CHALMERS

Användandet av citadell som fristad

– En åtgärd för att förhindra ett fullbordat fartygsangrepp

Examensarbete inom Sjöingenjörsprogrammet

Mehdi Armandi

Institutionen för sjöfart och marin teknik
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, år 2014
Rapportnr. Si-14/124

RAPPORTNR. Si-14/124

Användandet av citadell som fristad

- En åtgärd för att förhindra ett fullbordat fartygsangrepp

Mehdi Armandi

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

Användandet av citadell som fristad
- En åtgärd för att förhindra ett fullbordat fartygsangrepp

The usage of Citadel as a safe haven
- A measure taken to prevent a successful attack

Mehdi Armandi

Rapportnr. Si-14/124
Institutionen för sjöfart och marin teknik
Chalmers tekniska högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon + 46 (0)31-772 1000

Tryckt av Chalmers
Göteborg, Sverige, år 2014

Användandet av citadell som fristad
- En åtgärd för att förhindra ett fullbordat fartygsangrepp

Mehdi Armandi
Institutionen för sjöfart och marin teknik
Chalmers tekniska högskola

ABSTRACT

Piracy and armed robbery attacks against vessels is an issue for many subjects within the shipping industry. In this thesis paper the shipping owners' solutions for how to deal with the issue of piracy, is in focus. More specifically, the actions taken by ship owners in order to prevent pirate attacks and armed robbery or to prevent the success of the attack are highlighted within this paper. The main action considered in the thesis paper is the Citadel. The Citadel is a shelter constructed on the ship and it serves as a safe haven for the crew when the vessel is under attack. In the thesis paper, the ship owners' usage of the Citadel as well as their opinions on this measure is examined. Whether or not the Citadel is an effective and successful measurement is also investigated. In order to implement the above study, a literature study and qualitative interviews were conducted.

The thesis papers results show that ship owners use Citadels on vessels that sail through the coast of Somalia because this territory is considered being a high risk-area for piracy attacks. The results also show that it is common to locate the Citadel in the vessels engine room. Furthermore, the ship owners' positive outlook on the usage of the Citadel is displayed by the thesis paper results. According to the investigation, which was carried out throughout the paper, the ship owners' positive opinion on the usage of the Citadel is valid since it has proven itself to be a successful measure in practice.

This thesis paper is written in Swedish.

Keywords: Citadel, safe haven, vessels, piracy attack, armed robbery

SAMMANFATTNING

Piratangrepp och väpnat rån på fartyg till sjöss utgör en problematik för många parter inom sjöfarten. I detta examensarbete är rederiers lösning på angreppsproblematiken i fokus. Åtgärder som rederier vidtagit mot piratangrepp och väpnat rån mot fartyg belyses i examensarbetet. Dessa åtgärder syftar till att undvika, avskräcka, fördröja eller förhindra att angrepp fullbordas. Den huvudsakliga åtgärden som behandlas i examensarbetet är rederiers användande av ett citadell som skydd vid angrepp. Citadell är ett skyddsrum som konstrueras på fartyget och det fungerar som en fristad för besättningen om fartyget drabbas av angrepp. Rederiernas åsikter om brukandet av citadell och dess funktion i praktiken är föremål för undersökning i examensarbetet. För att kunna genomföra ovannämnda undersökning har litteraturstudie och kvalitativa intervjuer utförts.

Av undersökningens resultat synliggörs att rederier innehar citadell på fartyg som trafikerar Somalias kust eftersom detta territorium betraktas som ett högriskområde för piratangrepp. Vidare framgår att rederierna väljer att placera citadellet i fartygets maskinrum. Dessutom tydliggörs att rederierna är positivt inställda till brukandet av citadellet. Enligt undersökningens resultat stämmer denna inställning väl överens med citadellets faktiska funktion, eftersom brukandet visats vara framgångsrikt i praktiken.

Nyckelord: Citadell, fristad, fartyg, piratangrepp, väpnat rån

FÖRORD

Författaren vill tacka de som bidragit med hjälp under examensarbetets gång.
Särskilt tack riktas mot Hans Liwång, som är doktorand vid Chalmers högskola.
Hans vägledning har varit av stor vikt för arbetets utveckling. Författaren vill även tacka de rederier som deltagit i undersökningen, som i sin tur har varit en viktig del i examensarbetet. Slutligen tackas Natalia Shafie för hennes stöd under arbetets gång.

Innehållsförteckning

1. INLEDNING

Piratangrepp och väpnat rån till sjöss utgör en problematik som är av intresse för sjöfartens många parter. Problematiken har resulterat i en stor påverkan på rederiers agerande. Därmed är det viktigt att undersöka sjöfartens agerande och försök till att motverka och förhindra framgångsrika angrepp. Flera rederier har valt att vidta diverse åtgärder för att undgå angrepp, såsom tillämpning av olika bekämpningsmetoder och anlitande av säkerhetsvakter på fartyg. Rederierna påverkas som ovan nämnts genom att de leds till att vidta nya metoder för att bekämpa angreppen. Även en internationell påverkan är synlig då angrepp till sjöss resulterat i att konventioner och andra internationella juridiska dokument skapats för att motverka denna sorts illegala handling till sjöss.

I detta examensarbete kommer undersökning genomföras av åtgärder som rederier vidtagit för att motverka angrepp till sjöss, samt i de fall då angrepp sker, kunna förhindra ett fullbordat angrepp. I bakgrund- och teoriavsnittet kommer innehållet vara av generell karaktär. I bakgrundsavsnittet presenteras tidigare vetenskapliga arbeten där olika aspekter inom angrepp till sjöss, och främst piratangrepp, undersökts.

I teoridelen kommer bland annat sjörättsliga dokument att redogöras för eftersom dessa reglerar staters skyldigheter och rättigheter gällande piratangrepp. Dessa regler om staters skyldigheter och rättigheter är viktiga att bekantas med eftersom de ger legitimitet till bekämpningsåtgärder som används mot piratangrepp. Efter att sjörättsliga dokument behandlats kommer säkerhetsvakter som bekämpningsmetod mot angrepp att omnämnas. Vidare kommer åtgärder som vidtagits inom sjöfarten som härstammar från de råd som framgår av Best Managment Practices for Somalia Based Piracy 4, BMP4 att presenteras. Dessa åtgärder syftar till att undvika, avskräcka eller fördröja piratangrepp i högriskområden.

Under examensarbetets resterande del som besvarar forskningsfråga ett och två kommer en särskild åtgärd att omfattas, vilket är brukandet av ett citadell. Citadellet är en åtgärd som möjliggör för besättningen att sätta sig i säkerhet och på så sätt förhindra att angreppet fullbordas. Denna åtgärd kommer att diskuteras och utvärderas utifrån ett tekniskt perspektiv som ett led i forskningsfrågornas diskussion. Även brukande av citadell för att skydda besättningen vid ett angrepp härledes från BMP4.

1.1 Syfte

Syftet med detta examensarbete är att undersöka rederiers åsikter om användandet av ett citadell som skydd vid angrepp samt att utreda dess faktiska funktion i praktiken.

1.2 Frågeställning

Huvudfrågor

1. Hur använder rederierna citadellet och vilka anses dess fördelar och nackdelar vara?
2. Hur väl fungerar ett citadell som skydd för besättningen?

Av den första huvudforskningsfrågans utformning framgår att det är rederiers tillvägagångssätt och åsikter som är i undersökningens fokus. Den andra huvudforskningsfrågan syftar till en undersökning av relevant incidentrapportering och statistik. Genom att jämföra rederiernas åsikt om citadellet och hur väl åtgärden faktiskt fungerar, ökas möjlighet till förbättring alternativt skapande av metoder som förebygger framgångsrika piratangrepp.

Underfrågor

Under huvudforskningsfråga ett är, som tidigare nämnts, rederiernas åsikt i fokus. Följande underfrågor som är av vikt för att utveckla frågeställning ett, kommer att besvaras i resultatdelen.

- Vilken/vilka typ av fartyg tillhörande rederiet innehar citadell?
- Hur många av dessa fartyg trafikerar Somalias kust?
- Var har rederiet valt att placera citadellet, och varför har just denna plats valts?
- Hur många av rederiets fartyg som trafikerar Somalias kust har använt citadellet när det utsatts för angrepp?
- Hur många av ovannämnda fartyg har varit framgångsrika i sin användning av citadellet?
- Vilka är fördelarna respektive nackdelarna med användande av citadellet som skydd vid angrepp?

1.3 Avgränsningar

Avgränsning görs till att enbart undersöka angrepp utanför Somalias kust eftersom det skulle kräva allt för lång tid att kritiskt undersöka andra piratdrabbade områden. Dessutom är det vanligt att citadell används i fartyg som trafikerar Somalias kust eftersom det är ett område där många angrepp till sjöss ägt rum de senaste åren. Idag inträffar angrepp till sjöss även i andra delar av världen. Dock är ännu en anledning till varför Somalias kust har valts ut som geografiskt studieområde att BMP4, som utgår från piratangrepp som sker utanför Somalias kust, tillämpas i examensarbetet. Därmed är en avgränsning till Somalias kust lämplig.

Den incidentstatistik som används i examensarbetets resultatavsnitt är från år 2011 eftersom det under denna period rapporterades frekvent om angrepp till sjöss utanför Somalias kust. Eftersom det finns många incidentrapporter om piratangrepp utanför Somalias kust som inträffat år 2011 har detta geografiska område och det specifika årtalet valts ut som avgränsning för undersökningen av användandet av citadell.

Trots den juridiska skillnaden mellan väpnat rån mot fartyg och piratangrepp, omfattas de båda två av termen piratangrepp i denna uppsats. Den juridiska aspekten gällande säkerhetsvakter och EU NAVFORs existens utanför Somalias kust undersöks inte i examensarbetet, istället konstateras dessa som åtgärder som vidtagits för att motverka piratangrepp alternativt motverka dess framgång. Enbart rederier med fartyg som trafikerar aktuella piratdrabbade vatten kontaktas för att delta i intervju angående citadellets fördelar och problem. Därför är rederier med container- tank och bulkfartyg i undersökningens fokus och övriga fartyg är inte aktuella i detta examensarbete.

1.4 Definition av förkortningar

Nedan förklaras de förkortningar som används i uppsatsen.

ABS: Ett amerikanskt klassningssällskap (American Bureau of Shipping)

AIS: Automatiskt identifikationssystem av fartyg (Automatic Identification System)

BMP4: Guide för skydds- och säkerhetsåtgärder mot piratangrepp (Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy 4)

CCS: Internationell brottsförebyggande organisation (Commercial Crime Services)

EU Navfor: EUs marinmilitära styrka (European Union Naval Force)

ICC: Internationella Handelskammaren (International Chamber Of Commerce)

IMB: Special avdelning som finns på ICC (International Maritime Bureau)

IMO: Internationella sjöfartsorganisationen (International Maritime Organization)

ISPS Code: Internationellt regelverk om sjöfartsskydd som avser både fartyg och hamn. Regelverket utgör del av SOLAS (The International Ship and Port Facility Security Code)

MSCHOA: Säkerhetscenter som bevakar fartyg som trafikerar Adengulfen. Säkerhetscentret har etablerats av EU Navfor i samarbete med sjöindustrin. (Maritime Security Centre Horn of Africa)

NATO: En politisk och militär allians (North Atlantic Treaty Organization)

SSA: Fartygssäkerhetsbedömning (Ship Security Assessment)

SSAS: Särskilt system som sänder ut signal till räddningskoordinationscenter (Ship Security Alert System)

SOLAS: Internationell konvention om säkerhet för människoliv till sjöss (Safety Of Life At Sea)

SSP: Fartygssäkerhetsplan som härstammar från ISPS kodens krav (Ship Security Plan)

UKMTO: Kontaktcenter för fartyg som drabbats av piratangrepp (United Kingdom Marine Trade Operations)

UNCLOS: Internationell konvention om sjörätt (United Nations Convention on the Law of the Sea)

VHF: Väldigt hög frekvens (Very High Frequency)

2. BAKGRUND

Piratangrepp utanför Somalias kust är ett problem som drabbar många inom sjöfarten. Det faktum att det skett en minskning från 80 angrepp år 2009 till sju angrepp år 2013 talar för att de preventiva åtgärder som vidtagits varit framgångsrika. Dock kan en politisk förbättring i Somalia också ha påverkat minskningen av antal angrepp (IMB, 2013). Flertalet vetenskapliga arbeten har skrivits tidigare där olika aspekter inom piratangrepp undersökts. Dock är detta arbete unikt då det kombinerar undersökning av generella åtgärder som vidtas mot piratangrepp med den specifika åtgärden som är användning av citadell för att förhindra att angreppet fullbordas.

Examensarbetet ”Moderna pirater och skydd” som skrevs år 2004 undersöker olika skyddsmetoder som kan tillämpas under och mot ett piratangrepp (Wahlström, 2004). Undersökningar som beskriver pirater så som examensarbetet ”Moderna Pirater” har också genomförts där man som frågeställning undersökt huruvida det är möjligt att undvika ett piratangrepp, varpå slutsatsen varit starkt kopplad till 2000 års råd från IMB-CC och IMO (Hansson, 2007).

I examensarbetet ”Det moderna sjöröveriet” som skrivits år 2010 har undersökning gjorts av marknadens kapacitet att anpassa sig till dagens piratproblematik och den påverkan som tidsbefraktning av fartyg som drabbas av piratangrepp får. Författaren undersöker även de instiftade piratklausulerna och gällande försäkringsformer (Sundqvist, 2010). I avhandlingen ”Risk-based ship security analysis – an approach based on civilian and military method”, föreslås en metod för analys av fartygssäkerhet som kan öka säkerheten för besättningen och för fartyget. Den generella slutsatsen i avhandlingen är att den strukturerade metoden offentliggör både proceduren och resultatet av analysen vilket möjliggör kritik, förbättringar och en ökad kunskap om säkerhetsrisker (Liwång, 2012)

3. TEORI

För att läsaren ska få en klar förståelse inom ämnet kommer detta avsnitt först att klargöra bakgrunden till piratangrepp utanför Somalias kust. Därefter kommer definition av sjöröveri och beskrivning av piratangrepp att presenteras. Detta följs av introduktion av sjörättsliga dokument inom ämnet. Vidare behandlas åtgärder som vidtas för att undvika, avskräcka eller fördröja piratangrepp. Slutligen kommer citadellåtgärden att introduceras som utgör fokus för detta examensarbete.

Piratangrepp utanför Somalias kust har varit ett problem sedan 1990-talet. De flesta fartygen blev angripna i Somalias territorialhav och förövarna hävdade då att anledningen till angreppen var att skydda de somaliska fiskeresurserna. Piraternas påstående angående skyddandet av fiskeresurser bör inte förkastas eftersom illegalt och oreglerat fiske faktiskt skett av utländska aktörer. Avsaknaden av statlig styrelse, så som en regering, i Somalia som kunde tillämpa och upprätthålla lag innebar att landet blev offer för exploatering. Somalias kustvattenområden, vilka användes som en plats att dumpa avfall är ännu ett exempel på utnyttjande (Säkerhetsrådets Resolution 1816, 2008). Antalet individer delaktiga i pirataktiviteten ökade dels på grund av avsaknad av en välfungerande regering men även som ett resultat av pågående politiska och beväpnade konflikter. Samarbetet med terroristgrupper är ännu en möjlig anledning till varför piratverksamheten utökades med fler anhängare (Reed, Saul, 2011).

Piratangrepp har blivit ett stort problem i ovannämnda havsområden vilka ligger utanför Somalias kust, men även i de havsområden som ligger söder om Afrikas horn eftersom fartyg i detta område attackeras trots långt avstånd från kusten. Som ett resultat av piratangreppens fara har det blivit riskfyllt att navigera vid färd från Suezkanalen genom Adenviken till området mellan Afrikas horn och den Arabiska halvön. De somaliska piraterna benämns ofta med termen *hostes humani generis*, människosläktets fiende, och piratangreppen är idag ett internationellt problem eftersom navigering genom färdvägar som är viktiga ur ett internationellt perspektiv blivit oerhört riskfyllt. FNs säkerhetsråd har för övrigt konstaterat problematiken då de indirekt kopplat piratangrepp till hot mot internationell fred och säkerhet (Säkerhetsrådets Resolution 1816, 2008).

3.1 Definition av sjöröveri

BMP4, som tillämpas i vid utsträckning i examensarbetet, är en manual som utfärdats av Maritime Security Centre Horn of Africa, MSCHOA. Manualen syftar till att ge skyddsrekommendationer för fartygsfärd utanför Somalias kust. Rekommendationerna kan även tillämpas i andra högriskområden (BMP4, 2011).

BMP4 definierar sjöröveri som följande: ”For the purposes of the BMP the term ’piracy’ includes all acts of violence against ships, her crew and cargo. This includes armed robbery and attempts to board and take control of the ship, wherever this may take place.” Av skrivelsen framgår att även väpnat rån mot fartyg och försök till att ta sig ombord och ta kontroll över fartyget oavsett var handlingarna sker omfattas av termen sjöröveri enligt BMP4.

Definitionen i United Nations Convention on the Law of the Sea, hädanefter UNCLOS, gör dock en skillnad mellan väpnat rån mot fartyg och sjöröveri. Av artikel 101 UNCLOS framgår att följande handlingar innebär att sjöröveri föreligger:
”a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:

I. on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;

II. against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;

b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act
described in subparagraph (a) or (b).”

Som sett ovan i UNCLOS definition bör angreppet ha skett på det fria havet eller utanför någon stats jurisdiktion för att omfattas av termen sjöröveri. När angrepp istället sker inom någon stats jurisdiktion benämns dådet istället för *väpnat rån mot fartyg*. Åtskillnaden har betydelse eftersom det påverkar vilket mandat som möjliggör ingripande (Thomsson, Wiklund, 2013). Som nämnts i avgränsningen kommer särskiljning i enlighet med UNCLOS art 101 inte att ske i detta examensarbete. Istället kommer utgångspunkten vara BMP4s definition av sjöröveri. Hädanefter omfattas termen piratangrepp av BMP4s innebörd av sjöröveri.

3.2 BMP4s beskrivning av piratangrepp

I BMP4s fjärde kapitel beskrivs typiska piratangrepp. Där framgår det att det är vanligt att angreppen genomförs med hjälp av två båtar av mindre storlek som kan uppnå en fart på 25 knop och att det ordinära antalet pirater i varje båt är fem till sex personer.

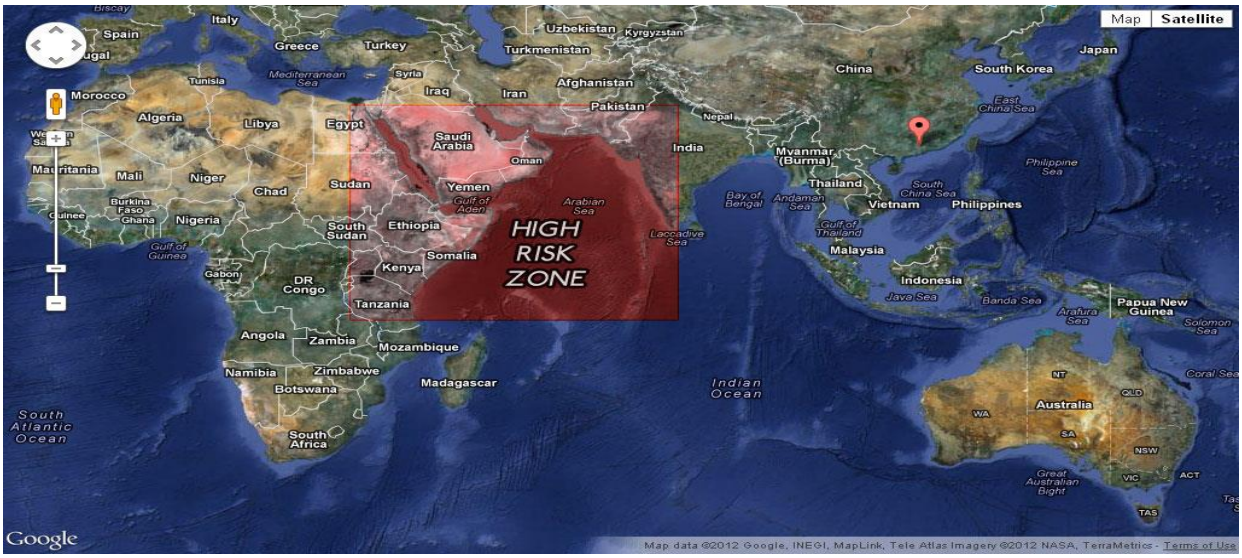
De vapen som piraterna använder sig av under dessa angrepp är automatvapen och granatgevär. Piraternas teknik vid angreppet består i att skrämma besättningen till dess att de stoppar fartyget och ger upp. När piraterna befinner sig långsides med fartyget tar de sig ombord genom att klättra upp för rep eller stege. Efter att piraterna lyckats ta sig ombord fokuserar de på att nå bryggan och för att därefter fullfölja angreppet. Det framgår slutligen i BMP4s fjärde kapitel att de flesta piratangreppen äger rum vid gryningen eftersom besättningen är som mest utsatt under denna tid, till skillnad från dagtid då dagsljuset utgör ett hinder för piraterna (BMP4, 2011).

3.3 Olika sorters piratangrepp

Det finns olika sorters sjöröveri. Så kallad *Opportunistic Crime* är den vanligaste sortens sjöröveri som innebär att piraterna stjäler från fartyget utan att ta till våld. Stölden upptäcks oftast först efter det att piraterna lämnat fartyget. *Low Level Armed Robbery* är ännu ett slags sjöröveri och i detta fall använder piraterna båtar som kommer upp i hög fart kombinerat med vapen för att stiga ombord på fartyget. Vid ett sådant piratangrepp brukar besättningen inte skadas förutsatt att de samarbetar med piraterna. *Medium Level Armed Assault and Robbery* är en sorts sjöröveri som oftast är välplanerad. Denna piratform innebär ofta stor fara för besättningen och det är den vanligaste sortens sjöröveri utanför Somalias kust. Piraterna är i dessa fall tungt beväpnade och de använder sig av två båtar för att genomföra angreppet (Jones, 2006).

3.4 IMB Piracy Reporting Centre

IMB Piracy Reporting Centre är ett oberoende organ som möjliggör för rederier att rapportera piratangrepp. Rederierna rapporterar in angrepp till detta center. IMB Piracy Reporting Centre som finansieras av 22 organisationer bestående av bland annat rederier och försäkringsbolag, utgör en viktig del i att kvantifiera och tydliggöra mängden piratangrepp. Organets analyser av piratutveckling är också av vikt eftersom det identifierar piratdrabbade områden och detta innebär att rederier för möjlighet att planera och vidta preventiva åtgärder (ICC, 2014). Nedanstående figur 1, demonstrerar att Somalias kust varit ett högriskområde för piratangrepp år 2011.



Figur 1, Somalias kust som högriskområde för piratangrepp år 2011 (ICC-CSS)

3.5 Sjörättsliga dokument

Detta avsnitt syftar till att bekanta läsaren med vissa sjörättsliga bestämmelser. Det är viktigt att läsaren bekantas med dessa eftersom de ger lagreglerade grunder för stater att vidta åtgärder mot piratangrepp. De lagreglerade grunderna som kommer presenteras i detta avsnitt ger uttryck för att det finns behov att vidta åtgärder mot sjöröveri. Därmed finner tillämpning av åtgärder som verkar mot piratangrepp, som kommer framföras i senare avsnitt, legitimitet i internationella juridiska bestämmelser.

I artikel 105 i FNs havsrättskonvention, UNCLOS, regleras rätten att gripa piratskepp. Av artikeln framgår att varje stat får gripa piratskepp eller skepp som angripits och därför lyder under piraternas kontroll på det fria havet eller utanför någon stats jurisdiktion. Rätten att gripa piraterna i ovannämnda situation etableras också i artikeln.
Även staters skyldighet gällande sjöröveri regleras i UNCLOS. I artikel 100, anges att stater ska samarbeta i största möjliga utsträckning i förtrycket av sjöröveri på det fria havet eller på annan plats utanför någon stats jurisdiktion (UNCLOS, 1982).

Ovan har rättigheten och skyldigheten att vidta åtgärder mot sjöröveri på det fria havet eller i område som inte omfattas av någon stats jurisdiktion diskuterats. Sådana åtgärder kan även vidtas i en stats territorialhav förutsatt att detta auktoriserats av kuststaten i fråga. EU rådet har genom Somalia Operation Atlanta som utövats av EUs marina styrkor, European Union Naval Force hädanefter EU NAVFOR, vidtagit åtgärder inom annan stats jurisdiktion. Operation Atalanta är en gemensam åtgärd som EU rådet vidtog för att bland annat avskräcka, förebygga och förhindra piratangrepp i havsområde utanför Somalias kust (EU NAVFOR, 2014). EU NAVFOR tillämpar och utövar bestämmelserna som etablerats i Operation Atalanta och genom detta får EUs medlemsstater rättigheter som de annars inte skulle ha fått i Somalias territoriala vatten där det råder suveränitet. Operation Atalanta finner sin legitimitet i FNs säkerhetsråds resolution 1816 som gav omvärlden rätt och därmed jurisdiktion att assistera Somalias övergångsregering med att bland annat bekämpa piratangrepp (European Union External Action, 2013).

Det faktum att både rätten- och skyldigheten att agera mot piratskepp är reglerad indikerar att åtgärder som verkar mot piratangrepp går i samma riktning som den internationella regleringen och därför är något att sträva mot. Därmed finns det en koppling mellan sjörättsliga dokument och åtgärder mot piratangrepp.

3.6 ISPS koden

ISPS står för International Ship and Port Facility. Denna kod är ett internationellt regelverk som tar sig till uttryck i kapitel XI och XI-2 i konventionen SOLAS, Safety of Life at Sea. ISPS koden består av regler som syftar till att säkra fartyg och hamnanläggningar mot terrorangrepp, pirater och blindpassagerare. Koden är uppdelad i två delar då den har en obligatorisk och en frivillig del (IMO, 2014).

I ISPS koden görs även åtskillnad mellan tre olika skyddsnivåer. Ju högre siffra skyddsnivån är desto större behov av skyddsåtgärder finns det. Skyddsnivån beslutas av berörd myndighet. Denna myndighet kan vara i en kuststat eller i flaggstaten tillhörande fartyget. I Sverige är det normalt Rikspolisstyrelsen som fattar beslut om skyddsnivå. Vid nivå två ska säkerhetsåtgärder vidtas som möjliggör bättre bevakning och kontroll. Exempel på sådana åtgärder är ökning av visitationer och fullständig eller partiell genomsökning av fartyget. Nivå tre föreligger när det råder en överhängande risk för säkerhetstillbud. När nivå tre gäller kan exempelvis begränsning av fartygets tillträdesvägar ske, ännu en åtgärd kan vara att besättningen ges särskilda instruktioner (Thomsson, Wiklund, 2013).

Eftersom det skett många angrepp utanför Somalias kust har stater ansett att det finns en överhängande risk för säkerhetstillbud och därför har flertalet stater bestämt att skyddsnivå två, alternativt tre ska gälla vid trafikering av detta område. När nivå tre råder ska instruktioner som utfärdas av säkerhetstillbudsansvariga följas. Dessutom ska de åtgärder, som framgår av fartygets skyddsplan för skyddsnivå tre, vidtas (Thomsson, Wiklund, 2013).

3.7 Säkerhetsvakter som bekämpningsmetod mot piratangrepp

För att förhindra piratangrepp har rederier valt att anlita privata beväpnade säkerhetsvakter ombord på fartyget. Dessa säkerhetsvakter har inte tillåtelse att beträda andra fartyg, så som piraternas båtar och de får inte heller kvarhålla individer som är misstänkta pirater. Syftet med säkerhetsvakterna är istället att avskräcka pirater från att angripa fartyget (Crippa, 2012). Att använda dessa säkerhetsvakter ombord kan anses vara problematiskt på flera sätt, ett sådant är att det saknas en internationell minimum standard i form av lagstiftning som vakterna bör följa och detta innebär att de tvingas följa olika regler beroende på var de geografiskt sett befinner sig (Lowe, 2012). Bristen på internationell lagstiftning inom detta område utgör en osäkerhet då detta möjliggör subjektiv bedömning som kan innebära att enhetlighet i skyddsvakternas arbete inte kan uppnås. Dessutom kan osäkerheten, som nämnts ovan, innebära att säkerhetsvakterna inte vet vad som förväntas av dem vilket förhindrar att optimalt arbete uppnås.

Ännu en orsak till varför åtgärden, att använda privata säkerhetsvakter ombord, kan anses vara problematiskt är att hänsyn måste tas till när och i vilken utsträckning de får vidta våld, vem som har befogenhet att ge order om att vidta våld samt hur dessa vakter lagligen kan transportera sina vapen. Den sistnämnda problematiken är en väldigt oklar fråga. Den svenska regeringen röstade den 2 maj 2013 om huruvida det ska bli tillåtet att ha beväpnade vakter på svenska fartyg som passerar högriskområden för piratangrepp. Regeringens röstning resulterade i Lag (2013:283) om bevakning ombord på svenskt fartyg. Lagen tillåter beväpnad säkerhetspersonal ombord på svenska fartyg i form av säkerhetsvakter. Dock tydliggjordes inte hur man skulle säkerställa att säkerhetsvakternas vapen inte hamnade i obehörigs händer (Öhman, 2013).

Idag är det norm att förvara säkerhetsvakternas vapen i så kallade vapenbaser som består av båtar som förvarar militära automatvapen på internationellt vatten. Enligt FN:s regler om vapenembargo är det otillåtet att förvara vapen på land i länder som är i anslutning till Adenviken, som ligger utanför Somalias kust. Vapenbaserna som säkerhetsvakterna använder idag möjliggör kringgående av FNs regler eftersom vapnen förvaras på internationellt vatten istället för på land (Öhman, 2013).

Genom att tillåta privata beväpnade skyddsvakter har staten i fråga också övergivit sitt våldsmonopol och i ett svenskt fall innebär detta att principen om att staten ursprungligen har ensamrätt att utöva våld, på land men även ombord på svenska fartyg, inte längre skulle gälla (Sveriges Riksdag, 2012). Denna aspekt som kopplas till statens suveränitet är också en problematik med säkerhetsvakter. Ytterligare en problematik är att det finns en risk att de beväpnade säkerhetsvakternas existens kan leda till att piraterna utgår från att även de måste beväpna sig tyngre för att kunna genomföra sina attacker. Tyngre beväpnade pirater kan resultera i en våldsökning som i så fall innebär en oerhörd fara för obeväpnade fartyg.

3.8 Bekämpningsmetoder som härstammar från BMP 4

Många bekämpningsmetoder kan vidtas för att förebygga piratangrepp, samtliga som nämns nedan härstammar från BMP4. Åtgärderna har syftet att undvika, avskräcka eller fördröja piratangrepp. Citadellet som är en åtgärd med syfte att förhindra piratangrepps fullbordande samt att försätta besättning i säkerhet kommer också att presenteras i detta avsnitt.

Användning av mörkerseende instrument är en åtgärd som kan innebära att piraterna upptäcks innan de hinner angripa fartyget och på så sätt kan piratangrepp undvikas. Det mörkerseende instrumentet kan bestå av en handburen kamera som är värmekänslig vilket innebär att man kan se i mörker. Ännu ett alternativ är mörkerkikare. Piratalarm som särskiljer sig från andra alarm används också. Taggtråd och dockor som även kallas dummies, är åtgärder som uppfyller ett avskräckande syfte som kan förhindra att pirater angriper fartyget. Taggtråden är konstruerad på ett särskilt sätt eftersom taggarna oftast består av rakblad. Taggtråden placeras som en fysisk barriär för att minska piraternas möjlighet att slänga över sina rep och på så sätt klättra ombord. Nedanstående figur 2, demonstrerar brukande av taggtråd som barriär.

Figur 2, Riggning av taggtråd (BMP4, 2011)

Dockor placeras inom synhåll på strategiska platser för att ge illusionen om att fartyget har besättning som håller utkik. Syftet med dessa dockor som utgör statister är att avskräcka pirater från att angripa fartyget, se figur 3.

Figur 3, Docka placerad på fartyg (BMP4, 2011)

Eftersom ett sätt för piraterna att ta sig in på fartyget är genom krossade fönster har åtgärden skyddsgaller skapats. Skyddsgallret placeras utanför fönstret och förhindrar piraters tillträde. Ytterligare ett sätt att försvåra piraters möjlighet att ta sig ombord är att använda spolkanoner eller brandslangar, se figur 4. Det är genom denna åtgärd möjligt att utnyttja det brandsystem som redan finns ombord. Åtgärden består i sådana fall av att rigga brandslangar på strategiska platser ombord, precis som i placeringen av dockorna som nämnts ovan, som sprutar ut vatten vilket försvårar piraters tillträde på fartyget. Det finns även andra åtgärder beträffande vattenkanoner och brandslangar vilka kan införskaffas av säkerhetsföretag.

Figur 4, Riggning av spolkanoner (BMP4, 2011)

3.8.1 Användandet av citadell

Citadellet och dess funktion kommer att förklaras i detta avsnitt för att underlätta läsarens förståelse av examensarbetet. Även citadellåtgärden härledes från BMP4.

Citadellet benämns ofta i den engelskspråkiga världen som *safe haven* som betyder fristad. Namnet fristad är passande eftersom citadellet möjliggör just detta för besättningen som befinner sig ombord på fartyg som drabbats av piratangrepp. Mer specifikt är citadellet ett skyddsrum som finns ombord på fartyget där besättningen kan gömma sig vid eventuellt piratangrepp. Användningen av citadellet förhindrar att piraterna når framgång vid ett piratangrepp delvis på så sätt att besättningen skyddas och därmed inte kan användas som gisslan. Detta minskar piraternas chanser att kunna använda besättningen som säkerhet för att kräva betalning. Dessutom innebär det faktum att besättningen befinner sig i citadellet att de inte kan tvingas styra fartyget i den riktning som piraterna önskar och även detta förhindrar piraternas framgång. Ytterligare en orsak till varför piraternas framgång förhindras är att besättningen behåller kontrollen eftersom de kan styra fartyget från citadellet.

3.8.2 Funktionsbeskrivning

Av BMP4 framgår det att ett citadell är ett förutbestämt rum som konstruerats i fartyget där besättningen ska samlas och sätta sig i säkerhet när de drabbas av ett piratangrepp. Citadellet ska användas som komplement till övriga åtgärder som omnämns i BMP4. Detta skyddsrum som utgör en fristad bör vara konstruerat på så sätt att det kan förhindra att pirater tar sig in i rummet under en viss avsedd tid (BMP4, 2011).

Syftet med citadellet är att säkra hela besättningen och detta är även en förutsättning för att marinmilitära styrkor ska beakta att gå ombord på fartyget för att befria besättningen som befinner sig i citadellet. Ytterligare ett krav som måste uppfyllas för att marinmilitära styrkor ska utvärdera befrielsemöjligheter är att besättningen har ett fristående, självständigt och pålitligt externt kommunikationsmedel. VHF kommunikation anses inte vara tillräckligt. Dessutom ska piraterna inte ha fått tillgång till fartygsdriften för att befrielse av marinmilitära styrkor ska vara aktuellt. Dock bör det nämnas att användandet av citadellet och uppfyllande av samtliga ovannämnda krav inte garanterar marinmilitär respons (BMP4, 2011).

Citadellet utgör, som tidigare nämnts, en fristad. Citadellet ska utformas på så sätt att det är möjligt att vistas i rummet under en längre tidsperiod. Därmed bör bland annat sanitetsanläggningar, hygienartiklar och livsmedel finnas till hand i citadellet. Vidare är det av vikt att citadellet konstrueras på en plats varifrån det är möjligt att navigera och styra fartyget (MSCHOA, 2011).

Därför är maskinrummet en möjlig plats för citadellet. Det har tidigare framgått att besättningen ska kunna befinna sig i citadellet under viss avsedd tid. Denna tidsperiod varierar beroende på möjlighet till att få hjälp vid eventuellt piratangrepp. Om fartyget trafikerar Somalias kust, är det vanligt att tidsperioden beräknas vara kort eftersom det är ett område där ett stort antal militära styrkor befinner sig och det finns därmed goda chanser till att få hjälp om fartyget skulle drabbas av piratangrepp. Hur lång tidsperioden beräknas vara är avgörande för planering av mängd artiklar så som livsmedel som bör finnas i citadellen (MSCHOA, 2011).

Citadell åtgärden garanterar dock inte att piraterna förhindras. Incidenter har rapporterats då pirater genom att sätta eld på område nära citadellet försökt tvinga besättningen att lämna skyddsrummet vilket resulterat i en stor spridning av eldslågor på fartyget (Mons, 2011). Utifall att piraterna lyckats bryta sig in i citadellet eller om hela besättningen inte kunnat försätta sig i säkerhet bör besättningen istället ge upp och inte visa motstånd utan istället försöka samarbeta med piraterna (EU NAVFOR, Surviving Piracy).

3.8.3 Utrustning som bör finnas i ett citadell

Av MSCHOAs guide för användande av citadellet, från år 2011, framgår viss utrustning som bör finnas i citadellet (MSCHOA, 2011). Nedanstående information om utrustning är hämtad från MSCHOAs guide.

Kommunikationsmedel som möjliggör tvåsidig satellitkommunikation rekommenderas. Befälhavaren måste kunna kommunicera att samtliga av besättningens medlemmar befinner sig i säkerhet i citadellen. Som tidigare nämnts kan militärt ingrepp inte ske om kommunikationsmedel saknas. Pirater har tidigare förstört antenner på fartygen som de angripit och därför bör antennen i största mån döljas. Övervakningskameror är av vikt att ha på fartyget. Det är nödvändigt att från citadellet kunna se inspelningar av vad som pågår i övriga delar av fartyget eftersom besättningen på så sätt kan se var piraterna befinner sig ombord. Informationen gällande piraternas placering kan de sedan meddela till militära styrkor. Dessutom kan inspelningarna från kamerorna i ett senare skede komma att användas som bevis. Denna utrustning bör kunna fungera genom enskild strömkälla. För att kunna navigera mot militära styrkor behövs en GPS eller en avläsning från en video disk recorder, VDR, till en dator i citadellet.

Medicinska artiklar som bör finnas ombord, samt akut medicinskutrustning ska ha placerats i citadellet. Den akuta medicinutrustningen syftar till att avhjälpa skottskador. Vidare ska toalett, mat och vatten finnas i citadellet. Sovmaterial så som sovsäckar eller filtar bör också finnas i citadellet. Två slags listor ska finnas i citadellet, den ena är en besättningslista vars syfte är att underlätta för befälhavaren att säkerställa att samtliga medlemmar befinner sig i citadellet, och den andra är en kontaktlista.

Kontaktlistan ska vara uppdaterad och innehålla telefonnummer till olika subjekt så som MSCHOA, rederiet och andra som ansvarar för fartyget. Slutligen ska även en väska med diverse nödvändigheter så som ficklampor, extra batterier och bärbara VHF radios finnas i citadellet.

3.8.4 Citadellets tekniska konstruktion

Konstruktionstekniken för citadellet är viktig eftersom en dålig konstruktion kan innebära att pirater lyckas ta sig in i citadellet och därmed når framgång med angreppet. Det är vanligt att pirater försöker bryta sig in i citadellet genom att bända upp lås och ta bort dörrhandtag och därefter dra loss dörren. Därför bör dörrhandtaget till citadellet vara placerat på dörrens insida och utsidan bör vara platt utan någon utstickande del. Genom att inte ha ett dörrhandtag på utsidan är det svårare för piraterna att bryta loss dörren genom att använda verktyg såsom hävstänger. En platt exteriör kan dessutom innebära att dörren döljs. En vattentät citadelldörr illustreras i figur 5.

Eftersom pirater ibland anlägger brand för att genom rök tvinga ut besättningen är det viktigt att citadellets ventilation konstrueras på så sätt att den är av en enskild strömförsörjning. Ventilationens inlopp bör vara dold och citadelldörren bör vara vattentät. I det fall då vattentäthet inte kan uppnås finns en risk att materialet antänds av bensin, detta kan dock avhjälpas genom att täta området med plast tätningsmedel (MSCHOA, 2011).

Figur 5, Vattentät citadelldörr (MSCHOA, 2011)

Som minsta brandskydd ska brandsläckare finnas på plats i citadellet för att släcka eventuell brand. Brandsläckningssystemet är en viktig konstruktionsmässig fråga. Om citadellet har placerats där det finns ett brandssystem som kan avge giftiga ångor är det nödvändigt att kunna isolera systemet så att det inte tillämpas där citadellet är. Om citadellet har skapats i maskinrummet är det viktigt att använda ett brandsläcknings-system som skyddar både maskinrummet och boendet. Exempel på sådant system är brandsläckning med hjälp av vattendimma (MSCHOA, 2011).

Det är vanligt förekommande att pirater använder vapen för att skjuta mot citadellet för att på så sätt ta sig in. Därför är val av material för citadellets exteriör av stor konstruktionsmässig vikt. Ballistiksäkra dörrar av stål eller trä kan användas för att öka säkerheten. Ballistiksäkrade paneler och skottsäker inglasning kan också användas av säkerhetsskäl (MSCHOA, 2011).

Sammanfattat är citadellet en fristad för besättningen där de har tillgång till mat och vatten i väntan på att bli räddade av militära styrkor, det är utrustat med kommunikationsmedel som möjliggör extern kontakt och det går att styra samt navigera fartyget från citadellet. Konsekvensen av citadellet, förutsatt att det tillämpas korrekt och att syftet uppnås, är att besättningen inte kan tas till fånga av piraterna och de kan därmed inte användas som påtryckningsmedel för att få ut stora lösensummor. Dessutom kan piraterna inte styra fartyget och därmed inte heller kapa det. Det faktum att navigeringskontrollen behålles innebär i sin tur att det blir lättare för militära styrkor att rädda besättningen.

3.9 Implementering av BMP4

American Bureau of Shipping, hädanefter ABS, har framtagit en guide som förklarar hur en korrekt tillämpning av BMP4 genomförs. Av guiden framgår hur befälhavaren som ansvarar för besättningen bör agera i olika stadier och situationer. ABS guiden behandlar förberedelsestadiet innan fartyget påbörjar sin färd, situationen som uppstår om piratangrepp inträffar samt stadiet efter att ett piratangrepp har skett. Guiden syftar till att verka som komplement till redan existerande fartygssäkerhetsplan, hädanefter SSP, som fartyget ska inneha i enlighet med ISPS koden. För att läsaren ska få en bättre förståelse för piratangrepp och främst citadellets roll vid ett sådant angrepp kommer detta avsnitt att beröra ovanstående stadier.

Innan fartyget färdas genom högriskområden för piratangrepp ska riskbedömning av troligheten att piratangrepp inträffar genomföras av befälhavaren. Befälhavaren ska även beakta vilka konsekvenser som kan uppstå om sådant angrepp inträffar. I denna bedömning bör befälhavaren även vara medveten om vilka preventiva åtgärder och vilka åtgärder som vidtas efter det att piratangrepp skett. Bedömningen baseras på relevant och aktuell information som är specifik för den avsedda färden (ABS, 2011).

Befälhavaren ska ta hänsyn till besättningens säkerhet och det är i detta avseende som citadellet är intressant eftersom det är av vikt att citadellets placering identifieras och att dess funktion kontrolleras (ABS, 2011). I befälhavarens riskbedömning måste även hänsyn tas till fartygets fribord. Fribordet är viktigt att fästa avseende vid eftersom dess storlek påverkar besättningens möjlighet att undgå piratangrepp. Ett större fribord innebär att det blir lättare för besättningen att fly en piratattack medan ett mindre fribord gör så att det är lättare för piraterna att ta sig ombord. Fartygets potentiella hastighet är också avgörande i bedömningen eftersom fartyg som kan färdas i över 18 knop har lättare för att fly försök till piratangrepp. Att öka farten i syfte att fly piratangrepp är en åtgärd som befälhavaren kan vidta vid ett piratangrepp.

Ytterligare en faktor som befälhavaren bör ha i åtanke är sjögången. Vid smul sjögång är det lättare för piraterna att genomföra angrepp. Piraterna använder, som tidigare nämnts, små båtar för att angripa fartyget och dessa är svårhanterliga vid grov sjögång. Därmed spelar sjögången en roll när det kommer till riskbedömningen av piratangrepp. Befälhavaren ska även granska fartygets säkerhets bedömning, ship security assessment hädanefter SSA, som SSP:n utgår från. Det är viktigt att fartygets SSA undersöks för att befälhavaren ska kunna avgöra om ytterligare preventiva åtgärder bör vidtas för att kunna motverka hotet sjöröveri. För att kunna få hjälp av marinmilitära styrkor om piratangrepp genomförs så måste rapportering om fartygets existens ha skett. Därför ska rapportering till United Kingdom Maritime Trade Operation UKMTO och MSCHOA ske (ABS, 2011).

Befälhavaren ska försäkra att automatiskt identifikationssystem av fartyg, hädanefter AIS, är påslaget (ABS, 2011). AIS möjliggör dels identifikation av fartyg för andra fartyg men även för fartygstrafikservicens kontrollrum att följa fartygets rörelser. För att AIS ska fungera måste varje fartyg skicka ut information på en digital radiokanal.

Om pirater angriper fartyget så bör den förutsedda planen följas och akut alarm samt ship security alert system, SSAS, sättas igång. SSAS är ett system som härrör från ISPS koden (ABS, 2011). Systemet fungerar på så sätt att räddningskoordinationscenter i området blir meddelade genom satellitmeddelande som sänder en specifik landskod. Meddelandet identifierar fartyget och det innehåller även information om fartygets position. När denna signal skickats iväg och nått räddningskoordinationscentret så kan detta tillgodose fartyget med militär hjälp (Secure a Ship, 2011). SSAS alarmet sänder inte skyddslarm till andra fartyg och det avger inte heller något larm ombord på fartyget (Thomsson, Wiklund, 2013).

Vidare ska kommunikationsplanen verkställas och rapportering om angreppet till UKMTO ske. Nödanrop via VHF kanaler och nödanrop via satellittelefon samt digitalt selektivanrop ska också göras (ABS, 2011). Det digitala selektivanropet möjliggör automatiskt nödanrop. För att försöka fly piraterna ska fartygshastigheten ökas och dessutom ska befälhavaren försöka försvåra situationen för piraterna genom att manövrera fartyget på sådant sätt att vågor skapas. Om piraterna är nära fartyget kan befälhavaren genom styrning av fartyget försöka undvika att piraterna placerar sig längs med fartygets sida. Spolkanoner och andra bekämpningsmetoder aktiveras för att agera mot angreppet. Fartygets mistlur och horn bör ljuda upprepande då piraterna upptäckts (ABS, 2011).

Samtliga externa och interna dörrar ska säkras och besättningen bör försättas i säkerhet i citadellet. En rapportering av incidenten bör göras. Beskrivning av- och utmärkande attribut hos misstänkta båtar bör bifogas. Denna detaljerade rapport ges till rederiet, UKMTO, MSCHOA och IMB. Av BMPs bilaga framgår en rapportmall vilket fungerar som utgångspunkt i skrivandet av rapporten. Vidare ska all fysisk och elektronisk bevisning bevaras på säkert plats (ABS, 2011)

4. METOD

I detta avsnitt kommer de metoder som tillämpats för att genomföra examensarbetet att presenteras.

4.1. Informationssökning

Eftersom piratangreppsproblematiken vid Somalias kust är relativt ny råder det en brist på litteratur som behandlar ämnet, därför har internetkällor och information från organisationer utgjort de främsta källorna. IMOs hemsida var en stor källa för bakgrundsinformation och det var även härifrån som BMP4 laddades hem vilket utgör en viktig grund för examensarbetet. Av den litteratur som använts genomfördes en kvalitativ litteraturstudie där litteraturen, som användes, på ett detaljerat sätt kunnat förklara och beskriva ämnet (Höst et. al, 2006). Material som eftersökts har granskats för att säkerställa att det har en vetenskaplig grund och därmed är lämpligt att använda som källor för detta examensarbete.

4.2 Kvalitativ intervju via e-post

För att få kunskap om rederiernas åsikter gällande användande av citadell som fristad utfördes intervjuer. Intervjuer genomfördes genom att rederier fick besvara frågor angående citadellet och dess funktioner. Inledningsvis var tanken att genomföra intervjuundersökningen via telefon men senare visade det sig att det var lättare att komma i kontakt med rederierna via e-post. Därför skickades frågorna ut och besvarades via e-post, anledningen till detta var att rederierna befinner sig utomlands och därför är det på grund av eventuell tidsskillnad lättare att ha kontakt via e-post. Intervjuerna är av kvalitativt tillvägagångssätt eftersom frågorna som skickades ut möjliggjorde öppna svar som sedan analyserades. En kvalitativ intervju tillät informanterna att utveckla sina svar och därför valdes denna metod för genomförande av intervjuerna. Rederier valdes ut som informanter eftersom deras svar kunde uppfylla syftet med examensarbetets första forskningsfråga, samt underfrågorna.

Genom att intervjua rederierna uppnåddes en intervjuundersökning med några utvalda subjekt som har djup erfarenhet inom området vilket kännetecknar en kvalitativ intervjuundersökning (Lantz, 2007). Svaren från fyra rederier, hädanefter A, B, C och D valdes ut för att utgöra data för resultatkapitlet. Därmed bidrog intervjustudien med resultat till undersökningen. Den kvalitativa metoden möjliggjorde en djupare förståelse av rederiernas åsikter angående brukandet av citadell vilket i sin tur var av stor betydelse för skrivandet av resultat-och diskussionsavsnittet.

4.3 Frågeformulär

Frågeformuläret bestod av sex frågor vars svar kom att utgöra underlag för resultat och besvarande av frågeställning ett. Frågorna presenteras i bilaga 1.

4.4 Genomförande av intervjuerna

Frågorna skickades via e-post till säkerhetsansvarig på de olika rederierna. Efter det att frågorna besvarats sammanställdes resultatet. Urvalsprocessen följer av nedanstående. Frågorna skickades ut till 30 rederier som hade bulk, tank- och containerfartyg år 2014 vilket är det år då undersökningen genomfördes. Rederier med just bulk- och container fartyg framstod som relevanta informanter eftersom dessa trafikerar Somalias kust vilket är ett område som är drabbat av piratangrepp och väpnat rån mot fartyg. Därmed finns det ett behov av en fristad för besättningen i form av citadell i sådana fartyg. Av de 30 rederier som frågorna skickades ut till svarade 20 rederier. Av dessa var tio rederier villiga att delta i undersökningen och fyra av denna grupp gav kompletta svar. Dessa fyra rederier kom att utgöra informanter för genomförande av intervjuerna.

Anledningen till att just dessa fyra rederier valdes ut var delvis för att de gav kompletta svar, till skillnad från övriga rederier som endast svarat på vissa frågor och inte givit tydliga svar. Ännu en anledning till valet av de fyra var att dessa är de rederier, bland samtliga som frågorna skickades ut till, som har fartyg som trafikerar Somalias kust. De andra rederierna hade inga fartyg som trafikerade högriskområden. Dessutom angav de fyra rederierna att de innehar citadell på deras fartyg. Med hänsyn till vad som sagts ovan ansågs de fyra rederierna som valts ut vara lämpliga informanter i undersökningen.

4.5 Bearbetning

En dataanalys har skett och med detta menas att information hämtats från olika källor och analyserats. I detta fall har information hämtats från intervjuerna och från incidentrapporter gällande citadellets funktion som befälhavare på fartyg utfärdat. Incidentrapporter har sammanställts av ICC Commercial Crime Services och dessa utgjorde underlag för statistiken som skapades i examensarbetet. Incidentrapporterna består av fall där fartyg utsatts för försök till piratangrepp eller väpnat rån samt fall då faktiska angrepp utförts. Med faktiska angrepp menas fall då angriparna åtminstone lyckats ta sig ombord på fartyget.

Det är av vikt att en sammanfattande beskrivning av ämnet uppnås (Esaiasson et. al 2012). I detta examensarbete har flera komponenter resulterat i en sådan beskrivning. Litteraturstudien, informationen som klargjordes via inläsning av incidentrapporter och sammanställningen av statistik gav diverse beskrivningar av ämnet. Observationerna som uppnåddes via intervjuerna utgjorde också redogörelser. Sammanlagt har de olika metoderna inneburit att en sammanfattande beskrivning av ämnet uppnåtts. Efter att all information mottagits och sammanställts har det gjorts en jämförelse mellan resultatet av intervjuerna och hur väl citadellet fungerar enligt incidentrapporter och statistik. På så sätt har forskningsfrågorna besvarats.

4.6 Etik

Eftersom informationen som insamlats via intervjuerna är av speciell karaktär, då den berör placering av citadell och andra omständigheter som kan vara känsliga, har samtliga rederier valt att vara anonyma i denna undersökning. Företagsetiska skäl har också varit relevanta i rederiernas beslut att vara anonyma. Istället har rederierna blivit tilldelade namn slumpvis så som Rederi A, B, C och D.

4.7 Reliabilitet, validitet och triangulering

Undersökningar som genomförts genom intervjuerna bör anses vara av hög validitet eftersom frågorna och svaren varit relevanta för att besvara examensarbetets första forskningsfråga. Därmed har de frågor som utformats varit giltiga för att kunna uppfylla arbetets syfte. Intervjuerna genomfördes, som ovan nämnts, skriftligen via E-post. Därmed har de svar som mottagits varit skriftliga vilket innebär att den information som lämnats varit presenterad på ett sätt som minskar risken för missförstånd.
Detta kan jämföras med eventuella fall då intervjuaren använt sig av bandspelare, i dessa fall finns en möjlighet till missförstånd om ljudkvaliteten inte är optimal vilket i sådana fall innebär en negativ påverkan på informationen som upptas. Dessutom utformades frågorna på ett tydligt sätt varpå uttryckliga svar lämnades.
Med hänsyn till vad som nämnts ovan bör även reliabiliteten anses vara god eftersom pålitligt medel använts för att genomföra intervjuerna. Även incidentrapporterna som använts har varit pålitliga och giltiga.

En god triangulering har uppnåtts i detta examensarbete eftersom problematiken, brukandet av citadell, har setts ur flera synvinklar (Patton, 1990). Problematiken har behandlats dels utifrån rederiernas perspektiv men även jämfört med incidentrapporter från år 2011, som är den tidsperiod som mest präglat Somalias kust med piratangrepp och väpnat rån mot fartyg. Angreppen har i sin tur givit anledning till brukande av citadell för fartyg som trafikerar detta område. Incidentrapporterna och statistik har bistått med en verklighetsbild av hur citadellet faktiskt fungerar som skyddsåtgärd. Dessutom har litteratur, internetkällor och information från diverse organisationer som använts under arbetets gång presenterat ytterligare synvinklar av problematiken.

Möjligheten till tillämpning av det resultat och den slutsats som presenteras i detta examensarbete beror på om det finns en viss överförbarhet, vilket även kan betecknas som generaliserbarhet. Eftersom kvalitativ metod genomförts definieras inte generaliserbarheten utan detta överlämnas istället till läsaren. Läsaren kan vid bedömning av huruvida en tillämpning av resultatet är möjlig fundera på för vem en sådan tillämpning är relevant. I detta examensarbete har rederier varit i fokus men kanske kan även andra intressenter vara aktuella. Läsaren kan även betänka under vilka förutsättningar som resultaten är tillämpningsbara (Malterud, 1998).

5. RESULTAT

I detta avsnitt kommer resultat att redovisas. Kapitlet är uppdelat i två delar. Den första delen hänför sig till resultatet av intervjuerna som genomförts med rederier. Därmed är avsnittets första del starkt kopplad till forskningsfråga ett som berör fördelarna och nackdelarna med brukande av citadell. Därför kommer underfrågorna att besvaras i denna del. Den andra delen av detta kapitel hänför sig till resultat av incidentrapporter. Statistiken som härledes från incidentrapporterna besvarar forskningsfråga två som handlar om hur väl ett citadell fungerar som skydd.

5.1 Resultat av underfrågor

Resultatet för de underfrågor som introducerats i arbetets första kapitel kommer att presenteras nedan.

5.1.1 Vilken/vilka typer av fartyg tillhörande rederiet innehar citadell?

Av intervjuerna framgick att olika sorters fartyg innehar citadell. Rederi A förklarade att bunkerfartyg av typen Aframax, Panamax och Suezmax var utrustade med citadell. Rederi B ansåg att riskbedömning och inte fartygstyp är den avgörande faktorn för huruvida citadell ska finnas på ett fartyg eller inte. Detta rederi hade därför valt att inneha citadell på fartyg som trafikerar Somalias kust eftersom det löper stor risk för angrepp i dessa områden. Rederi C förtäljde att de hade citadell på alla bulk och tank fartyg och rederi D berättade att deras råoljetankers, produkttankers och LNG fartyg innehar citadell.

Sammanfattningsvis finns det olika sätt att bedöma vilka fartyg som ska inneha citadell och av de fyra rederierna framgår att det är vanligt att bulk-och främst tankfartyg är utrustade med citadell.

5.1.2 Hur många av dessa fartyg trafikerar Somalias kust?

Ett dussintal av rederi A:s Suezmax och Panamax fartyg har passerat via Somalias kust och de kommer att fortsätta med detta eftersom de är föremål för global handel. Rederi B:s fartyg som innehar citadell passerade genom Somalias kust över 100 gånger år 2013. Rederi C svarade att fartygen hade möjlighet att trafikera Somalias kust men att alla inte gör det på regelbunden basis. Hur rederiet valde att positionera sina fartyg berodde på marknaden. Rederi D berättade att två av deras tankfartyg som innehar citadell trafikerar Somalias kust.

Av samtliga rederiers svar framgår att fartyg som trafikerar Somalias kust är utrustade med citadell.

5.1.3 Var har rederiet valt att placera citadellet, och varför har just denna plats valts?

Rederi A svarade att de placerar citadellet i maskinrummet på grund av praktiska skäl. Citadellet är då redan konstruerat på så sätt att det är vattentätt gentemot fartygets övriga områden, vilket rederiet såg som förmånligt och anledningen till varför maskinrummet är en lämplig plats för citadellet. Rederi B förklarade liksom rederi A, att även de placerar citadellet i maskinrummet. Anledningen till val av placering skiljer sig dock från rederi A. Rederi B placerar citadellet i maskinrummet eftersom det är möjligt att styra fartyget därifrån genom att koppla bort möjlighet till styrning från bryggan. Rederiet menade att detta förhindrar att piraterna tar kontroll över fartyget eftersom de inte kan navigera om de lyckas ta sig ombord. Rederi B menade att det var en stor fördel att ha kontroll över styrningen eftersom besättningen därmed kunde se till att fartyget förblev stilla, vilket i sin tur kunde underlätta räddning från militära styrkor. Rederi C delade rederi B:s placering av citadellet samt anledning till val av plats.

Även rederi D hade valt att placera citadellet i maskinrummet. Som anledning till val av plats angav rederiet att maskinrummet är den plats som är lättast att skydda och därmed svårast för piraterna att ta sig in till. De nämnde även att det är lätt att arrangera hygienutrustning, tillgång till mat, ha interkommunikation samt att installera övervakningskameror och satellittelefoner i maskinrummet. Slutligen förklarade rederi D att maskinrummet var en lämplig plats för placering av citadellet, eftersom det är möjligt att fullständigt kontrollera styrning och huvudmotorn på fartyget från detta område. Sammanfattat placerar samtliga rederier som nämnts ovan citadellet i fartygets maskinrum. Anledningarna till val av plats varierar men det faktum att man kan styra fartyget från maskinrummet är en faktor som tre av de fyra rederierna angivit som motiv till placering av citadellet.

5.1.4 Hur många av rederiets fartyg som trafikerar Somalias kust har använt citadellet när det utsatts för angrepp?

Samtliga rederier svarade att deras fartyg inte drabbats av piratangrepp. Rederi B förklarade dock att besättningen genomförde säkerhetsövningar för att öva på användande av citadellet vid akuta tillfällen. Rederi C ansåg att deras användande av säkerhetsvakter verkat avskräckande och därför förhindrat piratangrepp på fartygen. Rederi D berättade att citadellet använts en gång men att piratangreppet varit ett falskt alarm. Själva brukandet av citadellet hade dock fungerat som förväntat.

5.1.5 Hur många av de fartyg som omfattas av fråga fyra har varit framgångsrika i sin användning av citadellet?

Eftersom piratangrepp inte ägt rum på något rederiernas fartyg, besvaras inte om användandet av citadellet varit framgångsrikt eller inte. Av Rederi D:s svar kan dock utläsas att citadellet fungerat som den skulle vid det tillfället då falskt alarm om piratangrepp rådde.

5.1.6 Vilka är fördelarna respektive nackdelar med användande av citadellet som skydd vid angrepp?

Rederi A angav att det fanns både en praktisk och psykologisk fördel med användande av citadellet. Den praktiska anledningen som angavs var att besättningen försattes i säkerhet genom citadellet. Den psykologiska anledningen var att vetskap om citadellets existens kunde utgöra en lugnande faktor för besättningen eftersom de visste att de hade en fristad utifall att ett angrepp skulle ske. Nackdelen med citadellet ansågs vara att styrning av fartyget samt kommunikation med den yttre omvärlden kunde försvåras om fartyget utsattes för tekniskt kunniga pirater.

Rederi B ansåg att citadellet hade flertalet fördelar. Det faktum att besättningen skyddas och att pirater inte har möjlighet att använda tillfångatagen besättning som säkerhet för att få lösensumma nämndes som fördelar. Vidare angav rederi B möjligheten att räddas av militära styrkor, förutsatt att samtliga besättningsmedlemmar befinner sig i citadellet, som en fördel. Att det är möjligt att kommunicera från citadellet till rederiet när piratangrepp äger rum nämndes som ännu en fördel. Slutligen angav rederiet den fördel som de ansåg vara av störst vikt, nämligen det faktum att citadellet kan förhindra att besättningen hålles gisslan i upp till 18 veckor eftersom de kan klara sig i citadellet så pass länge. Rederiet ansåg inte att det fanns några nackdelar med användande av citadellet.

Rederi C nämnde två fördelar med citadellet. Den första fördelen som de nämnde var att det är lätt att konstruera en säker plats i maskinrummet samt att man därifrån har möjlighet att kontrollera fartyget och sköta all kommunikation. En nackdel som rederi C nämnde var att man genom att bege sig till citadellet ”överger” fartyget, men de angav samtidigt att alternativet inte är mycket bättre då det skulle innebära att piraterna kan göra vad de vill med besättningen.

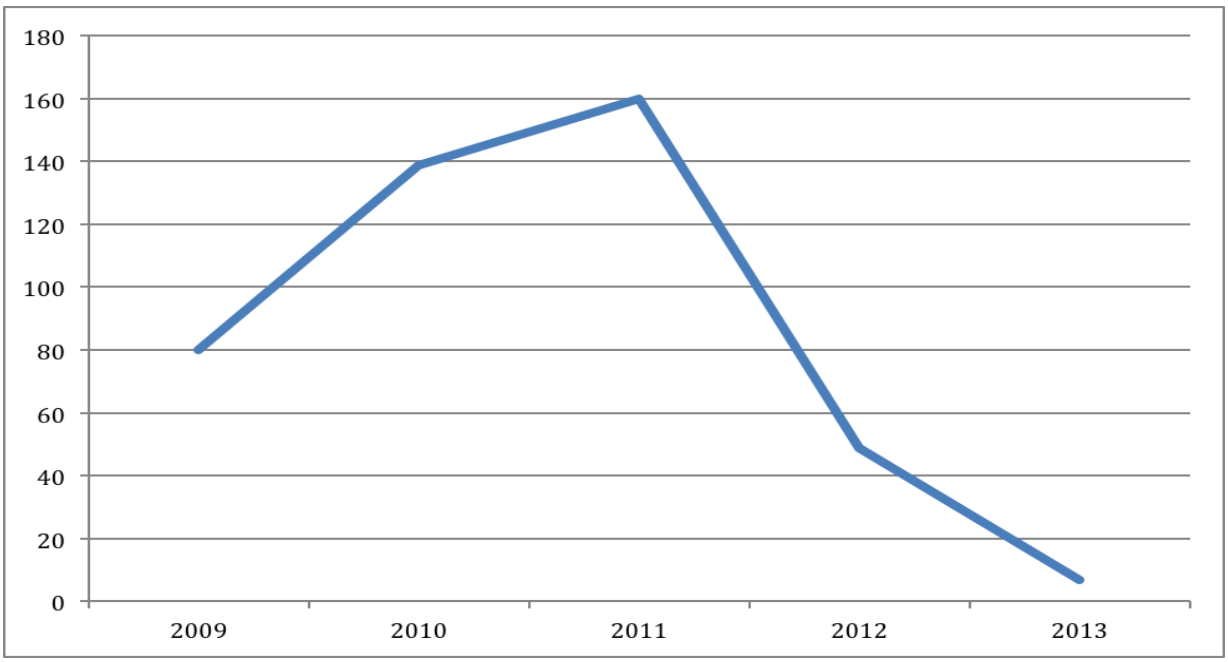
Rederi D ansåg att fördelarna med citadellet var att den möjliggjorde tillgång till hygienartiklar, mat, interkommunikation samt installation av övervakningskameror och satellittelefoner. Ännu en fördel med användande av citadellet som rederi D uppmärksammade var att fullständig kontroll av styrning och huvudmotorn var möjlig från denna fristad, förutsatt att den placerats i maskinrummet.

Nackdelarna som rederi D påpekade var att piraterna troligtvis skulle förstöra interiör och personliga tillhörigheter samt mycket av den utrustning som finns på bryggan eftersom de inte kan uppnå full kontroll över besättningen och fartyget. Ännu en nackdel som rederi D nämnde var att piraterna troligtvis skulle agera synnerligen våldsamt gentemot besättningen i det fall piraterna skulle lyckas ta sig in i citadellet. Rederi D uttryckte en oro för att viss del av besättningen skulle kunna dödas om piraterna lyckas ta sig in i citadellet.

Av svaren på frågan framgår att det finns många olika fördelar med citadellet, en gemensam sådan som samtliga rederier nämnde var att besättningen försätts i säkerhet. Nackdelarna var färre än fördelarna, men det faktum att fartygets övriga delar lämnas obemannade när besättningen befinner sig i citadellet ansåg två rederier utgöra en nackdel.

5.2 Incidentrapporter

Som tidigare nämnts i avgränsningsavsnittet är samtliga incidentrapporter och statistik från år 2011. Anledningen till att år 2011 valts ut är att det under detta år skedde flest försök och faktiska piratangrepp utanför Somalias kust. IMBs rapport år 2013 behandlar försök till piratangrepp och faktiska angrepp mellan åren 2009 och 2013. Av rapporten framgår att totalt 160 angrepp inträffade, bestående av piratangrepp och väpnat rån mot fartyg, utanför Somalias kust år 2011. Dessa angrepp motsvarar både försök och fall som minst ledde till att förövarna lyckades ta sig ombord på fartyget. Nedanstående diagram, som utgör figur 6, demonstrerar det som skrivits ovan.



Figur 6, Antal försök och faktiska angrepp utanför Somalias kust år 2009-2013 (Egen figur)

Tabell 1, Totalt antal försök och faktiska fartygsangrepp år 2011 (Egen tabell)

Antal försök till fartygsangrepp	122
Antal faktiska fartygangrepp	**38**
Totalt antal försök och faktiska fartygsangrepp	**160**

Listan på framgångsrika fall där citadellet använts är lång. Några fall som uppmärksammats i media är MV Montecristo, MV Pacific Express och MT Guanabara (Mons, 2011). Samtliga av ovannämnda fartyg angreps av pirater år 2011 och de räddades av militära styrkor efter att en korrekt användande av citadellet genomförts. Med detta menas att samtliga besättningens medlemmar befunnit sig i citadellen vid den tidpunkt då hjälp efterfrågats.

MV Montecristo angreps av pirater utanför Somalias kust. MV Montecristos besättning lyckades försätta sig i säkerhet genom att gå in i citadellet och väl inne i citadellet kontaktade de NATOs militära styrkor som befann sig i regionen. Besättningen befann sig i citadellet i 36 timmar och efter denna tidsperiod kom två NATO fartyg till deras räddning. Under de 36 timmarna försökte piraterna bryta sig in i citadellet och under dessa försök lyckades de avskära kommunikationslänken som besättningen hade använt sig av för att kontakta NATO. Eftersom besättningens kommunikationsmöjligheter avskurits blev de istället tvungna att ta till primitiva metoder för att komma i kontakt med räddningsstyrkorna. Besättningen skickade ut meddelande i en flaska genom en ventil som i sin tur nådde räddningsstyrkorna. Som ett resultat av de militära styrkornas ingripande valde piraterna att överlämna sig och besättningen kunde därmed frias utan att ha lidit fysisk skada (Townsley, 2011).

Även MV Pacific Express blev angripet utanför Somalia. De sammanlagt 12 piraterna som angrep fartyget använde sig av två små båtar för att nå fram till fartyget. Besättningen försatte sig i säkerhet genom att gå in i citadellet. Därefter sattes SSAS igång vilket resulterade i att NATO fartyget Andrea Doria kom till MV Pacific Express räddning efter ett dygn. Vid räddningstillfället var piraterna inte längre ombord. Dock var de skadorna som piraterna åsamkat tydliga. Piraterna hade anlagt brand på fartyget för att försöka tvinga besättningen att lämna citadellet. Dessutom angav besättningen att de under tiden då de befunnit sig i citadellet hört skottlossningar och raketgevär avfyras på fartyget (ACO, 2011).

MT Guanabara är ytterligare ett fartyg som blev angripet av pirater utanför Somalias kust. Befälhavaren satte igång alarmet och SSAS när piraterna som följde efter fartyget upptäcktes. Piraterna öppnade eld mot fartyget och de placerade sig långsides med fartyget varpå de lyckades ta sig ombord. Besättningen hann bege sig till citadellet där de kunde bibehålla kontroll över fartyget. Marinmilitära fartyget USS Bulkeley räddade MT Guanabara efter ett dygns tid och piraterna greps (OceanusLive, 2012).

Även om framgångshistorierna är många bör det nämnas att det finns fall där brukandet av citadell inte inneburit att piratangreppet avbrutits. MV Beluga Nomination, MV Leopard och MV Susan K är exempel på fartyg som år 2011 utsatts för piratangrepp utanför Somalias kust där brukande av citadell inte resulterat i framgång (Mons, 2011).

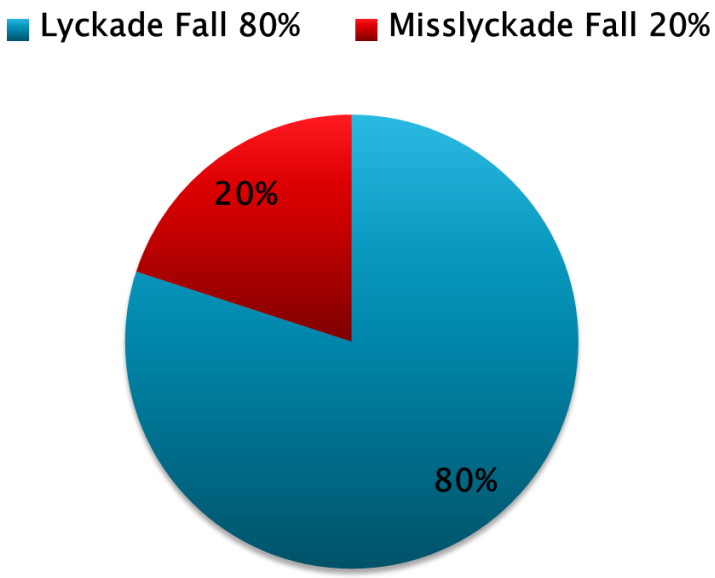
I MV Beluga Nomination fallet lyckades piraterna ta sig ombord på fartyget. Besättningen befann sig i citadellet och de hade begärt hjälp från räddningsstyrkor. Piraterna försökte bryta sig in i citadellet genom att använda sig av en blåslampa och de lyckades med sina försök efter två dagars tid. Därefter togs besättningen som gisslan. Två besättningsmedlemmar flydde i en livbåt och de blev senare räddade av ett marinmilitärt fartyg. En besättningsmedlem sköts till döds när denne försökte fly piraterna och ytterligare två besättningsmedlemmar drunknade efter att de hoppat i havet i syfte att fly. Resterande sju individer från besättningen togs som gisslan och fartyget seglade till Somalias kust. MV Beluga Nomination släpptes efter cirka tre månader (ICC-CSS, 2011).

MV Leopard utsattes för piratangrepp och även i detta fall lyckades fyra pirater ta sig in i citadellet. Piraterna övergav fartyget och kidnappade därefter besättningen som bestod av sex personer. Besättningen frigavs först efter två års fångenskap hos piraterna.
MV Susan K angreps av tio beväpnade pirater som lyckades bryta sig in i citadellet och de tog därefter besättningen som gisslan (OceanusLive, 2012).

Av ovanstående framgår att användandet av citadell resulterat i både framgång och misslyckande. ICC Commercial Crime Services har sammanställt rapporteringar av piratangrepp och väpnat rån mot fartyg som minst ledde till att förövarna lyckades ta sig ombord på fartyget. Samtliga angrepp inträffade utanför Somalias kust under år 2011. (ICC-CSS, 2011). Av dessa rapporter har statistik sammanställts som visar på andel framgångsrika och misslyckade användande av citadellet. Av statistiken framgår att 80 % av de fall då citadellet använts varit framgångsrika för besättningen eftersom angriparna inte lyckats ta kontroll över fartyget eller hålla besättningen gisslan.

Tabell 2, Mätning av citadellets funktion vid fartygsangrepp år 2011 (Egen tabell)

Antal faktiska fartygsangrepp	**38**
Antal fall där citadell inte använts	**8**
Antal fall där citadell använts	**15**
Antal fall där användande av citadell förhindrat fullbordat fartygsangrepp	**12**
Antal fullbordade fartygsangrepp trots användande av citadell	**3**



Figur 7, Statistik på andel lyckade och misslyckade fall, mätning av citadellets funktion år 2011 (Egen figur)

6. DISKUSSION

6.1 Resultatdiskussion

Av både resultat- och teoriavsnittet framgår att citadell används av rederier för att försätta fartygets besättning i säkerhet och omöjliggöra för piraterna att använda dem som säkerhet för lösensummor, eller alternativt som medel för att styra fartyget. Det har också framgått att citadellet placeras i maskinrummet för att det anses vara ett lämpligt utrymme då det går att styra fartyget därifrån, samtidigt som plats finns för att uppfylla besättningens behov.

Olika fördelar och nackdelar har diskuterats i undersökningens olika avsnitt. Kravet i BMP4 som innebär att samtliga av besättningens medlemmar måste befinna sig i citadellet för att militära styrkor ska ingripa, kan vara fördelaktig. Kravet är fördelaktigt eftersom det innebär att militära styrkor vid ett ingrepp kan vara säkra på att de personer som de möter på fartygets övriga delar, än i citadellet, är fientliga. På så sätt riskerar besättningen inte att drabbas av skador som kan uppstå om utrymme för missförstånd hade lämnats. Denna aspekt nämndes dock inte av rederierna som deltagit i undersökningens intervjuer.

Ännu en fördel med citadellet som rederierna inte nämnde men som bör beaktas är att det är en kostnadseffektiv åtgärd (Girard, 2010). För skapandet av citadellet krävs införskaffning av vissa material för att exempelvis ha ballistiksäkra dörrar och annat som nämnts tidigare i teoriavsnittet som berörde citadellets tekniska konstruktion. Dock används, ur ett större hänseende, främst tillgångar som redan finns till hands ombord på fartyget. Jämfört med exempelvis tillförande av säkerhetsvakter ombord, som i sin tur utgör en ytterligare kostnad, är citadellet en billigare åtgärd. Citadellet utgör en engångskostnad, om hänsyn inte tas till påfyllning av mat, hygienartiklar och annat som bör finnas i skyddsrummet men även om dessa betraktas så är det mer kostnadseffektivt än att behöva betala lön till säkerhetsvakter som är en kontinuerlig kostnad.

Samtliga rederier angav däremot bland annat att besättningens säkerhet, som kan uppnås genom en framgångsrik tillämpning av citadellet, var en stor fördel med brukandet. Nackdelen som angivits av rederierna var att fartygets övriga delar lämnas obemannad då besättningen beger sig till citadellet. Rederiernas beslut att konstruera citadell i fartyg som trafikerar Somalias kust tyder på att de anser att fristaden utgör ett lämpligt skydd utifall att angrepp skulle inträffa.

Rederi B angav i intervjun att besättningen kunde befinna sig i citadellet i upp till 18 veckor och de upplevde därmed ingen nackdel med citadellet som skyddsmetod. Dock kan det anses vara rimligt att piratangrepp inte pågår i så lång tid som 18 veckor eftersom besättningen troligtvis får assistans från militära styrkor som löser situationen, alternativt att piraterna väljer att ge upp inom denna tid.

Därmed bör tidsperioden på 18 veckor som rederi B angivit anses vara en fördel som de facto aldrig kommer utnyttjas. Istället tyder perioden på att det är teoretiskt möjligt att överleva i citadellet under den avsedda tiden. Eftersom fördelen inte kommer verkställas i praktiken kan den kritiseras och inte anses utgöra hållbart argument för citadellets goda funktion i verkligheten.

Ännu en anledning till kritik är att den teoretiska fördelen som innebär att besättningen kan överleva i citadellet i 18 veckor bör vägas mot praktiken. Besättningens psykiska tillstånd som rimligtvis påverkas negativt om de blir tvungna att befinna sig i fristaden under så lång tid är en praktisk faktor som bör beaktas. Svårigheten att tillhandahålla tillräckligt med livsmedel för 18 veckors tid, är ännu ett problem som bör övervägas.

Rederi B angav att citadellet förseddes med tillräckligt vatten och livsmedel för sju dagar. Anledningen till att de valt att tillhandahålla vatten och mat för sju dagar är att rederiet utgår från att marinmilitära styrkor hinner ingripa och rädda besättningen under denna tidsperiod. Med hänsyn till vad som sagts ovan bör därmed fördelen som rederi B angivit, att besättningen kan befinna sig i citadellet i upp till 18 veckor, endast betraktas som en teoretisk fördel som inte kan aktualiseras i praktiken.

Av rederi B:s svar angående vilka av deras fartyg som innehar citadell framgick att riskbedömning och inte fartygstyp är avgörande för beslut om innehav av citadell. Med hänsyn till riskbedömningen förtäljde rederiet att deras fartyg som trafikerar Somalias kust är utrustade med citadell eftersom de ansåg att risken för angrepp utgjorde ett behov av denna åtgärd. Riskbedömningen som rederi B hänvisat till finner stöd i ISPS koden där det framgår att bedömning ska göras gällande vilka säkerhetsåtgärder som ska vidtas samt vilken skyddsutrustning som ska finnas ombord på fartyget.

Syftet med ISPS koden är vidare att tillhandahålla ett standardiserat och konsistent ramverk för bedömning av risker. Riskbedömningen är av vikt eftersom den påverkar rederiernas val av säkerhetsåtgärder där brukandet av citadell är ett alternativ (IMO, 2014). Det faktum att rederiets beslut, att inneha citadell på fartyg som trafikerar Somalias kust, baserats på välgrundade motiv som är resultatet av en utvärdering av riskbedömning i enlighet med ISPS koden innebär att beslutet kan tillmätas högt värde.

Det är intressant att problematisera rederiernas ovannämnda åsikter och syn på citadellet, som utgör forskningsfråga ett, genom att analysera resultatet för forskningsfråga två som berör incidentstatistiken.

Som nämnts ovan anger samtliga rederier som fördel att besättningen försätts i säkerhet genom tillämpning av citadellet. Med hänsyn till resultatet för forskningsfråga två, stämmer detta i de flesta fall eftersom 80 % av de fartyg som hade citadell år 2011 och blivit utsatta för piratangrepp eller väpnat rån utanför Somalias kust, varit framgångsrika i den mån att pirater inte lyckats hålla besättningen gisslan eller ta kontroll över fartyget.

Dock måste hänsyn tas till varför dessa fall varit framgångsrika. Vid en närmre blick är det tydligt att den avgörande faktorn för citadellets framgång inte enbart har att göra med själva användandet utan istället även beror på möjligheten att bli räddade inom så kort tid som möjligt. Citadellet i sig är en fristad som möjliggör för besättningen att försätta sig i säkerhet, övervaka piraternas placering, ta kontakt med militära styrkor och vänta på att bli räddade. Sammanfattat kan det sägas att citadellen är till för att besättningen ska kunna invänta militära styrkor. Om dessa styrkor inte finns tillgängliga så får besättningen ingen hjälp och därmed kan risken öka för att piraterna ska lyckas med att bryta sig in i citadellen och genomföra ett fullbordat piratangrepp.

Behovet av marinmilitära styrkor synliggörs i MV Beluga Nomination där besättningen befann sig i citadellet under 48 timmars tid och därefter lyckades piraterna bryta sig in. Avsaknad av militära styrkor i närheten, innebar i detta fall att piraterna hann bryta sig in och därefter hålla besättningen gisslan. Exemplet visar på att citadellet i sig endast kan fördröja att piratangreppet fullbordas om militära styrkor inte hinner ingripa. Därmed är det viktigt att inte glömma bort vad citadellet faktiskt är och vad som kan uppnås enbart med användande av citadell. Det bör poängteras att användandet kan innebära framgång för besättningen och fartyget, men att denna framgång är villkorad till att militära styrkor är tillgängliga.

Hur lång tid det tar för pirater att lyckas bryta sig in i citadellet eller om de ens lyckas kan inte sägas i förväg eftersom detta beror dels på materialet som använts för att konstruera citadellen men även på piraternas skicklighet. Dock bör det konstateras att det finns en risk för att de lyckas med hänsyn till fall som nämnts i resultatavsnittet. Därmed krävs ytterligare insats från militära styrkor för att garantera besättningens och fartygets säkerhet.

Med hänsyn till vad som sagts i ovanstående stycken kan en nackdel med citadellet som skyddsåtgärd, mot angrepp, anses vara att den måste kompletteras med hjälp från militära styrkor för att kunna vara framgångsrik. Denna potentiella nackdel har inte nämnts av rederierna som deltagit i undersökningsintervjun.

Det finns även en etisk aspekt som är relevant att diskutera gällande brukandet av citadellet. Den etiska aspekten är att besättningen, genom ett fungerande citadell, uppnår skydd och därmed slipper bemöta pirater vilket inte är något som de rimligtvis kan förväntas kunna behärska. Genom citadellet undviks den etiska problematik som kan uppstå om besättningen tvingas hantera en situation där de står ansikte mot ansikte med pirater och därför tvingas ta på sig en roll som inte ligger inom deras arbete.
Den etiska problematiken som undanröjs är att besättningen inte behöver ta ställning till hur de bör agera i det fall fartyget angrips och de möter en pirat. Besättningen behöver heller inte oroa sig över att behöva göra svåra val så som att förhålla sig passiv eller eventuellt agera i nödvärn alternativt ta till våld för att beskydda sig själva och resten av besättningsmedlemmarna.

Det faktum att citadellet inte bara kan åstadkomma fysisk trygghet utan även kan innebära en viss mental lättnad kan också vägas in i bedömningen om huruvida det är ett välfungerande skydd eller ej. Detta eftersom citadellet kan skydda besättningen från att behöva befinna sig i vissa situationer som etiskt sett inte är inom deras arbetsuppgifter och därmed inte något som de rimligtvis kan förväntas ha samtyckt till när de klivit ombord på fartyget.

6.2 Metoddiskussion

En kvalitativ litteraturstudie och intervju var nödvändig för att få fördjupade kunskaper inom ämnesområdet och för att kunna besvara forskningsfrågorna. En kvalitativ metod behövdes vid genomförande av intervjuerna eftersom det fanns ett behov av att få insikt i rederiernas åsikter om- och deras användning av citadellet. Denna insikt skulle inte ha möjliggjorts om annat förfarande, exempelvis kvantitativt förfarande, hade tillämpats. Om kvantitativ metod hade använts så hade kvantitet i form av statistik kunnat urholkas men åsikter och tankar bakom användandet av citadellet hade inte framgått vid sådan metodtillämpning. Med hänsyn till syftet med intervjuerna, vilket var att utgöra underlag för besvarande av forskningsfråga ett som handlar om rederiers tillvägagångssätt och åsikter, har den kvalitativa metoden varit lämplig.

Som ovan nämnts, hänförde den första frågan sig till intervjuerna medan den andra frågan besvarades genom den kunskap som inhämtats från litteratur- och övrig informationsstudie. Den övriga informationsstudien bestod av internetkällor och incidentrapporter från ICC Commercial Crime Services och IMB. Kritik som kan riktas mot metodförfarandet är att de incidentrapporter som använts är från år 2011, dock bör validitet ändå anses ha uppnåtts eftersom avgränsning gjorts i examensarbetet till att undersöka incidenter från detta årtal. Avgränsningen grundar sig, som tidigare nämnts, i att det under år 2011 rapporterades frekvent om angrepp utanför Somalias kust. Eftersom det finns många rapporter om angrepp utanför Somalias kust år 2011 har detta årtal och plats valts för att framställa trovärdig statistik angående brukandet av citadell.

Ytterligare kritik kan riktas mot det faktum att endast fyra rederiers svar utgjort dataunderlag i resultatavsnittet. Anledningen till att dessa fyra valts ut är, som tidigare nämnts i metodavsnittet, att de var de enda informanterna som gav kompletta svar. Dessutom var det enbart dessa fyra rederier som trafikerar högriskområden, vilket innebär att de är aktuella informanter för undersökningen som handlar om användandet av citadellet som skydd vid angrepp. Om fler rederier, som varit relevanta för undersökningen, lämnat svar så hade resultatet blivit mer generaliserbart. Dock bör hänsyn tas till den kvalitativa metodens syfte som är att utföra djupare undersökning av några fåtal fall för att kunna redogöra deras åsikter och synsätt på en problematik. Därmed är det eventuellt inte relevant att i detta fall lägga stor vikt vid generaliserbarhet.

7. SLUTSATS

Av undersökningen som kopplas till forskningsfråga ett framgår att rederierna använder citadellet som skyddsåtgärd på fartyg som trafikerar piratdrabbade vatten, så som Somalias kust. Vilken metod som rederierna, som varit föremål för denna undersökning, använt sig av för att besluta vilka fartyg som ska utrustas med citadellet varierar. Vissa har utgått från fartygstyp medan andra har baserat sitt beslut på resultatet av en riskbedömning i enlighet med ISPS koden. Enligt rederierna har fördelarna ansetts vara att besättningen sätts i säkerhet vid korrekt användning av citadellet. Att fartygets övriga delar lämnas obemannade när besättningen befinner sig i citadellet har ansetts utgöra en nackdel. Alltigenom har rederierna visat en positiv inställning till användande av citadellet.

Som svar på forskningsfråga två konstateras att citadellet överlag fungerar bra som skydd och att rederiernas positiva inställning stämmer väl överens med citadellets funktion i verkligheten. Dock är åtgärden villkorad då det finns ett beroende av utomstående hjälp från militära styrkor för att besättningens säkerhet ska garanteras.

8. REKOMMENDATION FÖR VIDARE FORSKNING INOM ÄMNET

I MV Beluga Nomination fallet som diskuterats tidigare, lyckades piraterna bryta sig in i citadellet genom att använda sig av en blåslampa. Därmed är en brist med citadellet att det faktiskt är möjligt för angripare att ta sig in. I detta examensarbete har det inte utretts varför användandet av citadellet inte varit framgångsrikt i vissa fall. Misslyckandet kan delvis bero på att det material som använts för att konstruera citadellet inte varit av tillräckligt god kvalitet men det kan också grundas i att angriparna varit skickliga och använt sig av lämpligare verktyg för att bryta sig in.

Vidare forskning kan bestå av undersökning kring orsaken till varför citadellet i vissa fall har brustit i sin funktion. Härledning kan hämtas från fall så som MV Beluga Nomination. Undersökningen kan utföras genom att ta kontakt med de rederier vars fartyg utsatts för angrepp och där användandet av citadellet inte varit framgångsrikt. Därefter kan undersökning göras om hur citadellet kan förbättras så att det inte är möjligt för utomstående att ta sig in under angrepp.

REFERENSER

ACO – Allied Command Operations, (2011). *NATO Warship Crew Rescues MV Pacific Express Crew* http://www.aco.nato.int/nato-warship-rescues-mv-pacific-express-crew.aspx (Hämtad 2014-05-01)

ABS, (2011). *Best Management Practices Against Somali Based Piracy A quick reference guide to help implement Best Management Practices for the Protection of Seafarers from Somali Based Piracy*
https://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/References/Booklets/2011/PiracyQRG (Hämtad 2014-04-17)

Crippa, M. (2012). UK House of Commons Issues Piracy Report, Eyes Private Security Guards on Board, Local Prosecutions in East Africa (Part II). *Communis Hostis Omnium. Navigating the Murky Legal Waters of Maritime Security*.
http://piracy-law.com/?s=security+guards (Hämtad 2014-01-14)

Esaiasson, P., Gilljam, M., Oscarsson, H., Wägnerud, L. (2012). *Metodpraktikan Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Norstedts Juridik.

European Union Naval Force Somalia Operation Atalanta 2013. *European Union External Action*
http://www.eeas.europa.eu/csdp/missions-and-operations/eu-navfor-somalia/pdf/factsheet_eunavfor_en.pdf (Hämtad 2014-02-02)

EU Navfor Somalia
http://eunavfor.eu/home/about-us/ (Hämtad 2014-02-15)

Girard, G. (2010) Citadel Rooms; An option, Not a Solution. *Maritime Security Council's Blog* http://maritimesecuritycouncil.wordpress.com/2010/11/12/citadel-rooms-an-option-not-a-solution/ (Hämtad 2014-04-17)

Hansson, A. (2007). *Moderna pirater.* Linnéuniversitetet, Kalmar.

Höst, M., Regnell, B. Och Runesson, P. (2006). *Att genomföra examensarbete*. Lund: Studentlitteratur AB.

ICC Commercial Crime Services. *Piracy and armed robbery for the period 1st of January to the 31st of December 2011*. IMB Piracy Reporting Centre.
http://psm.du.edu/media/documents/industry_initiatives/industry_reports/maritime_imb_annual-report-2011.pdf (Hämtad 2014-05-01)

ICC Commercial Crime Services. *Piracy and armed robbery for the period 1st of January to the 31st of December 2013*. IMB Piracy Reporting Centre. http://www.ship.sh/attachment/files/2013_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf (Hämtad 2014-03-01)

ICC Commercial Crime Services. *IMB Piracy and Armed Robbery Map 2014* http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-map (Hämtad 2014-04-22)

ICC Commercial Crime Services. *IMB Piracy Reporting Centre* http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre (Hämtad 2014-02-01)

ICC Commercial Crime Services. January 2011 Statistics, Somalia, Gulf of Aden and Read Sea.

IMO, International Maritime Organization. (2014) ISPS Code. http://www.imo.org/OurWork/Security/Instruments/Pages/ISPSCode.aspx (Hämtad 2014-04-13)

Interpellation 2012/13:399. 2013. Bevakning ombord på svenska fartyg. *Sveriges riksdag*. http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Fragor-och-anmalningar/Interpellationer/Bevakning-ombord-pa-svenska-fa_H010399/ (Hämtad 2014-02-25)

Jones, S. (2006) *Maritime Security a Practical Guide*. London: The Nautical Institute.

Lantz, A. (2013). *Intervjumetodik*. Lund: Studentlitteratur AB.

Liwång, Hans. (2012). *Risk-based ship security analysis- an approach based on civilian and military methods*. Diss., Department of shipping and Marine Technology, Chalmers University, Gothenburg Sweden

Lowe, M. (2012). Armed Merchant Vessels. *Maritime Security Review.* http://www.marsecreview.com/2012/05/armed-merchant-vessels/ (Hämtad 2014-02-15)

Malterud, K. (1998). *Urval. Kvalitativa metoder i medicinsk forskning*. Lund: Studentlitteratur AB

Maritime Security Center, Guidance Related to the Construction and the Use of Citadels in Waters Affected by Somalia Piracy – July 2011 http://www.mschoa.org/docs/secure-documents/industry-citadels-paper-final-3.pdf?sfvrsn=2 (Hämtad 2014-03-01)

Mons, A. (2011) Coalition pre requisites to support crews in citadels. *NATO Shipping Center.* http://www.seasecurity.org/wp-content/uploads/NATO-Shipping-Center-Use-of-Citadels-LTCDR-Alex-Mons.pdf (Hämtad 2014-02-20)

OceanusLive.org, (2012) *2011 Record of Vessels Hijacked by Somali Pirates* http://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000399 (Hämtad 2014-05-01)

Patton, M. Q. (1990) *Qualitative Evaluation and Research Methods*. Second Edition, Newbury Park: Sage

Reed C., Saul, J. (2011). Shabaab-Somali pirate links growing: UN adviser. *Reuters.* http://www.reuters.com/article/2011/10/20/ozatp-somalia-shabaab-pirates-idAFJOE79J0G620111020 (Hämtad 2014-02-15)

Security Councils resolution 1816, 2 June 2008 http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm (Hämtad 2014-02-20)

Secure a Ship – Maritime Security (2011) *Ship Securty Alert Systems* http://www.secureaship.com/services-maritime-security/ssas/ (Hämtad 2014-04-21)

Sundqvist, J. (2010). *Det moderna sjöröveriet, riskfördelning och preventiva åtgärder vid hanterandet av ett nytt problem.* Handelshögskolan, Göteborg

Surviving piracy. *EU Navfor.* http://www.itfseafarers.org/files/seealsodocs/22428/Surviving%20Piracy%20%2D%20English.pdf (Hämtad 2014-02-20)

Thomsson, P. Wiklund, M. (2013) *Sjöfartsskydd och ISPS-koden* 2. uppl. Stockholm: Jure Förlag AB

Townsley, S. (2011) The MV Montecristo operation – a promising step in the right direction? *Royal United Services Institute.* https://www.rusi.org/analysis/commentary/ref%253AC4EB157D0AC0B6/#.Uz2pQP0f3mt (Hämtad 2014-01-03)

Wahlström, A. P. R. (2004). *Moderna pirater och skydd.* Linnéuniversitetet, Kalmar

UNCLOS 10 December 1982. United Nations Convention on the Law of the Sea http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (Hämtad 2014-01-13)

Öhman, D. (2013). Mycket oklart kring vapenregler i Adenviken. *Ekot granskar, Sveriges Radio.* http://sverigesradio.se/sida/gruppsida.aspx?programid=3437&grupp=19324&artikel=5521817 (Hämtad 2014-01-11)

Bilaga 1

Intervjufrågor

1. Vilken/vilka typ av fartyg tillhörande rederiet innehar citadell?

2. Hur många av dessa fartyg trafikerar Somalias kust?

3. Var har ni valt att placera citadellet? och varför har ni valt just denna plats?

4. Hur många av de fartyg som trafikerar Somalias kust har använt citadellet när det utsatts för angrepp?

5. Hur många av de fartyg som omfattas av fråga fyra har varit framgångsrika i sin användning av citadellet?

6. Vänligen nämn minst två fördelar respektive nackdelar/problem med användande av citadellet?