämtad 2014.03.25 från, [http://www.secure-marine.com/bmp3/bpm3\\_pdf.pdf](http://www.secure-marine.com/bmp3/bpm3_pdf.pdf)
- BMP4. (2011). *Best Management Practices for Protection Against Somalia Based Piracy*. Hämtad 2014.02.05, från [http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res\\_sept\\_5\\_2011.pdf?sfvrsn=0](http://www.mschoa.org/docs/public-documents/bmp4-low-res_sept_5_2011.pdf?sfvrsn=0)
- Elmholdt, C. (2006). Cyberspace alternativer til ansigt-til-anslig interviewet. *Tidskrift for kvalitative metodeudvikling*, 41, 70-80.
- EUCAP Nestor.(2014). *Mission description*. Hämtad 2014.04.20, från [http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eucap-nestor/mission-description/index\\_en.htm](http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eucap-nestor/mission-description/index_en.htm)
- EUNAVFOR.(2014). *Mission* Hämtad 2014.02.10, från <http://eunavfor.eu/mission>
- FN. (1982) *PART VII HIGH SEAS, Article 101, Definition of piracy* Hämtad 2014.03.03, från [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/part7.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm)
- Hollnagel, E. (2004). *Barriers and accident prevention*. Aldershot: Ashgate publishing Limited.

- Hollnagel, E. (2009). The Four Cornerstones of Resilience Engineering. In. C. P. Nemeth, *Preparation and Resoration: Resilience Engineering Perspectives, Volume 2*(s.117-133). Farnham: Ashgate Publishing Limited.
- Hollnagel, E. (2009). *Safety Culture, Safety Management, and Resilience Engineering*. Hämtad 2014.03.14, från [http://www.atec.or.jp/Forum\\_\\_09\\_\\_Hollnagel.pdf](http://www.atec.or.jp/Forum__09__Hollnagel.pdf)
- IMO. (2010) *ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RESOLUTIONS AND RECOMMENDATIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE*. Hämtad 2014.03.15.från <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Document/34.pdf>
- Kecklund, L.J, Edland, A., Wedin, P. & Svensson, O. (1996). *Safety barrier function analysis on a process industry: A nuclear power application. Industrial Ergonomics*, 17,275-284.
- Konstam, Angus. (2008). *Piracy: The Complete History*. Oxford: Osprey Publishing
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2009). *Interviews: Learning the Craft of Qualitative Research Interviewing*. California: SAGE Publications, Inc.
- Langdridge,D. (2006). *Psykologisk forskningsmetode; En innføring i kvalitative och kvantitative tillnærminger*. Trondheim; Taprir Akademisk Forlag
- Leveson, N. G. (1995). *Safeware - system safety and computers*. Reading, MA: Addison-Wesley.
- MSCHOA. (2014) *About MSCHOA and OP Atalanta*. Hämtad 2014.03.25,från <http://www.mschoa.org/on-shore/about-us>
- Namahn. (2008, december). *Erik Hollnagel - To Err Is Human: The ETTO Principle*. Hämtad 2014.05.02 från <http://www.namahn.com/we-share/interviews/erik-hollnagel-err-human-etto-principle>
- NATO. (2014). *Marcom Factsheet Operation Ocean Shield* Hämtad 2014.02.10,från <http://www.mc.nato.int/about/Pages/Operation%20Ocean%20Shield.aspx>
- NATO. (2014). *GROUP TRANSITS THROUGHEH THE IRTC*. Hämtad 2014.04.20,från <http://www.shipping.nato.int/operations/OS/Pages/GroupTransit.aspx>

- Sikkerhetsforeskriften. (2004). *Forskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (Sikkerhetsforskriften)* Hämtad 2014.04.23 ,från [http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-22-972/KAPITTEL\\_4#KAPITTEL\\_4](http://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-22-972/KAPITTEL_4#KAPITTEL_4)
- Sjøfartsdirektoratet.(2014) *Ferdighetssertifikat for sjøfolk med særlige sikringsplikter / sikringsbevissthet*. Hämtad 2014.03.25,från <http://www.sjofartsdir.no/sjofolk/kvalifikasjon/ferdighetssertifikat-for-sjofolk-med-sarlige-sikringsplikter-sikringsbevissthet/>
- Strauss, Ansem., Corbin, Juliet. (2008). *Basics of Qualitative Research, 3rd ed.* California: Sage Publications, Inc.
- Sveriges Radio. (2013, 26 april). *Grafik: Privat piratbeskämning i Adenviken*. Hämtad 2014.04.08, från <http://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=83&artikel=5516602>
- Trost, W. A. & Nertney, R. J. (1985). *Barrier analysis* (DOE 76-45/29). Idaho Falls, Idaho: EG&G Idaho, Inc.
- UKMTO.(2014) *UK MARITIME TRADE OPERATION*. Hämtad 2014.03.02 <http://www.royalnavy.mod.uk/Operations/Maritime-Security/Keeping-the-Sea-Lanes-Open/UK-Maritime-Trade-Operation>
- Westrum, R. (1993). Cultures with requisite imagination. In J. A. Wise, V. D. Hopkin & P. Stager (Eds), *Verification ad validation of complex systems: Human factors issues*. Berlin: Springer Verlag.
- 8.2 Bildhänvisning**
- Hollnagel, E. (2009). The Four Cornerstones of Resilience Engineering. In. C. P. Nemeth, *Preparation and Resoration: Resilience Engeneering Perspectives, Volume 2*(s.121). Farnham: Ashgate Publishing Limited.
- EU Naval Force - Somalia, (2014). Hämtad 2014.04.23 från,. <http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/>

## APPENDIX I

### ***Ord och förklaringar inom piratverksamhet***

**AMISOM** - African Union Mission in Somalia. Har ett fredbevarande uppdrag som opereras av Afrikanska Unionen med godkännande av FN. Har som mandat att stabilisera situationen i Somalia och att skapa villkor för humanitära aktiviteter (AMISOM, 2014).

**Civila beväpnade vakter** - Studiens benämning på PCASP. Inhyrda säkerhetsvakter från privata företag (BMP4, 2011).

**EUCAP Nestor** - Utvecklad av EU. Uppdragen är att man skall ge en gemensamt säkerhets- och skydds policy för att stärka den maritima kapaciteten runt Afrikas horn (EUCAP Nestor, 2014).

**HRA** - High Risk Area, ett område som där piratverksamhet eller attacker har förekommit (BMP4, 2011).

**IRTC - International Recommended Transit Corridor** - En korridor genom Adenviken från E045 till E053. Korridoren är rekommenderad för all sjöfart som skall genom Adenviken. Den används för att ge de militära styrkorna mer kontroll och kunna ge skydd så fort som möjligt (NATO, 2014).

**Group Transit** - Som namnet berättar, man åker i en grupp fartyg som har samma fart som en själv. Genom farten kan man förutse när gruppen passerar det farligaste området statistiskt (NATO, 2014).

**MSCHOA** - Maritime Security Centre Horn Of Africa. Erbjuder en 24 timmars bemannad övervakning av fartyg som seglar genom Adenviken. Samarbetar med UKMTO (MSCHOA, 2014).

**Piratverksamhet** - En olaglig våldshandlig utförda av en grupp personer som innebär fara för besättning, fartyg och last. Vid kapning kan det krävas stora lösensummor för att frigöra manskapet (FN, 1982).

**UKMTO** -UK MARITIME TRADE OPERATION. Samverkar med bland annat med, NATO, EU samt MSCHOA. Agerar samlingspunkt mellan de den civila handelsflottan och militären i regionen (UKMTO, 2014).

## APPENDIX II

### *Förfrågan om medverkan i forskningsprojektet*

#### *”Pirater*

-

#### *ett farthinder för sjöfart”*

##### **Bakgrund och föremål**

Vi ska i vår bachelor undersöka hur det arbetas/ har arbetats mot piratverksamhet. Bachelorn skrivs vid institutionen Högskolan Stord/Haugesund.

Anledning till att vi valt detta tema är dess aktualitet och intressanta framtoning i media de senaste åren. Vi kommer att undersöka hur norden med internationellt samarbete bekämpar dagens piratangrepp, vilka lyckade metoder som använts och om man kan förbättra dessa.

Genom erfarenhet och tidigare arbetsuppgifter har vi fått information om personer som kan vara aktuella inom forskningsområdet.

##### **Vad innebär det att delta i studien?**

Deltagandet innebär att du valt att samarbeta med oss i frågor rörande piratangrepp till sjöss. Vi kommer eventuellt hålla intervju med dig där ljudupptagning är ett möjligt förkommande. Vi kommer senare att analysera dina svar under intervjutillfället, för att finna grundlag för våran frågeställning. Även e-postbaserade intervjuer kommer att sparas för att ge grundlag för våran frågesällning.

Insamlingen av data kommer att ske både via ljudupptagning samt anteckningar, vid intervju. Frågorna i e-post och intervjun kommer att behandla dina tidigare erfarenheter samt tankar rörande piratangrepp. Upplysningar som vi kommer att samla in handlar inte om dig som person utan berör dina erfarenheter och kunskaper



## Vad händer med informationen om dig?

Alla personuppgifter vill bli behandlade konfidentiellt. Dina personuppgifter kommer vi som projektgrupp samt vägledare ha tillgång till. Vi kommer att lagra data på våra egna datamaskiner som endast vi har tillgång till, dessa är skyddade med personliga inloggningsuppgifter.

Vid samarbete kommer endast du som medverkat kunna identifiera dig i arbetet.

Projektet skall efter planen avslutas den 15 maj 2014. Efter slutdatum kommer personuppgifter att återfinnas på våra datamaskiner tills våran muntliga redovisning är genomförd. Därefter kommer personuppgifterna raderas.

## Frivillig deltagelse

Det är frivilligt att delta i studien, och du kan när som helst avsluta ditt samarbete utan att uppge någon orsak. Om du avslutar samarbetet kommer alla uppgifter om dig bli anonymiserat

Om du önskar att delta eller har frågor angående studien, ta kontakt med

Projektledare/student Simon Strømmer	Projektledare/student Oskar Sallerbäck	Vägledare Sturle Danielsen Tvedt
simon@strommer.se	o.sallerback@gmail.com	sturle.tvedt@hsh.no
40581653	40581654	52 70 27 20

Studien är anmäld till Personvernombudet for forskning. Norsk samfunnsvitenskapelig datatjenste AS.

## Samtyckte till medverkan i studien

Samtycke kan ges både skriftligt eller muntligt, vid möjlighet till skriftligt samtyckte skriv nedan. Vid mail och telefonintervju kommer vi bifoga detta schema och vi skulle uppskatta om du kan sända samtyckesschemat till:

Simon Strømmer  
Strandgata 77  
5528 Haugesund  
NORWAY

Oskar Sallerbäck  
Strandgata 77  
5528 Haugesund  
NORWAY

Jag har mottagit informationen skriftligt om studien, och kommer att delta.

---

(Underskrift av projektdeltagare, datum)

## APPENDIX III

### *Intervjuguide 1 - Handelsflotta*

**Vad är din bakgrund till sjöss?**

Din väg till nuvarande befattning.

**Vilka personliga erfarenheter bär du på när det kommer till piratangrepp?**

Geografiska högriskområden, senast du seglade i ett högriskområde.

**Anser du att din utbildning hjälpt dig hantera piratangrepp?**

Var piratangrepp en del av dina högskolestudier till sjöbefäl eller är detta ett fenomen som du på senare tid fått lärdom av via rederi exempelvis.

**En utmärkande del i BMP4, Best Management Practices, behandlar samverkan med militära aktörer i Adenviken, hur upplever du att den samverkan fungerar/fungerat?** Fortlöper samverkan med uppdateringar, positivt, uppskattat, överflödigt exempelvis.

**Hur anser du det internationella samarbetet fungerar rörande piratverksamhet?**

Skillnader på militära fartyg, nationers olika intressen.

**Vad har du för erfarenheter av SPM, Ship Protection Measures, i**

**Högriskområden? Följdes dessa väl?** Extra utkik, kortare vaktskiftet, ständig uppsikt på radar, dockor på däck exempelvis.

**Seglade du med några fysiska barriärer?**

Vattenkanoner, taggtråd exempelvis.

**BMP4 lägger stor vikt på planeringen innan man går in i ett högriskområde.**

**Upplever du att det var en stor del innan seglats in i högriskområdet?**

**Vad anser du om beväpnade vakter? Har du några erfarenheter angående beväpnade vakter?**

**Vilka huvudsakliga metoder anser du har bidragit mest i positiv bemärkelse, rörande minskningen av piratangrepp?**

**Avslutningsvis, egna tankar angående bekämpning av piratangrepp. Anser du att det saknas tilltag i arbetet mot piratangrepp?**

## **Intervjuguide 2 - Militär**

### **Vad är din bakgrund till sjöss?**

Din väg till nuvarande befattning.

### **Vilka personliga erfarenheter bär du på när det kommer till piratangrepp?**

Geografiska högriskområden, senast du seglade i ett högriskområde.

### **Hur tycker du din utbildning hjälpte dig att hantera och hindra piratangrepp?**

Förberedelser, planering, träning, övning ect.

**En utmärkande del i BMP4, Best Management Practices, behandlar handelsflottans samverkan med militära aktörer i Adenviken, hur upplever du att den samverkan fungerar/fungerat?** Fortlöper samverkan med uppdateringar, positivt, uppskattat, överflödigt exempelvis.

### **Hur anser du det internationella samarbetet fungerar rörande piratverksamhet?**

Skillnader på militära fartygs flagg, nationers olika intressen. Operation Atlanta kontra Operation Ocean Shield

### **Uppdagade du att handelsfartygen använde sig av fysiska barriärer?**

Användes taggtråd, dockor, vattenkanoner ect. Ser man tendenser på fartyg med olika flagg; t.ex. har norska fartyg mer barriärer än svenska, ryska etc.

### **BMP4 lägger stor vikt på planeringen när handelsfartyg går in i ett högriskområde. Upplevde du att handelsflottans planering bidrog positivt till ert uppdrag?**

Tillgång till information angående vilka, och antal, handelsfartyg som befann sig i högriskområdet, samt planerade seglatser genom högriskområdet.

### **Vad anser du om beväpnade vakter? Har du några erfarenheter angående beväpnade vakter?**

### **Vilka huvudsakliga metoder anser du har bidragit mest i positiv bemärkelse, rörande minskningen av piratangrepp?**

**Operation Ocean Shield går ut i slutet av 2014, tycker du att man skall förlänga mandatet ytterligare?** Anser du att ditt uppdrag motiverar nytt mandat, med tanke på minskad piratverksamhet.

### **Avslutningsvis, egna tankar angående bekämpning av piratangrepp. Anser du att det saknas tilltag i arbetet mot piratangrepp?**

### **Intervjuguide 3 - Administrativa organisationer**

#### **Hur arbetar ni mot piratverksamhet?**

Lite historiskt perspektiv fram till nutid.

#### **Vad har ni för bild av rederiernas kunskap, angående piratverksamhet?**

Medvetenhet, utbildning och fokus.

**En viktig del i när det kommer till seglas genom HRA-områden, high risk areas, är utbildning och kunskap. Hur upplever ni att rederier följer upp sina anställdas kunskaper och färdigheter inom området?** Förberedelser, planering, träning, övning ect.

**En utmärkande del i BMP4, Best Management Practices, behandlar handelsflottans samverkan med militära aktörer i Adenviken, hur upplever ni att den samverkan fungerar/fungerat?** Fortlöper samverkan med uppdateringar, positivt, uppskattat, överflödigt exempelvis.

#### **Hur anser ni det internationella samarbetet fungerar rörande piratverksamhet?**

Skillnader på militära fartygs flagg, nationers olika intressen. Operation Atlanta kontra Operation Ocean Shield.

**BMP4 lägger stor vikt på planeringen när handelsfartyg går in i ett högriskområde. Upplever ni att detta följs noga? Vad har ni för tankar och åsikter om det?**

#### **Vad anser ni om beväpnade vakter?**

Är det befogat med civila beväpnade vakter kontra andra alternativ?

**Vilka huvudsakliga metoder anser ni har bidragit mest, rörande minskningen av piratangrepp i Adenviken?**

**Operation Ocean Shield och Operation Atlanta går ut i slutet av 2014, tycker ni att man skall förlänga mandatet ytterligare?** Anser du att det militära uppdraget motiverar nytt mandat, med tanke på minskad piratverksamhet.

**Övergången från BMP3 till BMP4 ledde till mer brukarvänliga riktlinjer, punktform och mer detaljrik exempelvis. Vad ser du blir nästa steg mot en eventuell framtida BMP5?**

**Avslutningsvis, egna tankar angående bekämpning av piratangrepp. Anser ni att det saknas tilltag i arbetet mot piratangrepp?**

## APPENDIX IV

EU NAVAL FORCE SOMALIA - OPERATION ATALANTA							
FILTER OPTIONS ▾							
STATISTICS UPDATED 25/04/2014							
CURRENTLY HELD BY PIRATES							
VESSELS HELD <sup>1</sup>				HOSTAGES HELD <sup>2</sup>			
1				50			
SINCE 2009							
WFP VESSELS PROTECTED				271			
AMISOM VESSELS PROTECTED				127			
TONNES OF FOOD/AID DELIVERED BY WFP				889,817 <sup>3</sup>			
PIRATES TRANSFERRED TO COMPETENT AUTHORITIES WITH A VIEW TO THEIR PROSECUTION				TOTAL	REMANDED	CONVICTED	
				154	33	121	
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SUSPICIOUS EVENTS	8	59	99	166	73	20	2
TOTAL ATTACKS	24	163	174	176	35	7	2
OF WHICH PIRATED <sup>4</sup>	14	46	47	25	5	0	0
DISRUPTIONS <sup>5</sup>	0	14	65	28	16	5	1

1. Plus an unknown number of unreported/unconfirmed dhows and smaller vessels.

2. Estimated.

3. Reported metric tonnes of food/aid delivered by World Food Programme shipping protected by EU NAVFOR.

4. TOTAL ATTACK is the combined number of all attacks mounted by suspect pirates; those repelled/aborted and those leading to ships being in pirate hands and crews taken hostage.

5. An action that renders a pirate group incapable of further pirate operation.