



CHALMERS



Hur arbetar rederier för att motverka posttraumatiskt stressyndrom efter traumatiska händelser ombord

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

**AXEL RAPP MEULLER
CASPER QVARNSTRÖM**

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2023

Hur arbetar rederier för att motverka posttraumatiskt stressyndrom efter traumatiska händelser ombord

Examensarbete inom sjökaptensprogrammet

AXEL RAPP MEULLER
CASPER QVARNSTRÖM

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2023

Hur arbetar rederier för att motverka posttraumatiskt stressyndrom efter traumatiska händelser ombord

AXEL RAPP MEULLER
CASPER QVARNSTRÖM

© AXEL RAPP MEULLER, 2023
© CASPER QVARNSTRÖM, 2023

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola
SE-412 96 Göteborg
Sverige
Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

En sittande manlig figur med hjärnan synlig för att representera den anatomiska relationen till depression och psykisk ohälsa. Bild av: © Universal Images Group.

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola
Göteborg, Sverige 2023

FÖRORD

Denna studie är ett examensarbete skrivet av Axel Meuller och Casper Qvarnström, som båda studerar på Chalmers tekniska högskolas sjökaptensprogram. Utbildningen omfattar 180 högskolepoäng, varav examensarbetet står för 15 poäng. Eftersom båda författarna har en bakgrund inom det militära, var idén att skriva om posttraumatiskt stressyndrom något som tilltalade oss starkt då det är en mycket stor problematik inom den yrkeskåren. Idén kom till vid vårt första möte med vår handledare för arbetet.

Vi vill först och främst tacka vår handledare Johan Hartler som har varit ett stöd under hela arbetsgången och hjälpt oss i rätt riktning. Vi vill även skicka ett tack till de respondenter som ställt upp på intervjuer, för att de tagit sig tid för att ge oss det underlag som hela arbetet bygger på.

Hur arbetar rederier för att motverka posttraumatiskt stressyndrom efter traumatiska händelser ombord

AXEL RAPP MEULLER
CASPER QVARNSTRÖM

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Chalmers tekniska högskola

SAMMANDRAG

Den moderna sjöfarten är en riskfylld bransch där brand, kollision eller attacker kan inträffa. Traumatiska händelser som dessa kan leda till utveckling av posttraumatiskt stressyndrom (PTSD), och besättningen riskerar därav att utveckla PTSD på grund av händelser som kan ske inom yrket. Räddningstjänstens arbete innebär att deras personal ofta utsätts för händelser som kan orsaka PTSD, och efter en incident med fartyget Scandinavian Star där räddningstjänsten var med under livräddningsinsatsen startades en organisation med syfte att hantera denna problematik. Denna rapport är en fallstudie som undersöker hur ett rederi arbetar för att motverka PTSD. Intervjuer utfördes med ett svenskt rederi och med räddningstjänsten i syfte att skapa en uppfattning om hur de olika organisationerna arbetar med denna problematik, samt ifall räddningstjänstens lärdomar är något som sjöfarten kan dra nytta av. Resultatet visar att rederiet idag har procedurer där man tar hänsyn till mental hälsa, men dock finns inga specifika procedurer för PTSD. Undersökningen visar även på att en implementering av räddningstjänstens metoder både är möjlig och lämplig att utföra inom sjöfarten.

Nyckelord: PTSD, posttraumatiskt stressyndrom, mental hälsa, psykisk hälsa, sjöfart, traumatiska händelser, räddningstjänsten.

How do shipping companies work to prevent post-traumatic stress syndrome after traumatic events on board

AXEL RAPP MEULLER
CASPER QVARNSTRÖM

Department of Mechanics and Maritime Sciences
Chalmers University of Technology

ABSTRACT

The modern shipping industry is a high-risk sector where incidents such as fire, collision, or attacks can occur. Traumatic events such as these can lead to the development of post-traumatic stress disorder (PTSD), and the crew is therefore at risk of developing PTSD due to events that may occur within the profession. The Swedish rescue services' work entails that their personnel are often exposed to events that can cause PTSD, and after an incident with the vessel Scandinavian Star where the rescue services were involved in the life-saving operation, an organization was established to address this issue. This report is a case study that examines how a shipping company works to prevent PTSD. Interviews were conducted with a Swedish shipping company and the Swedish rescue services to gain an understanding of how the different organizations address this issue, and whether the rescue services' lessons learned are something that the shipping industry can benefit from. The results show that the shipping company today has procedures that take mental health into account, but there are no specific procedures for PTSD. The study also indicates that an implementation of the rescue services' methods is both feasible and appropriate to perform within the shipping industry.

Keywords: PTSD, post-traumatic stress disorder, mental health, shipping, traumatic experiences, rescue services.

1 INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INNEHÅLLSFÖRTECKNING	iv
1.	Inledning	1
1.1	Bakgrund	1
1.2	Syfte.....	2
1.3	Frågeställning	2
1.4	Avgränsningar	2
2	Teori.....	3
2.1	Posttraumatiskt stressyndrom	3
2.1.1	Orsaker	3
2.1.2	Förebyggande åtgärder innan en traumatisk upplevelse	4
2.1.3	Åtgärder efter en traumatisk upplevelse.....	4
2.1.4	Behandling för PTSD	5
2.2	Brand ombord	6
2.3	Kollisioner	6
2.4	Piratattacker	7
2.5	Terrorism	9
2.6	Räddningstjänstens kamratstödjarorganisation	9
3	Metod	11
3.1	Bakgrundsmaterial.....	11
3.2	Intervju.....	12
3.3	Urval	12
3.4	Etiska avgränsningar.....	12
4	Resultat	13
4.1	Intervju med rederiet	13
4.2	Intervju med räddningstjänsten	14
5	Diskussion.....	18
5.1	Rederiets arbete	18
5.2	Implementering av kamratstöd inom sjöfarten.....	19
5.3	Metoddiskussion.....	20
6	Slutsatser	22
6.1	Rekommendationer till fortsatt arbete	22
7	Källförteckning	23
8	BILAGA 1	27

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1	16
----------------------	-----------

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1	10
-----------------------	-----------

FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

CSO	Company Security Officer
DPA	Designated Person Ashore
EMDR	Eye Movement Desensitization and Reprocessing
HR	Human Relations
ISPS	International Ship and Port facility Security.
KBT	Kognitiv beteendeterapi
OOW	Officer of the watch / vakthavande styrman
PTSD	Posttraumatiskt stressyndrom
REM-Sömn	Rapid eye movement sleep
SSRI	Selektiv serotoninåterupptagshämmare
TF-KBT	Traumafokuserad kognitiv beteendeterapi

1. INLEDNING

Posttraumatiskt stressyndrom (PTSD) är ett syndrom som kan uppstå hos personer som varit med om eller bevittnat en traumatisk händelse. Bland symptomen finns så kallade ”flashbacks” eller återblickar som får den drabbade att känna som att de är tillbaka i den traumatiska situationen, och många blir därav lättskrämda och oroliga livet ut. PTSD kan ge både psykiska och fysiska konsekvenser som exempelvis mardrömmar och sömnproblem (Statens beredning för medicinsk och social utvärdering, u.å.).

Sjöfarten har alltid varit en riskfylld bransch, där besättningen ställs inför faran av exempelvis kollisioner och brand (Baalisampang m.fl., 2018). Den rådande världsbilden där dödsträsen orsakade av krig och terrorism senaste årtiondet har ökat (Roth m.fl., 2018), innebär att diskussionen kring posttraumatiskt stressyndrom är av högsta relevans. Inom sjöfarten finns det förutom risken att bli påverkad av krig eller terrorism, dessutom en risk att råka ut för piratattacker. År 2021 skedde 132 attacker, då kombinerat beväpnat rån mot fartyg samt piratattacker (International Chamber of Commerce International Maritime Bureau, 2022). De individer som utsätts för dessa traumatiska händelser och riskerar att utveckla psykiska besvär kopplade till PTSD, vilket kan innebära konsekvenser som varar livet ut. (Seyle m.fl., 2018) (Shalev & Freedman, 2005).

För att hjälpa att förhindra utvecklingen av PTSD, krävs korrekta åtgärder och behandlingar för de som upplevt traumat. Samtidigt finns det inom psykologin en debatt kring vad de korrekta metoderna att hantera de utsatta av trauman är, där exempelvis Qi m.fl. (2016) menar på att det området inte är tillräckligt efterforskat. Krisbearbetning är den metod som sedan första världskriget använts som första insats efter traumatiska upplevelser (McNally m.fl., 2003), dock råder det inom fältet mycket diskussion kring huruvida det faktiskt är effektivt (Deahl, 2000). Denna rapport är en fallstudie av ett svenskt rederi som undersöker vad de har för planer för att ge stöd till sina anställda ifall de skulle utsättas för någon form av traumatisk upplevelse ombord, samt hur dessa planer har framställts.

1.1 Bakgrund

Sjöfarten står för ca 90% av Sveriges import och export (Trafikverket, 2015). Transporterna är i 90% av fallen internationella. Därför blir sjöfarten och de som arbetar inom den en viktig del för svensk handel. 2019 arbetade det inom den svenska sjöfarten 27 150 personer, och av dessa jobbade 16 289 ombord på fartyg (Svensk Sjöfart, u.å.).

Arbete till sjöss skiljer sig jämfört med arbete i land. Det finns många faktorer som kan påverka en sjömans mentala hälsa negativt. Enligt Nittari m.fl. (2022) är några av de största faktorerna som påverkar sjömäns mentala hälsa negativt på arbetet mental trötthet, stress och ensamhet. Vidare nämns tre anledningar till att sjömän utvecklar mental trötthet, och dessa är för utmanande arbetsuppgifter, hälsoproblem och stress. Stress är i sig också ett problem som Nittari m.fl tar upp då många sjömän upplever stress på grund av dåligt väder, frånvaro från vänner och familj, ljud, vibrationer, långa arbetspass samt dålig och oregelbunden sömn. Ensamheten är ett problem som främst bygger på den sociala isolation det innebär att vara ombord på ett fartyg under längre tid. Även språkbarriärerna mellan kollegorna kan leda till en mer ensam tillvaro ombord. Ensamheten kan leda till missbruk av exempelvis alkohol och i värsta fall kan det leda till självmord. En annan stressfaktor som studien tar upp är stressen över att olyckor kan inträffa.

På grund av att sjöfarten bedrivs över hela jorden kan avståndet till andra vara stort, och det kan vara mer än en vecka till närmaste hamn (Wallenius Wilhelmsen, u.å.). Därför måste rederierna ha olika procedurer för att handskas med diverse problem, och där bör risken för de ombord att utveckla PTSD efter en traumatisk händelse vara något rederierna har planerat för i förhand.

1.2 Syfte

Rapportens syfte är att undersöka hur ett svenskt rederi arbetar med initial behandling av psykiska trauman kopplat till PTSD ombord på deras fartyg. Studien ska undersöka hur rederiets metoder ha tagits fram, samt vilken koppling det har till det empiriska samt vetenskapliga kunskapsläget. Undersökningen kommer även innehålla jämförelser med räddningstjänsten. De är en annan organisation som inte är verksam med kommersiell sjöfart men som ändå ställs inför liknande utmaningar.

1.3 Frågeställning

Studien hade en huvudsaklig frågeställning att besvara.

- Hur arbetar ett svenskt rederi med omhändertagande av besättningen efter en traumatisk händelse ombord, och stämmer det överens med det aktuella kunskapsläget inom området?

För att kunna besvara denna fråga ställdes även tre sekundära frågor, med syfte att djupare undersöka den huvudsakliga frågeställningen.

- Vad gör man idag för att minska långvariga psykiska konsekvenser kopplade till PTSD efter ett trauma ombord?
- Hur har rederiet kommit fram till vilka metoder de ska använda för att minimera dessa konsekvenser?
- Hur gör räddningstjänsten för att minska risken för psykiska konsekvenser kopplade till PTSD efter potentiellt traumatiska händelser, samt kan lärdomar dras utifrån detta som kan implementeras i sjöfarten?

1.4 Avgränsningar

Undersökningen är avgränsad till ett svenskt rederi inom handelsflottan. Undersökningen granskar enbart risken för posttraumatiskt stressyndrom, och inte andra långvariga psykiska besvär som kan uppstå i samband med traumatiska händelser. Då inga passagerarfartyg har undersökts kommer rapporten endast beröra besättningen ombord, och inte passagerare som endast reser tillfälligt på fartyg. Undersökningen behandlar ej några ekonomiska aspekter.

2 TEORI

I följande kapitel presenteras den information, forskning och kunskap som anses nödvändig för att få en förståelse för vad PTSD är och varför det är relevant inom sjöfarten, samt räddningstjänstens organisation rörande den problematiken.

2.1 Posttraumatiskt stressyndrom

PTSD är ett syndrom som kan drabba personer som varit med om en traumatisk livshotande händelse, där antingen de själva varit utsatta eller har bevittnat någon annan som blivit utsatt (Butler, 2021). På grund av att livshotande händelser är centrala för att någon ska kunna utveckla PTSD är mycket av den forskning och information som finns tagen från undersökningar av militärer som varit i strid, men Butler beskriver att även offer av barnmisshandel, sexuella övergrepp och naturkatastrofer är relevanta för ämnet. Karakteristiskt för personer som utvecklat PTSD är enligt Butler en förhöjd rädsla även i situationer där det inte finns någon uppenbar fara, och beteenden där de försöker undvika saker som är kopplade till det trauma de upplevt. Butler säger i sin artikel att i USA har nästan alla vuxna individer varit med om minst en upplevelse som kan klassas som tillräckligt traumatisk för att det ska finnas en risk att utveckla PTSD, men att endast ca 10% av dem utvecklar syndromet. Vidare beskrivs det att hos krigsveteraner som varit i aktiv strid uppskattas det att någonstans mellan 15–50% visar symptom. Det är därav en rad olika faktorer som exempelvis typen av trauma som kan påverka risken att PTSD utvecklas hos en individ.

För att en PTSD diagnos ska fastställas beskriver Butler fyra kriterier som måste uppfyllas. Som tidigare nämnt måste personen ha varit med om en ytterst stressande och traumatisk upplevelse som är utöver det vanliga. Personen måste sedan regelbundet och långvarigt återuppleva händelsen. Detta kan ske i form av mardrömmar, en oförmåga att sluta tänka på händelsen eller andra typer av tillbakablickar. Följaktligen ska personen uppvisa tecken på att försöka undvika saker som har koppling till traumat, och bli psykologiskt avtrubbad på ett sätt de ej varit innan händelsen. Detta kan exempelvis innebära att de undviker aktiviteter de tidigare tyckt om, att de blir känslökalla och att de undviker kontakt med andra människor. Slutligen ska personen visa genomgående symptom på ångest och upphetsning, vilket kan visa sig genom att personen mycket snabbare blir arg, rädd eller irriterad än vad de hade blivit innan händelsen. Om dessa fyra krav uppfylls kan det enligt Butler användas som grunden för att fastställa en PTSD diagnos.

2.1.1 Orsaker

PTSD är idag ett omdiskuterat ämne, där det inte finns ett tydligt svar för varken vad som orsakar det, eller hur det bör behandlas. En teori kring orsaken är den kognitiva beteendemodellen, som föreslår att PTSD upprätthålls av personens negativa tankar och undvikande beteenden relaterade till den traumatiska händelsen (Kar, 2011). Modellen föreslår att dessa negativa tankar och beteenden kan hanteras genom kognitiv beteendeterapi (KBT), som syftar till att hjälpa personen att identifiera och modifiera sina negativa tankar och beteenden.

En annan teori är stress-känslighetsmodellen som föreslår att PTSD upprätthålls av interaktionen mellan en individs känslighet för störningen och den stressnivå de upplever (Charmandari m.fl., 2005). Modellen föreslår att personer med vissa riskfaktorer, såsom en

historia av trauma eller en familjehistoria av psykiska hälsostörningar, kan vara mer mottagliga för att utveckla PTSD ifall de utsätts för en traumatisk händelse.

En tredje teori är den neurobiologiska modellen, som föreslår att PTSD upprätthålls av förändringar i hjärnans struktur och funktion (Rauch m.fl., 2006). Rauch m.fl. förklarar att personer med PTSD har skillnader i hjärnans amygdala, en hjärnregion som är involverad i bearbetning av rädsla och känslor, samt i hippocampus som är en region involverad i minnesbildning. Dessa förändringar i hjärnstruktur och funktion tror Rauch m.fl. kan vara en av orsakerna till symptomen för PTSD.

En problematik med att förhindra utvecklingen av PTSD är också att typen symptom, när symptomen utvecklas, och vilken metod som fungerar för behandling sällan är desamma mellan olika fall (Qi m.fl., 2016). I rapporten av Qi m.fl. beskrivs hur faktorer som ålder, kön och vilket trauma de har utsatts för har betydelse för effektiviteten av olika behandlingsmetoder. Vidare förklaras att komplexa förhållanden mellan en rad olika faktorer kan göra det svårt att förutspå hur PTSD utvecklas hos olika individer, och att unika metoder kan fungera i vissa fall men inte i andra.

2.1.2 Förebyggande åtgärder innan en traumatisk upplevelse

Kunskapsläget kring metoder som används för att motarbeta PTSD handlar främst om åtgärder som utförs efter att en traumatisk händelse redan har skett, och det finns inte mycket som behandlar potentiella möjligheter att förhindra utvecklingen redan innan en traumatisk händelse. En litteraturundersökning av Melançon & Boyer (1999) menar på att identifiera riskfaktorer och förstärka individers personliga resistens är de primära metoder som kan användas innan en traumatisk upplevelse. Användbarheten i att identifiera riskfaktorerna konstateras dock som väldigt liten eftersom de ej har någon större betydelse för utvecklingen av PTSD, med undantag för själva allvarlighetsgraden av traumat vilket inte går att påverka. Melançon & Boyer beskriver dock att psyko-pedagogik med syfte att förstärka personlig resistens kan vara lovande, men att vidare undersökning av området krävs. Den enda forskning som gjorts gällande psyko-pedagogik som ett verktyg innan ett trauma undersöker dock det endast som en metod för att få fler att söka hjälp om något händer, men inte för att bygga personlig resistens (Gould m.fl., 2007). Det finns därav i dagsläget ingen bra metod som går att använda redan innan en händelse för att minska risken att utveckla PTSD, och det relevanta blir därför hur man behandlar individer efter att något har hänt.

2.1.3 Åtgärder efter en traumatisk upplevelse

En metod som länge använts som första behandling är krisbearbetning. Metoden syftar till att tidigt ingripa genom att låta den drabbade prata igenom sina känslor, reaktioner och upplevelser kring händelsen, där målet är att förhindra att negativa kognitiva mönster och beteendemönster hinner utvecklas hos individen (Deahl, 2000). Trots att metoden har använts flitigt, beskriver Deahl hur det inte finns någon tydlig grund som visar på att den faktiskt är effektiv i att förhindra de långvariga konsekvenserna som den är tänkt att motarbeta. En undersökning fick resultaten att trots att personerna som undersöktes själva ansåg att metoden givit dem positiva resultat, var den inte bara ineffektiv i att hämma utvecklingen av PTSD utan kunde till och med öka risken bland patienterna att utveckla symptom (Rose m.fl., 2002). I en annan undersökning beskrivs det hur det ofta framställs som att det alltid är något positivt att prata om sina känslor, vilket kan förklara varför denna metod blivit såpass vedertagen och uppskattad av media och allmänheten trots bristen på bevis att den fungerar (Mcnally m.fl., 2003).

En rapport som undersöker de metoder som idag används, visar att det i dagsläget inte finns ett tydligt svar på vad som faktiskt är effektivt (National Institute for Health and Care Excellence, 2018). Rapporten visar på att traumafokuserad kognitiv beteendeterapi (TF-KBT) både minskar symptomen och risken för att utveckla PTSD om den används inom en månad efter den traumatiska händelsen. TF-KBT är en behandlingsmetod som är indelad i tre faser (Socialstyrelsen, 2022). Första fasen innehåller delar som känsloreglering och avslappning. Fas två handlar om att gå igenom den traumatiska händelsen i form av en traumaberättelse och innehåller även kognitiv beteendeterapi. Sista fasen berör bearbetning och inriktar sig på att bygga en trygghet framöver.

I en granskning av rapporten av National Institute for Health and Care Excellence (2018) anser dock Statens beredning för medicinsk och social utvärdering (2019) att trots de positiva fynden kring TF-KBT är effekterna inte konsistenta mellan olika jämförelser och över tid, vilket menas göra det oklart hur effektiv metoden faktiskt är.

2.1.4 Behandling för PTSD

Det finns bevis som stöder alla de teorier som nämns i kapitel 2.1.1, och det är troligt att PTSD upprätthålls av en kombination av psykologiska, sociala och biologiska faktorer (Qi m.fl., 2016). Mer forskning behövs för att bättre förstå orsakerna och påverkan av PTSD samt hur man ska utveckla en effektivare behandling (Bomyea m.fl., 2012). Detta är viktigt då felaktig hantering av personer som upplevt traumatiska händelser kan innebära att situationen förvärras (McNally m.fl., 2003).

PTSD behandlas främst på två sätt i Sverige. Dessa är psykologiska behandlingar i form av olika terapier samt läkemedel (1177, 2022). I Sverige används främst TF-KBT och Eye Movement Desensitization and Reprocessing (EMDR), som är en typ av ögonrörelseterapi. De läkemedel som är vanligast förekommande idag är av typen selektiva serotoninåterupptagshämmare (SSRI).

EMDR är en ögonrörelseterapi där man kombinerar framför allt laterala ögonrörelser med terapisaftal om traumatiska händelser (Lilienfeld & Scott O, 2023). Metoden är omdiskuterad men har visat resultat i forskning. Det finns dock ingen allmänt accepterad förklaring till varför metoden fungerar. Lilienfeld & Scott menar på att det finns tre teorier som kan förklara hur EMDR fungerar. Den första teorin är att ögonrörelserna stimulerar hjärnan på motsvarande sätt som den gör under så kallad rapid eye movement (REM) sömn och det finns viss forskning som visar på att REM sömn har en stor inverkan på hur hjärnan bearbetar minnen. På grund av detta anses denna teori som en möjlig förklaring till de positiva effekter EMDR kan ge. Teori två är att ögonrörelserna tvingar hjärnhalvorna att samarbeta vilket skulle kunna ge effekten att minnesbearbetningen blir mer effektiv. Den tredje teorin föreslår att hjärnan blir distraherad vid laterala ögonrörelser. Detta påstås kunna leda till att patienten upplever mindre ångest kopplat till traumatiska minnen.

SSRI är den läkemedelsgrupp som oftast används vid behandling av depression men kan också fungera för vissa typer av ångest (1177, 2021). Denna läkemedelsgrupp används också vid behandling av PTSD (1177, 2022). I hjärnan finns nervceller och mellanrummet mellan dessa kallas synapsklyftan (Larsson, 2017). I synapsklyftan överförs information mellan cellerna och detta görs med hjälp av signalsubstanser. Serotonin är en signalsubstans som dessutom är förknippad med en individs mående, och låga nivåer serotonin kan leda till depression. SSRI

läkemedlen blockerar ett transportprotein som har i uppgift att transportera in serotonin i nerven, vilket leder till att det finns mer serotonin i synapsklyftan och kan därav innebära ett förbättrat välmående hos individen.

2.2 Brand ombord

Säkerheten ombord på fartyg är ett område som sjöfarten ständigt arbetar med, men trots utvecklingen inom både de teknologiska och säkerhetskulturella aspekterna kommer sjöfarten alltid vara en bransch som innebär ett högt antal risker (Baalisampang m.fl., 2018). Ett av de säkerhetsproblem sjöfarten ställs inför är risken för brand ombord, och trots att den teknologiska utvecklingen kan hjälpa att minska riskerna kan den även innebära nya problem. Litiumbatterier som i och med den nuvarande utvecklingen inom elektriska motorfordon blir allt vanligare, medför en förhöjd risk för sjöfarten (Allianz global corporate & speciality, 2022). I Allianz global corporate & speciality's rapport nämns roll on roll off fartyget Felicity Ace som brann och därefter sjönk, och att denna typ av batterier fanns i bilarna ombord tros ha varit en faktor till att branden blev så pass allvarlig att fartyget förläste. Bränder till sjöss kan vara av varierande karaktär, och Baalisampang m.fl. (2018) beskriver att vilka konsekvenser en brand kan medföra främst beror på vad för farligt gods som funnits ombord och hur effektiva metoder som används för att bekämpa branden. Även andra faktorer kan ha en viktig påverkan på hur förödande en brand till sjöss kan bli, men i en bransch där det transporteras en stor mängd både brandfarliga och explosiva ämnen kan detta få stora konsekvenser.

Konsekvenserna av en brand till sjöss behöver inte nödvändigtvis bli förödande om besättningen lyckas bekämpa den tidigt och effektivt. Dock är detta inte alltid fallet, och en brand som tillåts brinna okontrollerat kan leda till katastrofala följder. Den sjunde april 1990 bröt en brand ut på passagerarfartyget Scandinavian Star, och när fartyget hade övergivits och räddningsaktionen var avklarad konstaterades det att 158 av de 482 personerna som funnits ombord omkommit (The Ministry of Justice and the Police, 1991). I detta fall innebar en brand till sjöss stora konsekvenser för alla inblandade, och inte minst hos de som själva överlevde branden. Bland de överlevande visade det sig att fyra av tio personer fick mentala hälsoproblem efter incidenten, och majoriteten upplevde att de inte fick tillräckligt stöd efter incidenten om de inte själva begärde det (Thoresen m.fl., 2017). Scandinavian Star är därmed ett exempel på hur bränder till sjöss kan innebära en stor fara för den mentala hälsan hos alla ombord, och att det är viktigt att vara förberedd även på den psykologiska aspekten av att hantera följderna av en traumatisk upplevelse.

2.3 Kollisioner

En kollision är när ett eller flera fartyg sammanstöter med varandra och kan resultera i förstörelse av fartyg, dödsfall och miljökador (Bruze, 1998) (Kuznecovs m.fl., 2022). Orsakerna till att en kollision inträffar kan vara många men några exempel är den mänskliga faktorn, väder och tekniska problem (Ugurlu & Cicek, 2022) (Af Geijerstam & Svensson, 2008) (Sjöfartsverket, 2016).

Den mänskliga faktorn är den största orsaken till kollision enligt (Ugurlu & Cicek, 2022). Detta kan innefatta dålig kommunikation, felaktig hantering av navigationsinstrument samt misslyckande i att följa korrekta procedurer (Sjöfartsverket, 2016). Systemens design kan vara en bidragande faktor till att vakthavande befäl (OOW) fattar felaktiga beslut och denna typ av misstag kategoriseras som fel orsakade av den mänskliga faktorn (Af Geijerstam & Svensson, 2008).

Det finns många tekniska system på fartyget som kan leda till en kollision ifall de havererar, exempelvis navigationssystem eller maskinsystem (Af Geijerstam & Svensson, 2008)(Kuznecovs m.fl., 2022). Väderfenomen kan påverka fartyget och dess framfart avsevärt, hårt väder kan påverka fartygets manöverförmåga (Af Geijerstam & Svensson, 2008). Dimma, regn och snö är väderfenomen som kan påverka förmågan att upptäcka mål både visuellt samt via andra instrument (Weng m.fl., 2018)(Stoiljkovic, 2019). Vädret kan ha en stor påverkan på personalen vilket kan leda till sämre fokus (Af Geijerstam & Svensson, 2008).

International maritime organization (IMO) har gett ut ett regelverk som heter Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972). Dessa regler är implementerade globalt och således ska alla fartyg följa detta regelverk. Reglerna statuerar hur fartyg ska framföras och vilket fartyg som ska väja för att undvika kollision. Samtliga fartygsbefäl ska vara utbildade i dessa regler enligt (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978).

Fartygskollisioner kan vara väldigt odramatiska, men kan också vara väldigt förödande och traumatiska där dödsfall kan förekomma(Kuznecovs m.fl., 2022). Ansvaret för fartygets framförande ligger normalt på OOW. Ifall en kollision sker och personen som är OOW anser att det är dennes fel att en incident inträffat, är det en faktor som passar de förutsättningar som enligt Statens beredning för medicinsk och social utvärdering (u.å.) kan leda till en förhöjd risk att utveckla PTSD.

2.4 Piratattacker

Piratattacker är ett fenomen som funnits i stort sett lika länge som människan färdats på havet. I Armanabreven, en serie lertavlor som daterats till någon gång under 1300-talet före Kristus, beskrivs händelser som idag skulle kunna kallas piratattacker (Emanuel, 2020). Från den tiden som idag hänvisas till som ”piraternas gyllene ålder”, vilket de flesta är överens om att var under det tidiga 1700-talet (olika historiker har olika uppfattningar om mellan vilka exakta årtal det gäller) är det vanligt att pirater ses som frihetskämpar med motiveringar som var mer ideologiska än ekonomiska (Land, 2013). Land beskriver dock att denna världssyn hos pirater främst var förekommande under den korta perioden mellan 1718–1720, och att ursprungligen var det av ekonomiska skäl de plundrade. Idag ser metoderna annorlunda ut, men piraterna är fortfarande aktiva.

Definitionen av en piratattack är som följande:

“(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: 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)” (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1994).

Precis som tidigare i historien finns det många olika orsaker bakom det som i folkmun kallas piratattacker idag, men det är ofta ekonomiska, politiska eller terroristiska motiveringar som får någon att begå en attack (Amri, 2014). Det är dock viktigt att notera att enligt den juridiska definitionen för vad som klassificeras som en piratattack måste det ske för privata ändamål på internationellt vatten, därav är attacker som sker på ett lands territorialvatten eller som inte är för privata ändamål blir istället klassat som väpnat rån mot fartyg (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, 1994). Då syftet med denna rapport är att undersöka de psykologiska konsekvenserna för offren som utsätts för dessa attacker har skillnaden mellan de två begreppen ingen betydelse, och dessa attacker kommer fortsättningsvis därför slås samman till begreppet ”piratattacker”.

Även fast piratattackerna i Somalia har minskat senaste åren (International Chamber of Commerce International Maritime Bureau, 2022), är Somalias nutidshistoria ett utmärkt exempel för att beskriva vad som kan få människor att bli pirater. När Somalia styrdes av diktatorn Muhammad Siad Barre, hade landet en militär flotta som hade kontroll över deras territorialvatten och kunde därav skydda deras tillgångar och förhindra piratattacker (Weir, 2009). Weir beskriver dock att när Siad Barres regim störtades år 1991, öppnades dörren till en lång period av instabilitet. Förenta nationernas sjöinsatsstyrka som befann sig på plats fortsatte att övervaka dessa vatten, men när de lämnade år 2005 och det inte längre fanns någon stabil regering i landet upphörde helt uppsynen över området. Enligt Weir var många städer längs Somalias kust beroende av landets fiske, men då det inte längre fanns någon kontroll av området började utländska fartyg utnyttja vattnet både utanför och innanför de territoriala gränserna. Det somaliska fisket bedrevs då fortfarande med traditionella metoder och i mycket små båtar, vilket ledde till att när de större och modernare utländska fartygen började exploatera området blev den lokala befolkningen hårt ekonomiskt drabbad.

Piratattacker blir vanligare i ett område där det finns möjligheter att attackera fartyg (Sumaila & Bawumia, 2014). Enligt Sumaila & Bawumia är långa kuster, mycket trafik och geografi som av navigationsskäl tvingar fartyg att färdas nära land tre faktorer som ger goda möjligheter för pirater. Sumaila & Bawumia beskriver hur Somalia har alla dessa tre faktorer med Afrikas längsta kustlinje, en hög trafikintensitet då alla fartyg som ska mellan Medelhavet och Indiska oceanen passerar där, och de måste röra sig nära den somaliska kusten vid Adenviken för att genomföra den passagen. Somalia blev därav en kombination av ett land utan politisk stabilitet som inte hade kontroll över sitt territorialvatten, en del av en befolkning som tappade stora delar av sin inkomstkälla, samt en plats med mycket goda möjligheter att både initiera attacker och att söka skydd med bytet efteråt (Weir, 2009). Detta ledde till att 2011 när det skedde som flest attacker i Somalia var detta överlägset högst i världen, med 160 attacker och dessutom flertal utöver detta som kan härledas till somaliska pirater (International Chamber of Commerce International Maritime Bureau, 2012).

En attack idag kan bestå av ett antal beväpnade personer som åker ut med mindre motorbåtar till ett större fartyg, och sedan försöker tränga sig ombord (Liwång, 2017). Liwång beskriver att om bordningen lyckas kan målet vara att ta kontanter eller andra värdefulla föremål, men ibland tas även besättningen som gisslan i hopp om att kunna förhandla fram en lösensumma. Vidare förklaras att det heller inte går att utesluta att dessa kidnappningar kan vara politiskt motiverade, och inte bara ekonomiskt. Detta innebär att en besättning som är utsatt för en piratattack kan behöva uppleva en situation där beväpnade personer hotar dem till livet och eventuellt använder fysiskt våld, även i de fall där piraterna snabbt lämnar fartyget utan att ta någon som gisslan. En situation som denna kommer troligtvis upplevas som traumatisk för besättningen, och det finns efter en sådan incident en risk för att offren utvecklar PTSD (Abila & Tang, 2014).

Piratattacker i världen har totalt sett minskat senaste åren, men det finns fortfarande platser som inte följt med denna utveckling. Sedan 2017 har antalet faktiska och försök till attacker i världen minskat från 180 till 132 (International Chamber of Commerce International Maritime Bureau, 2022). Även fast det finns en trend nedåt globalt betyder det inte att attackerna försvinner, utan i stället har de flyttat sig runt om i världen. Somalia som tidigare varit ökänt för mängden pirater hade enligt rapporten inte en enda attack 2021, men i exempelvis Peru har attackerna ökat från 2 till 18, och i Singapore Straits har de ökat från 4 till 35. Detta betyder att även om risken att råka ut för en attack globalt sett har minskat, ökar den för fartyg som åker på platser med förhöjd pirataktivitet. Det är därför fortfarande ett högst relevant hot mot sjöfarten och de personer som arbetar inom branschen, och något rederierna som färdas i dessa vatten måste vara förberedda på.

2.5 Terrorism

Ordet terrorism kommer från det latinska ordet terror som betyder fruktan eller skräck. En attack mot sjöfarten kan då anses vara ett terrorbrott om det används för att sätta skräck i en befolkning, organisation eller stat. I terroristbrottslag (SFS 2022:666) definieras terrorism som följande:

”För terroristbrott döms den som begår eller försöker begå ett uppsåtligt brott om

- 1. gärningen allvarligt kan skada ett land eller en mellanstatlig organisation, och*
- 2. gärningen begås i avsikt att*
 - a) injaga allvarlig fruktan hos en befolkning eller en del av en befolkning,*
 - b) otillbörligen tvinga ett offentligt organ eller en mellanstatlig organisation att vidta eller att avstå från att vidta en åtgärd, eller*
 - c) allvarligt destabilisera eller förstöra grundläggande politiska, konstitutionella, ekonomiska eller sociala strukturer i ett land eller i en mellanstatlig organisation”*

Sjöfarten står för en stor del av världens transporter och har utnyttjats till terrorbrott tidigare även i Sverige (Malmöpolis, 1908). Terrorister kan ha olika målsättningar med sina attacker men gemensamt är att dem använder skräck och fruktan för att försöka uppnå sina mål. En terrorattack kan vara en så pass traumatisk upplevelse att en person kan få långvariga psykiska problem efteråt, så som PTSD (Statens beredning för medicinsk och social utvärdering, u.å.).

Efter attackerna på World Trade Center i New York 2001 ville USA påskynda processen med att publicera den sjöskyddslagstiftning som man hade beslutat skulle påbörjas redan 1985 (Areschoug & Ahlbaum, 2016). Beslutet blev att det 2008 skulle finnas en gemensam skyddslagstiftning för att göra sjöfarten mer motståndskraftig för yttre hot. Efter påtryckningar från USA påskyndades processen och regelverket International Ship and Port Facility Security (ISPS) koden presenterades. Lagstiftning publicerades redan 2004, fyra år innan den skulle vara färdigställd. ISPS koden är den lagstiftning som ligger till grund för Sveriges skyddslagstiftning gällande fartyg och hamnanläggningar.

2.6 Räddningstjänstens kamratstödjarorganisation

Räddningstjänsten arbetar med kamratstöd för att avlasta och hjälpa sina anställda efter traumatiska händelser. Kamratstöd initierades efter branden ombord på Scandinavian Star 1990. Scandinavian Star branden inträffade utanför Lysekil våren 1990. Det var en fartygsbrand som uppstod på en färja mellan Norge och Danmark som resulterade i 161 människors död

(Bjergestam m.fl., 1990). Under denna brand var brandmän från Göteborg på plats och efter denna traumatiska händelse skapades kamratstöd på räddningstjänstens stationer i Göteborg. Personal inom räddningstjänsten kan gå en utbildning för att bli kamratstödare. Funktionen som de har är att samtala med sina kollegor efter att en traumatisk händelse har inträffat. Det görs genom att hålla ett avlastande samtal som vem som helst får lov att initiera om de känner att det stödet behövs (Räddningstjänsten storgöteborg, u.å.).

Räddningstjänsten arbetar i en miljö där det är vanligt förekommande att personalen blir utsatt för traumatiska händelser. Kamratstödet är en funktion som finns till för personalen på räddningstjänsten (A Åkerström, 2021). Alla anställda har rätt att nyttja kamratstödet, dock är det främst anställda i den operativa organisationen som använder sig av det. Organisationen kring kamratstöd bygger på ett jourssystem där en kamratstödare är i jour dygnet runt. Jourhavande ansvarar sedan för att samla ihop kamratstödare som kan assistera den berörda personalen.

Riktlinjerna om kamratstöd innehåller flera nivåer för kamratstöd och andra åtgärder för att minska den mentala påverkan hos de anställda (se tabell 1).

Tabell 1

Tabellen visar räddningstjänstens fyra nivåer för förebyggande arbete kring mental hälsa efter en potentiellt traumatisk händelse i tjänsten (A Åkerström, 2021). Tabellen är gjord av författarna till studien.

Nivå 1	Gäller mindre händelserna där vidare resurser ej kopplas in och ett samtal genomförs internt på den berörda enheten, detta samtal leds av styrkeledaren.
Nivå 2	Aktiveras när händelsen är av lite allvarligare karaktär eller när styrkeledaren anser det vara lämpligt. Kamratstödarna blir inkopplade och man genomför ett avlastande samtal. Beslut fattas sedan om fler samtal behövs eller om man behöver flytta upp gruppen eller enskilda personer till nivå 3.
Nivå 3	Nivån innefattar personer eller grupper som kräver mer hjälp än vad kamratstödjaren kan ge eller har kompetens att ge. Human relations (HR) kopplas in och tar kontakt med företagshälsovården för att få mer professionell hjälp.
Nivå 4	Används när organisationen går upp i ett stabsläge. Detta gäller händelser med många inblandade, döda eller ett stort medialt intresse.

Kamratstödjarsamtalen räknas som en del av insatsen (A Åkerström, 2021). Detta innebär att under samtalet kan den personalen ej skickas ut på nya larm. Målet är att genomföra samtalet så snart som möjligt efter händelsen, men det ska föras i en trygg miljö vilket oftast är på stationen. Kamratstödet är ett samtal som ej är av behandlande typ. Syftet med samtalet är att bilda en helhetsbild av händelsen för att hjälpa den naturliga läkeprocessen.

3 METOD

Undersökningen genomfördes som en kvalitativ forskningsstudie för att besvara hur svenska rederier arbetar för att minska risken för PTSD efter en traumatisk upplevelse ombord. Studien utfördes i form av en fallstudie där ett rederi som arbetar över hela världen intervjuades. Räddningstjänsten intervjuades också för att med hjälp av en organisation som arbetar dagligen med en liknande problematik ge en grund att jämföra rederiets arbetssätt med. Därefter analyserades intervjuerna genom en sammanställning och utvärdering av resultatet. Resultatet av intervjuerna användes sedan för att besvara frågeställningen.

Intervjuer användes eftersom det bara är rederiet och räddningstjänsten själva som besitter erfarenheten och kunskapen om hur de arbetar med dessa frågor, och därav blev deras vittnesmål grundpelaren i hela arbetet. Intervjuerna utfördes i ett ostrukturerat format, vilket ansågs lämpligt då det ger deltagarna möjligheten att tala fritt och därmed får de chansen att förmedla all information som de anser lämplig (Denscombe, 2014). Detta passade studien väl då målet var att få en så utförlig och nyanserad bild av ämnet som möjligt, trots ett begränsat antal parter som skulle undersökas.

För att kunna besvara frågeställningarna undersöktes tidigare litteratur och forskning i syfte att bygga upp en förståelse för ämnet. Deltagarna i studien fick ta del av frågorna, syfte och frågeställning innan intervjutillfället för att ge möjligheten att förbereda sig innan intervjutillfället. Under intervjun fördes anteckningar och intervjun spelades in efter godkännande av den intervjuade parten. Inspelningarna lyssnades igenom och bearbetades genom diskussioner kring materialet där anteckningar gjordes för att markera de väsentliga delarna av intervjuerna. Dessa anteckningar sammanställdes därefter och finns presenterade som resultat i studien. Representanter från båda organisationerna har tagit del av resultatet för att undvika att något tagits ur kontext eller missförstått, och har godkänt att detta publiceras i studien.

3.1 Bakgrundsmaterial

Insamling av litteratur och material skedde främst via digitala källor. Källorna hittades främst genom de vetenskapliga sökmotorerna SCOPUS, Web of science och Google scholar, men i vissa fall användes även den vanliga sökmotorn Google och Chalmers biblioteks databaser. Företagens interna riktlinjer och procedurer finns ej att tillgå via öppna källor, däremot har författarna fått tillgång till räddningstjänsten interna riktlinjer i efterhand. Primärt användes källor på engelska under arbetet då den stora majoriteten av forskning inom de ämnen som undersökts är på engelska, men även ett antal norska och svenska källor användes stundvis där det behövdes för att få en bättre uppfattning av ämnet där eventuella kunskapsluckor i den engelska informationssfären fanns.

3.2 Intervju

Kontakten med representanterna skedde via e-post för att skicka ut det relevanta material som behövdes i förberedande syfte samt för att boka tid för intervjun. Detta gav representanterna tid att förbereda sig och diskutera med kollegor eller andra inblandade, vilket kan ha lett till mer detaljerade och utförliga svar vid intervjuerna. Ett ostrukturerat format där respondenterna fick prata väldigt fritt användes primärt, med hjälp av ett antal grundläggande och stödjande frågor (se bilaga 1). I slutet av intervjuerna undersöktes dessa frågor, och det konstaterades i båda fallen att dessa frågor hade besvarats naturligt under intervjun. Författarna anammade en så passiv roll som möjligt, för att låta representanterna tala ostört kring ämnet.

Inledningsvis intervjuades rederiet. Intervjun skedde på deras kontor med enbart författarna och rederiets representant närvarande, och varade cirka en timme. En vecka senare utfördes nästa intervju med räddningstjänsten, där en av författarna samt räddningstjänstens representant närvarade. Intervjun varade i cirka 90 minuter. Deltagarna i studien representerade aktörer med helt olika arbetsuppgifter, men då deras problematik med PTSD har mycket gemensamt, blev frågorna som användes som grund identiska för de två aktörerna trots att diskussionerna såg olika ut.

3.3 Urval

Valet av de parter som undersöktes skedde delvis via ett stratifierat urval och delvis via ett bekvämlighetsval. Fler rederier kontaktades primärt, men endast ett återkopplade och därav strukturerades studien om till en fallstudie för att lämpligast passa de förutsättningarna som fanns. Rederiet som intervjuades uppfyllde de krav som hade satts för studiens avgränsningar, då det är ett svenskt rederi som arbetar över hela världen och ställs inför problematiken av alla de aspekter studien syftar undersöka. Räddningstjänsten valdes ut då arbetsuppgifterna innebär en liknande problematik som inom sjöfarten, där traumatiska händelser som kan leda till PTSD har en förhöjd risk att inträffa.

Representanten för rederiet var en man i 60 års åldern som har mer än 30 års erfarenhet i yrket med titeln Designated Person Ashore (DPA) / Company Security Officer (CSO).

Representanten för räddningstjänsten var en kvinna i 40 års åldern med ca 20 års erfarenhet inom räddningstjänsten. Yrkestiteln är samordnare för särskilt riskutsatta.

3.4 Etiska avgränsningar

Beslutet togs att inte utföra intervjuer med individer som varit med om den typen av traumatiska upplevelser som studien syftar undersöka, då det hade inneburit en risk att återuppväcka minnen från upplevelsen som eventuellt varit skadligt då författarna inte har någon utbildning inom psykologi. Enstaka fall med individer som upplevt trauman undersöktes därav ej, och i stället ställdes endast frågor kring rederiets metoder och handlingsplaner på en högre organisatorisk nivå då detta inte innebär någon etisk konflikt.

4 RESULTAT

Resultatet i detta kapitel är informationen som framkommit under de intervjuer som beskrivs i kapitel 3.2. I kapitel 4.1 presenteras den information som representanten för rederiet förmedlat. Med avseende på representantens roll och ansvar inom organisationen anses de åsikter som framförs vara i enlighet med vad ledningen för rederiet anser.

4.1 Intervju med rederiet

Rederiet har en generell plan som utvecklades i samband med att piratattacker blev vanligt förekommande inom sjöfarten. Planen berör det mesta som behöver hanteras i samband med att en situation uppstår och innefattar både det logistiska kring själva hanteringen av situationen, samt andra aspekter som besättningens välmående efteråt, hur deras anhöriga ska ges stöd och liknande delar som inte är relevanta för rapporten. Delar ur denna generella plan beskrivs även som tillämpbara för andra potentiellt traumatiska händelser som kan ske ombord, och brand eller dödsfall togs upp som exempel. Det finns dock ingen specifik plan som enbart har som syfte att förebygga PTSD hos de drabbade.

Innan något av rederiets fartyg gör en resa med en förhöjd säkerhetsrisk, främst ifall de ska färdas genom områden där det råder risk att utsättas för piratattacker, samtalar rederiets DPA med besättningen kring den kommande situationen. Detta görs för att visa stöd för de som arbetar så att de ska veta att ledningen finns där och är involverad, men även för att de på kontoret ska få en uppfattning om hur stämningen är ombord. Detta är något som görs främst då representantens personliga erfarenhet av att ha arbetat ombord på fartyg har givit insikten att det är något som underlättar den mentala påfrestningen som är involverad i en sådan situation. Alla i besättningen får under dessa samtal möjlighet att uttrycka om de tycker något känns jobbigt, och även om så aldrig har varit fallet, har de möjlighet att mönstra av innan passagen om de skulle känna att påfrestningen blir för stor.

Intervjun fortsatte sedan in på vad planen säger kring vad rederiet kan göra efter att en eventuell situation har skett, och även om de som arbetar på kontoret själva har möjligheten att samtala med besättningen för att hjälpa dem hantera den mentala påfrestningen är det främst via professionell hjälp i form av psykologer den hjälpen ska ges. Detta beskrevs dels vara för att det krävs någon med kompetens inom området, och på grund av att ledningen och rederiets DPA är representanter för bolaget och det anses viktigt att besättningen får prata med någon oberoende. Företagets roll är därför primärt att se till att besättningen erbjuds den hjälpen. Rederiet anser att det är viktigt att den hjälpen erbjuds på personalens premisser, med vilket menas att de får möjligheten att prata med en psykolog när och var de själva vill. Exempelvis ska en internationellt anställd inte behöva åka till Sverige för att få hjälp, utan den ska erbjudas där det är enklast och bekvämast för personen själv.

Vidare ska besättningen aldrig känna sig tvingad att prata med varken en psykolog eller någon från kontoret efter en eventuell händelse, och det ska alltid vara något de själva bestämmer att de vill göra. Ett exempel togs upp där en befälhavare var med om en allvarlig situation inom yrket, och de ansvariga på kontoret upplevde att detta var något som befälhavaren blivit markant påverkad av. Eftersom personen i fråga inte ville prata med någon trots att ha blivit erbjuden detta, ställdes dock inga sådana krav från rederiets sida.

Rederiets hantering av traumatiska händelser skiljer sig beroende på vilka personer som är inblandade. Ett exempel gavs på ett dödsfall där besättningen bestod av en stor andel från Filippinerna, vilket innebar att det var många som var kristet troende. På grund av denna religiösa aspekt togs beslutet att ta ombord en sjömanspräst i nästa hamn, då detta ansågs vara av nytta i denna situation för att hjälpa besättningen hantera händelsen. Detta exempel menas visa på hur varje situation skiljer sig, vilket gör det svårt att använda endast en handlingsplan som ska följas vid varje händelse. Vidare har de på rederiet en mall som har syfte att identifiera vilka aspekter som är viktiga att ha i åtanke för att identifiera den hjälp de ska erbjuda, men ingen fast checklista med exakt vilka åtgärder som ska göras. De beslut som tas om vilka resurser som ska sättas in blir sedan en blandning av de hjälpmedel ledningen själva kan resonera fram, vad besättningen säger att de behöver, och förslag från andra parter såsom psykologer och eventuella bemanningskontor som besitter kunskap om vad som är viktigt för den personal som de hanterar.

Som svar på en fråga ifall det är en problematik för arbetet med besättningens välmående att många av de anställda är från andra länder än Sverige, ansåg inte rederiet att det var ett stort problem. Rederiets inställning är att bara för att en anställd är från ett annat land ska de inte ha andra förutsättningar gällande den hälsovård som erbjuds, och de anser att de besitter tillräckliga resurser för att ge en likvärdig vård som de anställda som är från Sverige erbjuds. Ifall en besättningsmedlem från exempelvis Filippinerna skulle bli såpass påverkad efter en händelse att de inte kan fortsätta arbeta, finns ett bemanningsbolag i Filipinerna som utöver deras andra uppgifter har ett ansvar att se efter den mentala hälsan hos individen. Rederiet gör även kontroller av detta bemanningsföretag med syfte att säkerställa att de tar detta ansvar och utför sina uppgifter korrekt, så att det inte blir en bristande standard enbart för att de finns ett stort geografiskt avstånd ifrån huvudkontoret i Sverige.

Rederiet anser att metoderna som de använder är effektiva, och arbetet med besättningens välmående och mentala hälsa är något som de arbetat med sedan minst början av 1990-talet. Eftersom representanten som intervjuades inte har arbetat på rederiet innan detta kan det ej redogöras för ifall detta arbete har pågått längre. Rederiet har dock ingen statistik eller fakta som visar på att metoderna inneburit en positiv förändring. I samband med att de specifika åtgärderna i samband med en händelse arbetas fram konsulterar rederiet psykologer. De generella planerna som används som grund för detta härstammar dock ur representantens egna erfarenheter från att ha arbetat ombord på fartyg och inom den landbaserade organisationen. Det kommer därav inte från en teoretisk grund baserad på någon särskild utbildning eller forskning.

Avslutningsvis diskuterades räddningstjänstens kamratstödsorganisation, och huruvida liknande åtgärder skulle gå att implementera inom sjöfarten. Rederiet har inte tidigare undersökt eller känt till några liknande satsningar, men var positivt inställt till möjligheten av en liknande organisation för sjöfarten. Rederiet nämnde att det kan finnas en problematik med att utbilda tillräckligt många inom organisationen för att alltid ha en tillgänglig pool av personer tillgängliga vid en händelse, men säger att ifall en sådan organisation hade utvecklats vore rederiet intresserade av att undersöka och eventuellt implementera den för sina fartyg.

4.2 Intervju med räddningstjänsten

Räddningstjänstens kamratstödjarorganisation uppkom efter branden på passagerarfartyget Scandinavian Star. Efter insatsen fick räddningspersonalen samtala med psykologer vilket de var helt oförberedda på. De hade inte varit i den situationen tidigare och samma gällde

psykologerna. Detta ledde till felformulerade frågor på grund av bristande insikt och kunskap om yrket. Dessa förutsättningar ledde till att en egen organisation för att stödja brandmännen byggdes upp, där de som ledde samtalen hade samma bakgrund som de som blivit utsatta.

För att komma fram till vilken metod som skulle användas konsulterades psykologer, och med erfarenhet från räddningstjänsten byggdes organisationens metoder upp. Erfarenheter har med tiden bidragit till att dessa metoder har utvecklats till det som används idag. Ett exempel på den utvecklingen är att de idag inte pratar om känslor, och samtalen ska i stället beröra fakta och tankar kring insatserna. Räddningstjänsten menar att varken deras egna erfarenheter eller forskning visar på att fokusera på känslor skulle ge någon positiv effekt. Risken med att diskutera känslor menas också vara att en kollega kan bli sekundärt traumatiserad. Som exempel beskrivs det hur någon som arbetar vid brandpumpen och inte är direkt framme vid den traumatiska delen av en insats inte ska behöva höra hur det såg ut och kändes att titta en döende person i ögonen precis när denna går bort. Även om det idag ej direkt diskuteras de inblandades känslor syftar ändå samtalen till att identifiera vad som gör att en viss person har problem med att gå vidare från en händelse.

Kamratstödet upplägg bygger på att samtal förs mellan kamratstödjare och den individ eller grupp som råkade ut för en händelse som kan klassas som traumatisk. Samtalen ska hållas med enbart den inblandade stationen eller stationerna, men andra aktörer likt polis, ambulans eller personal från olika ledningscentraler kan även närvara. Samtalet ska främst hållas med hela gruppen, men individuella samtal används också. Detta är dock något som oftast sker ifall någon begär kamratstöd i efterhand. Det händer att inte alla i gruppen känner att just de behöver ett samtal efter en händelse men efter att de fått förklarat för sig att det som de har att berätta kan vara avgörande för en kollega, brukar det aldrig vara några problem. Ambitionen är att alla i gruppen ska vara med på samtalet.

Minst två kamratstödjare leder samtalen på plats hos den station eller enhet som begärt tjänsten. Det är viktigt att kamratstödjaren ej har varit med under själva händelsen. Kamratstödjarens uppgift är att intervjua, leda samtalen och fördela ordet, och syftet är att alla inblandade ska få en helhetsbild av händelsen. Inledningsvis går kamratstödjarna genom samtalets syfte samt försöker skapa en rimlig förväntan på samtalet. Detta är en grund för att de sedan ska kunna bearbeta händelsen vidare. Det kommer förhoppningsvis kännas bättre efter samtalet men man har antagligen inte bearbetat händelsen klart. Fortsättningsvis intervjuas alla deltagare om vad som hände. Denna intervju delas in i flera mindre delar för att skapa en så bra helhetsbild som möjligt. Kamratstödjaren går också igenom olika verktyg och tecken som kan hjälpa kollegorna att bearbeta eller inse när mer hjälp behövs. Skulle professionell hjälp behövas kontaktas human relations (HR) för att skicka vidare de individer detta gäller. Det sista man gör är att låta alla dela med sig av en positiv erfarenhet från händelsen samt att man kontrollerar att alla är redo att gå tillbaka in i tjänst, styrkeledaren har sista ordet om denne anser att det är lämpligt att arbetslaget återgår. Responsen efter samtalen är övervägande positiva. Trots att deltagarna i vissa fall har varit trötta brukar reaktionen vara att det upplevs givande efteråt.

Kamratstödjarsamtalet innefattar även information om hur man kan reagera efter en händelse, exempelvis besvär som problem med att somna, och tips ges också om hur man ska hantera dessa problem. Det är även väldigt viktigt att informera om att det är naturligt att inte reagera alls efter händelsen, så att ingen känner att de lider av någon form av empatibrist bara för att de inte får en reaktion. Vanligtvis anses det att om någon efter 3 till 4 veckor inte har kunnat gå vidare från händelsen, och exempelvis undviker platsen, har svårt att sova eller har svårt att sluta tänka på händelsen, bör professionell hjälp kontaktas. Media är något som också

diskuteras på samtalen efter traumatiska händelser då det kan bidra till att en persons mående försämras. Kamrattstödarna använder sig av ett koordinatsystem med syfte att för sig själva visualisera målet med samtalen (se figur 1). Detta är inget som visas under samtalen.

Figur 1

En visualisering av koordinatsystemet som kamrattstödaren använder som tankemodell. Den vertikala axeln klar-oklar beskriver hur tydlig helhetsbilden är hos en grupp eller individ. Den horisontella axeln påverkbar – opåverkbar beskriver hur en grupp eller individ upplever att de har kunnat påverka händelsen. Figuren är gjord av författarna till studien.



Kamrattstödet anses vara en del av insatsen vilket innebär att arbetslaget ej kan larmas ut under tiden som samtalen pågår. Samtalen ska hållas i en trygg och lugn miljö där fokus enbart ska ligga på den aktuella händelsen, vilket innebär att samtalen om andra händelser ska undvikas samt att telefoner och andra distraktioner ska avlägsnas eller stängas av. Det är också viktigt att kamrattstöd ej blir utvärderande eller skuldbeläggande då syftet är att fokusera på välmående i gruppen. Denna typ av händelser innefattar ofta många beslut som fattas på väldigt kort tid, och det händer därför saker blir fel under en insats. Det är därför viktigt att de inblandade blir påminda om vad syftet med deras beslut var i stunden, för att de inte ska klandra sig själva för eventuella misstag.

Kamrattstödet ska om det inte finns särskilda anledningar hållas samma dag. Anledning till det förklaras med att skuld, skam och irritation är känslor som växer snabbt med tiden. Samtalen ska dock inte hållas direkt efter, utan arbetslaget ska få möjlighet att återställa utrustning, duscha och eventuellt äta innan. Detta för att något som de hänvisar till som "locket" ska börja släppa. Locket beskrivs som en mental barriär mellan tanke och känsla. Denna barriär är nödvändig för att utföra arbeten i krissituationer då den gör det möjligt att agera logiskt och professionellt i en situation som är traumatisk. Locket finns naturligt hos många men kan bli starkare med utbildning och träning. Problematiken är att barriären mot känslorna ligger kvar ett tag efter händelsen. Det är locket som gör att få känner att de behöver kamrattstöd på plats direkt efter händelsen. En annan problematik som räddningstjänsten beskriver att de står inför, är att väga lockets effekt mot eventuell framväxt av skuld, skam och irritation. Optimalt blir det därför att hålla ett möte nära in på händelsen samt vid behov ha ett uppföljningsmöte ca 3 till 7 dagar senare. Dessa möten kan då få väldigt olika karaktär då mycket tankar, känslor och detaljer har utvecklats under tiden.

Det är skillnad att behandla en individ som varit med om en traumatisk händelse jämfört med att behandla en grupp som utfört räddningsarbete på platsen och har en gemensam historia och framtid tillsammans. Kamratstöd enligt denna metod är anpassad för en homogen grupp. Orsaken till detta är att trots att upplevelserna kan variera mycket inom en yrkesgrupp så kan de variera betydligt mer inom en grupp av drabbade. Exempelvis kan en person vara glad trots händelsen då de kanske har hjälpt till att rädda livet på någon, medan en annan har förlorat en närstående. Metoden går dock att använda på de drabbade, men då görs det enskilt eller i noga utvalda grupper.

Tidigare i resultatet nämndes att samtalets karaktär kan variera lite beroende på händelse. Det som främst påverkar detta är enligt räddningstjänsten vilken eller vilka stressfaktorer som finns. En stressfaktor är en anledning till att man kan uppleva stress, och hot, ansvar, förlust och identifikation är de primära som nämns. Ett hot kan dels vara ett aktivt hot där en person har blivit hotad av en annan, men kan också vara hotet av att bli skadad av något så som att bli kvar i en brand eller att en vägg nästan rasar på individen. Ansvar är en känsla av att ha orsakat eller förvärrat en olycka. Detta kan vara att man upplever att en trafikolycka har orsakats på grund av dennes agerande. Förlust upplevs ifall exempelvis en kollega eller annan närstående har gått bort, i detta fall handlar det främst om kollegor i räddningstjänsten eller annat insatsyrke. Identifikation är när en person eller händelse påminner om något eller någon annan. Exempelvis en olycka som innefattar ett barn som får personen att se likheter till ett eget barn.

Kamratstödjare är inga terapeuter eller psykologer, men däremot måste de ha arbetat inom räddningstjänsten ett antal år i en operativ avdelning eller vara väl insatta i de operativa arbetsuppgifterna. Kamratstödet är tillgängligt för alla på Räddningstjänsten men det gäller enbart händelser som inträffat på jobbet. De hanterar inte konflikter eller personalärenden som uppstått på arbetet. Utbildningen till kamratstödjare är intern och hålls av två erfarna kamratstödjare. Den är 3 dagar lång där de första två dagarna främst innehåller teori och övningar. Dessa övningar innefattar både enskilda samtal och gruppsamtal. Den tredje dagen äger rum ungefär en månad senare, och då anses det positivt ifall de som utbildas har varit med på ett antal kamratstödjarsamtal, men detta är inget krav. Sista dagen handlar om deras nya erfarenheter samt mycket övning i gruppsamtal, men även de mer praktiska delarna av arbetet så som administration.

Under intervjun ställdes frågan om hur Kamratstöd skulle kunna fungera på fartyg. Inom sjöfarten är distansen till land en begränsning. En lösning på detta som diskuterades var videosamtal. Räddningstjänsten tror dock att det skulle fungera bättre om videosamtalet bara innefattar två deltagare där besättningen är samlad vid en dator och kamratstödjarna vid en annan. Dock påpekades det att det fysiska mötet är att föredra. Eftersom räddningstjänsten i samband med restriktionerna som gällde Covid-19 genomförde kamratstöd online, nåddes slutsatsen att detta ej ansågs vara optimalt.

5 DISKUSSION

I följande kapitel diskuteras de metoder som det undersökta rederiet använder för att värna om den mentala hälsan hos deras anställda. Vidare presenteras ett förslag kring hur räddningstjänstens kamratstödjarorganisation skulle kunna implementeras inom sjöfarten, samt hur de problem som kan uppstå i samband med en sådan implementering kan lösas.

5.1 Rederiets arbete

Rederiets planer innebär som tidigare nämnt i resultatet att de arbetar med att ge stöd innan riskfyllda operationer såsom transit genom högriskområden, med syfte att ge stöd till besättningen för att "hjälpa" deras mentala välmående. Detta kan eventuellt vara gynnsamt för andra delar av den mentala hälsan som denna rapport ej undersöker, men enligt Melançon & Boyer (1999) har åtgärder som utförs innan en traumatisk händelse väldigt liten påverkan för att förebygga just PTSD, om inte de åtgärderna innebär att händelsen ändrar den typen av trauma som sker. Det enda av detta arbete som görs innan en händelse som med säkerhet skulle förebygga PTSD är det faktum att de skulle låta en besättningsmedlem åka hem om de vill, vilket helt skulle eliminera risken att utsättas för ett trauma. Detta är givetvis ingen lösning på problemet, då en annan besättningsmedlem skulle behöva ersätta den som mönstrat av och då i stället utsättas för det eventuella traumat.

I resultatet beskrivs hur rederiet inte använder sig av en enskild plan som är densamma för alla som varit utsatta för något traumatiskt ombord, utan behandlar varje situation olika och försöker anpassa sig till de förutsättningar som finns. Rederiet utför inte själva några specifika åtgärder i syfte att behandla besättningen, utan som nämnt i resultatet använder de psykologer via företagshälsovården för detta syfte. Detta tillvägagångssätt för den allmänna hanteringen kan anses mycket lämplig då PTSD är högst individuellt i avseende i hur det utvecklas och vem det drabbar, och även själva behandlingen behöver anpassas efter vad som fungerar för just den personen (Qi m.fl., 2016). Den generella planen för situationen kan fortfarande anses vara viktig, då det annars kan tänkas att situationen kan överväldiga de som arbetar med att hantera den. Åtgärder som inte direkt har som syfte att motverka PTSD, exempelvis hur snabbt rederiet lyckas få hem en besättning som blivit tagen gisslan, kan ha en stor påverkan på hur allvarlig den traumatiska händelsen blir, vilket är en faktor som styr risken för att PTSD utvecklas hos en person (Melançon & Boyer, 1999).

Resultatet visar att metoderna rederiet använder inte är baserade på forskning eller utbildning, utan på personliga erfarenheter av de som arbetat fram dem. Det är möjligt att dessa personliga erfarenheter har resulterat i effektiva metoder, vilket är vad rederiet anser, men det bör dock noteras riskerna med att basera beslut om mental hälsa på saker som inte grundar sig på vetenskaplig kunskap. Ett exempel på detta är krisbearbetningsmetoden som länge har använts som första insats för att stoppa utvecklingen av PTSD. I en undersökning av personer som har blivit behandlade med denna metod har de själva efteråt upplevt att det varit effektivt, trots att det visade sig att risken för dem att utveckla PTSD ökade efter behandlingen (Deahl, 2000). Detta visar på att metoder kan uppfattas som effektiva, men samtidigt vara rent av skadliga. Eftersom det i resultatet framkommer att rederiet inte har någon statistik eller fakta på att deras metoder har medfört en positiv förändring sedan de implementerats, är det inte möjligt att avgöra huruvida de är effektiva eller inte. Det är dock viktigt att notera att detta främst gäller rederiets allmänna planer kring händelser. I resultatet presenteras att när det gäller hanteringen av specifika händelser konsulteras psykologer som rådgör ledningen, vilket innebär att

hanteringen troligtvis inte enbart blir baserad på ledningens egna erfarenheter som saknar vetenskaplig grund. Det framkommer dock ej hur stor rollen som psykologerna har i dessa situationer är, och det är därav svårt att avgöra med vilken grund dessa beslut tas.

Att rederiet inte arbetar med specifika åtgärder som kan användas för att förebygga just PTSD kan vid första anblick anses vara ett tillkortakommande. Det är dock viktigt att komma ihåg att då PTSD är ett väldigt komplext problem där felaktig hantering av individer som blivit utsatta för något traumatiskt kan leda till att situationen förvärras (McNally m.fl., 2003), kan strategin att till stor del lämna över den uppgiften till professionella psykologer som är kunniga inom området anses vara lämplig.

Det finns dock en problematik i detta, och det är att den typen av traumatiska händelser som sjömän har en risk att utsättas för är kopplad till en viss spetskunskap som de besitter i samband med i sitt arbete. I resultatkapitlet presenteras hur räddningstjänsten efter Scandinavian Star incidenten upplevde att de tekniska delarna kring insatsen innebar svårigheter för de som kom att prata med psykologer efteråt. Brandmännens arbete innebär att det utsätter sig själva för risker som är direkt kopplade till de tekniska delarna av deras yrke som personer utan deras utbildning och erfarenhet inte kan ha en full förståelse för. Den grundprincipen är densamma för sjömän delvis eftersom en av riskerna ombord är att brand kan uppstå, men även eftersom andra risker kopplade till sjöfarten också är direkt sammanhängande med besättningens kunskap.

5.2 Implementering av kamratstöd inom sjöfarten

Problematiken för sjömän som utsatts för traumatiska händelser är som nämnt i kapitel 5.2 lik den inom räddningstjänsten. Eftersom rederiet ställer sig positivt till en liknande organisation och räddningstjänsten anser att det vore möjligt att implementera en sådan inom sjöfarten, har författarna utvecklat ett förslag på hur en sådan organisation skulle kunna se ut. I resultatet beskrivs hur rederiet menar på att videochattlösningar i dagsläget fungerar bra ombord på deras fartyg, och även fast räddningstjänsten påstår att fysiska möten är att föredra anser de att även digitala möten kan fungera bra.

Sjömän som arbetar till havs kan vara väldigt långt ifrån land när något inträffar, och typen av händelse kan påverka möjligheterna att träffa personer på en specifik plats för ett möte. Exempelvis kan en traumatisk händelse vara en mindre brand där någon omkommer men fartyget kan fortsätta sin normala drift till nästa hamn efter att den bekämpats. Det kan dock också vara en kollision som är så pass allvarlig att fartyget sjunker, där hela besättningen efter livräddningen hamnar någonstans iland. På grund av detta föreslår författarna en digital plattform för en sådan organisation. Ifall en digital plattform fanns där personer från hela branschen skulle finnas tillgängliga, hade inte varje enskilt rederi behövt utbilda en tillräckligt stor pool för att konstant ha någon som är redo ifall något händer på något av deras fartyg. I stället utbildas ett antal personer inom branschen, och fördelningen kan spridas ut mellan rederierna. Detta hade löst det problemet som presenteras i resultatet, där rederiet tror att det kan bli svårt att ha tillräckligt med personal som är utbildad inom detta tillgänglig. Eftersom traumatiska upplevelser inte är något som händer regelbundet ombord på fartyg till skillnad från inom räddningstjänsten, hade detta upplägg troligtvis varit tillräckligt för att täcka upp det behov av personer som skulle finnas. Personerna som skulle inneha rollen som kamratstödjare skulle inte heller behöva vara aktiva inom rollen som sjöman, utan likt räddningstjänstens krav

kan det räcka med individer som tidigare har arbetat till havs så länge de är insatta i de tekniska aspekterna kring arbetet.

Efter att något traumatiskt inträffar, skulle samtalen sedan utföras enligt samma metoder som räddningstjänsten använder sig av. Besättningen samlas och uppmuntras till att delta i mötet, och kopplar sedan upp sig tillsammans mot en kamratstödjure via ett videochattsamtal för att diskutera vad som hänt. Räddningstjänsten rekommenderar att två kamratstödjure skall vara närvarande under samtalet, och det kan vara svårt att alltid ha kamratstödjure tillgängliga i par på samma plats. Författarna ser dock ingen större problematik i detta då samtalen kan utföras i form av ett gruppsamtal där de två kamratstödjurena är på olika platser, men besättningen är samlad. Eftersom ett uppföljningssamtal enligt räddningstjänsten sedan är att rekommendera kan detta göras igen när lämplig tid har passerat. Ifall besättningen innan dess har delats upp och inte längre är på samma plats, finns fortfarande möjligheten att alla kopplar upp sig enskilt till ett gruppsamtal och utför uppföljningsmötet på så vis.

Den föreslagna organisationen är ej en ritning över exakt hur det måste se ut, och bör ej tolkas som ett färdigt förslag över hur sjöfarten skall implementera detta. Syftet med förslaget är att beskriva hur en sådan organisation skulle kunna vara utformad, delvis för att visualisera ett alternativ och visa att det är utförbart, och delvis för att möjliggöra en diskussion kring de utmaningar som denna organisation skulle ställas inför. I fall en kamratstödjarorganisation skulle implementeras i sjöfarten krävs det fortfarande mycket arbete och planering för att gå från denna idé till ett färdigt resultat.

5.3 Metoddiskussion

Kvalitativa personintervjuer i ostrukturerad form innebär vissa möjligheter samt risker för resultatet i studien. Undersökningar som innehåller personkontakt medför alltid en risk att den som intervjuas påverkas av frågeställaren (Denscombe, 2014). Detta kan leda till att den som intervjuas väljer att anpassa sina svar för att göra frågeställaren nöjd. Denna risk togs i beaktande genom att representanterna i huvudsak ledde diskussionen. Representanterna har medvetet eller omedvetet alltid en vilja att framstå som positiva, detta kan påverka resultatet men det är en risk som medföljer intervjumetoden. Det ostrukturerade formatet gör att det blir svårt för den som ställer frågorna att förutspå vilken riktning intervjun ska ta, på grund av det blir förberedelserna mer ovissa. Detta gör också att ett bredare spektrum av information kan förmedlas. Författarnas oerfarenhet bör tas i beaktning då ingen av dem genomfört denna typ av undersökning tidigare. Författarna har i efterhand diskuterat ifall resultat hade blivit bättre ifall intervjun med räddningstjänsten hade hållits först, detta för att ge möjligheten att ställa mer inriktade frågor till rederiet som hade kunnat leda till en annorlunda och mer givande diskussion.

Urvalet i studien är litet, dock anses representanterna utgöra en rättvis bild av branschen. Detta då de har lång erfarenhet i branschen samt erhåller positioner som har stor inblick i den typ av problematik som undersökts vilket medför att reliabiliteten på undersökningen ökar. Urvalet hade variation både i ålder och i kön, och ifall detta har påverkat resultatet går ej att fastslå då antalet intervjuade är för få för att dra en slutsats. Hade urvalet varit större finns möjligheten att resultatet skulle sett annorlunda ut detta hade dock antagligen påverkat valet av metod. Reliabiliteten i studien anses stor då de intervjuade har stor inblick i hur deras organisation arbetar med frågor som rör studiens ämne. Då intervjuerna genomförts med de individer som

har störst inblick i ämnet på respektive arbetsplats anses reliabilitet vara stor då liknande svar sannolikt hade framkommit vid en intervju med någon annan på samma arbetsplats.

Validiteten i studien är svårare att definiera, då intervjuerna har genomförts i ostrukturerad form går det inte att kontrollera vilken typ av information som kommer att förmedlas. Denna problematik har bemötts genom att konstruera övergripliga frågor att utgå från samt att i slutet av intervjuerna gå igenom dessa för att kontrollera att frågorna besvarats. Rederiet anses representera hur andra svenska rederier arbetar med frågor kring PTSD. Därför anses också undersökningens resultat som applicerbart på andra svenska rederier.

Bearbetningen av intervjumaterialet har analyserats av författarna där frågeställningen har varit utgångspunkt för kodningen. Då detta är författarnas första undersökning kan oerfarenhet ha påverkat resultatet jämfört med om någon mer erfaren genomfört samma undersökning.

6 SLUTSATSER

- Det undersökta rederiet har färdigställda planer som berör den generella behandlingen av incidenter som deras fartyg kan utsättas för, men har inga specifika planer för hur PTSD skall motverkas. Vilka åtgärder rederiet utför efter en traumatisk händelse för att motarbeta en negativ utveckling av besättningens mentala hälsa varierar från fall till fall. Rederiet anpassar behandlingen av varje händelse beroende på alla faktorer som kan anses påverka hur situationen bör bemötas, och trots att det finns checklistor för att hjälpa identifiera dessa faktorer krävs ytterligare diskussion för att bestämma vad som skall göras vid det specifika fallet.
- De generella planerna är grundade på de erfarenheter som rederiets ledning besitter, men baseras ej på forskning eller utbildning. När specifika åtgärder i samband med en händelse bestäms konsulteras psykologer, men då rederiet ej beskriver till vilken grad psykologerna används i dessa fall går det ej att avgöra ifall de besluten grundas i den utbildning och kunskap om forskningen som de besitter. Gällande enskild behandling av besättningsmedlemmar utförs detta dock exklusivt av psykologer via rederiets hälsovård, och den behandlingen kan därför antas härstamma ur dessa grunder.
- De metoder som räddningstjänsten använder efter att personal har utsatts för händelser som kan upplevas som traumatiska är uppbyggda ur en problematik som har mycket gemensamt med den som finns inom sjöfarten. Att implementera en sådan organisation kan därav anses vara lämpligt, och undersökningen visar genom ett förslag på en sådan organisation att det troligtvis även är möjligt.

6.1 Rekommendationer till fortsatt arbete

Då denna studie ej tagit ekonomiska aspekter i beaktande rekommenderas fortsatt arbete där förluster via sjukskrivningar jämförs med kostnaden för utbildning och implementering av en kamratstödjarorganisation för fartyg.

7 KÄLLFÖRTECKNING

1177. (2021). *Läkemedel vid depression - 1177*. <https://www.1177.se/Skane/behandling--hjalpmedel/behandling-med-lakemedel/lakemedel-utifran-diagnos/lakemedel-vid-depression/#section-21221>
1177. (2022, mars 8). *Posttraumatiskt stressyndrom, PTSD*. <https://www.1177.se/Skane/sjukdomar--besvar/psykiska-sjukdomar-och-besvar/angest/posttraumatiskt-stressyndrom-ptsd/#section-133702>
- A Åkerström, J. (2021). *Kamratstöd RSG*.
- Abila, S. S., & Tang, L. (2014). Trauma, post-trauma, and support in the shipping industry: The experience of Filipino seafarers after pirate attacks. *Marine Policy*, 46, 132–136. <https://doi.org/10.1016/J.MARPOL.2014.01.012>
- Af Geijerstam, K., & Svensson, H. (2008). *Ship Collision Risk*.
- Allianz global corporate & speciality. (2022). *Safety and Shipping Review 2022*. www.agcs.allianz.com
- Amri, A. A. (2014). Southeast Asia's maritime piracy: Challenges, legal instruments and a way forward. *Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs*, 6(3), 154–169. <https://doi.org/10.1080/18366503.2014.915492>
- Areschoug, N., & Ahlbaum, R. (2016). *Safety Management System – Hur kan rederiverksamheter tillse att reglerna för SMS inom ISM-koden uppfylls?* <https://hdl.handle.net/20.500.12380/244210>
- Baalisampang, T., Abbassi, R., Garaniya, V., Khan, F., & Dadashzadeh, M. (2018). Review and analysis of fire and explosion accidents in maritime transportation. *Ocean Engineering*, 158, 350–366. <https://doi.org/10.1016/J.OCEANENG.2018.04.022>
- Bjergestam, L., Igelström, T., Norgren, U., & Oscarsson, M. (1990). *Scandinavian Star*. <https://rib.msb.se/Filer/pdf/4223.pdf>
- Bomyea, J., Risbrough, V., & Lang, A. J. (2012). A consideration of select pre-trauma factors as key vulnerabilities in PTSD. *Clinical Psychology Review*, 32(7), 630–641. <https://doi.org/10.1016/J.CPR.2012.06.008>
- Bruze, C. (1998). *Sjörättens redar- och kollisionsansvar*.
- Butler, R. W. (2021). *Posttraumatic stress disorder*. <https://doi.org/10.1036/1097-8542.757353>
- Charmandari, E., Tsigos, C., & Chrousos, G. (2005). Endocrinology of the stress response. *Annual Review of Physiology*, 67, 259–284. <https://doi.org/10.1146/ANNUREV.PHYSIOL.67.040403.120816>
- Deahl, M. (2000). Psychological Debriefing: Controversy and Challenge. *Australian & New Zealand Journal of Psychiatry*, 34(6), 929–939. <https://doi.org/10.1080/000486700267>
- Denscombe, M. (2014). *The good research guide : for small-scale research projects: Vol. Fifth edition*.
- Emanuel, J. P. (2020). Sea Raiders in the Amarna Letters? The Men of Arwad and the Miši in Context. *Altorientalische Forschungen*, 47(1), 34–47. <https://doi.org/10.1515/AOFO-2020-0002/MACHINEREADABLECITATION/RIS>
- Gould, M., Greenberg, N., & Hetherington, J. (2007). Stigma and the military: Evaluation of a PTSD psychoeducational program. *Journal of Traumatic Stress*, 20(4), 505–515. <https://doi.org/10.1002/JTS.20233>
- Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, (1972). <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>
- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, (1978). <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx>

- International Chamber of Commerce International Maritime Bureau. (2012). *PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS REPORT FOR THE PERIOD 1 January - 31 December 2011*. www.icc-ccs.org
- International Chamber of Commerce International Maritime Bureau. (2022). *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 01 January – 31 December 2021*. https://www.icc-ccs.org/reports/2021_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf
- Kar, N. (2011). Cognitive behavioral therapy for the treatment of post-traumatic stress disorder: a review. *Neuropsychiatr Dis Treat*. <https://doi.org/10.2147/NDT.S10389>
- Kuznecovs, A., Ringsberg, J. W., Mallaya Ullal, A., Janardhana Banger, P., & Johnson, E. (2022). Consequence analyses of collision-damaged ships — damage stability, structural adequacy and oil spills. <https://doi.org/10.1080/17445302.2022.2071014>. <https://doi.org/10.1080/17445302.2022.2071014>
- Land, C. (2013). Flying the black flag: Revolt, revolution and the social organization of piracy in the ‘golden age’. *Management & Organizational History*, 2(2), 169–192. <https://doi.org/10.1177/1744935907078726>
- Larsson, T. (2017). *Hur påverkar antidepressiva läkemedel hjärnan?* https://www.ibg.uu.se/digitalAssets/737/c_737028-1_3-k_larsson-therese-uppsats.pdf
- Lilienfeld, & Scott O. (2023). Eye movement desensitization and reprocessing (EMDR). I *Salem Press Encyclopedia of Health*. <https://eds.s.ebscohost.com/eds/detail/detail?vid=4&sid=0b56f104-7d82-486d-bfe4-6396c9d4eabb%40redis&bdata=JnNpdGU9ZWRzLWxpd-mUmc2NvcGU9c2l0ZQ%3d%3d#db=ers&AN=93871926>
- Liwång, H. (2017). Piracy off West Africa from 2010 to 2014: an analysis. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 16(3), 385–403. <https://doi.org/10.1007/S13437-016-0121-9/FIGURES/6>
- Malmö polisen. (1908). *Rapport. angående dynamitattacken mot skonertskeppet Amalthea*. <https://malmo.se/download/18.492e6d8f17575ea6e8936299/1614007902373/Amalthea%20-%20r%C3%A4tteg%C3%A5ngshandlingar%20utdrag%20avfotograferade%2012%20sidor.pdf>
- Mcnally, R. J., Bryant, R. A., & Ehlers, A. (2003). Does Early Psychological Intervention Promote Recovery From Posttraumatic Stress? *Psychological Science in the Public Interest*, 4(2), 45–79. <https://doi.org/10.1111/1529-1006.01421>
- Melançon, G., & Boyer, R. (1999). How can posttraumatic stress disorder be prevented? *Canadian Journal of Psychiatry*, 44(3), 253–258. <https://doi.org/10.1177/070674379904400305>
- National Institute for Health and Care Excellence. (2018). *Psychological, psychosocial and other non-pharmacological interventions for the prevention of PTSD in adults*. <https://www.nice.org.uk/guidance/ng116/evidence/evidence-review-c-psychological-psychosocial-and-other-nonpharmacological-interventions-for-the-prevention-of-ptsd-in-adults-pdf-6602621007>
- Nittari, G., Gibelli, F., Bailo, P., Sirignano, A., & Ricci, G. (2022). Factors affecting mental health of seafarers on board merchant ships: A systematic review. *Reviews on Environmental Health*. <https://doi.org/10.1515/REVEH-2021-0070/MACHINEREADABLECITATION/RIS>
- Qi, W., Gevonden, M., & Shalev, A. (2016). Prevention of Post-Traumatic Stress Disorder After Trauma: Current Evidence and Future Directions. *Current Psychiatry Reports*, 18(2), 1–11. <https://doi.org/10.1007/S11920-015-0655-0/TABLES/2>
- Rauch, S. L., Shin, L. M., & Phelps, E. A. (2006). Neurocircuitry Models of Posttraumatic Stress Disorder and Extinction: Human Neuroimaging Research-Past, Present, and Future.

- Biological Psychiatry*, 60(4), 376–382. <https://doi.org/10.1016/J.BIOPSYCH.2006.06.004>
- Rose, S. C., Bisson, J., Churchill, R., & Wessely, S. (2002). Psychological debriefing for preventing post traumatic stress disorder (PTSD). *The Cochrane Database of Systematic Reviews*, 2002(2). <https://doi.org/10.1002/14651858.CD000560>
- Roth, G. A., Abate, D., Abate, K. H., Abay, S. M., Abbafati, C., Abbasi, N., Abbastabar, H., Abd-Allah, F., Abdela, J., Abdelalim, A., Abdollahpour, I., Abdulkader, R. S., Abebe, H. T., Abebe, M., Abebe, Z., Abejie, A. N., Abera, S. F., Abil, O. Z., Abraha, H. N., ... Murray, C. J. L. (2018). Global, regional, and national age-sex-specific mortality for 282 causes of death in 195 countries and territories, 1980–2017: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2017. *The Lancet*, 392(10159), 1736–1788. [https://doi.org/10.1016/S0140-6736\(18\)32203-7](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(18)32203-7)
- Räddningstjänsten storgöteborg. (u.å.). *Kamratstöd - för ett hållbart yrkesliv*. Hämtad 14 december 2022, från <https://www.rsgbg.se/artiklar/kamratstod---for-ett-hallbart-yrkesliv/>
- Seyle, D. C., Fernandez, K. G., Dimitrevich, A., & Bahri, C. (2018). The long-term impact of maritime piracy on seafarers' behavioral health and work decisions. *Marine Policy*, 87, 23–28. <https://doi.org/10.1016/J.MARPOL.2017.10.009>
- Shalev, A. Y., & Freedman, S. (2005). PTSD following terrorist attacks: A prospective evaluation. *American Journal of Psychiatry*, 162(6), 1188–1191. <https://doi.org/10.1176/APPI.AJP.162.6.1188/ASSET/IMAGES/LARGE/P222F2.JPEG>
- Sjöfartsverket. (2016). *Risikanalyt Landsortsfarleden, en nautisk riskbedömning enligt FSA-modellen*. https://www.sjofartsverket.se/contentassets/43bb89b364c0481bb4321b7f27ae5298/underlagsrapport-g---huvudrapport_risikanalyt-av-landsortsfarleden-med-bilagor.pdf
- Socialstyrelsen. (2022, juli 9). *TF-KBT (Traumafokuserad kognitiv beteendeterapi)*. <https://www.socialstyrelsen.se/kunskapsstod-och-regler/omraden/evidensbaserad-praktik/metodguiden/tf-kbt-traumafokuserad-kognitiv-beteendeterapi/>
- Statens beredning för medicinsk och social utvärdering. (u.å.). *Fakta om posttraumatisk stress (PTSD)*. <https://doi.org/10.1371/journal>
- Statens beredning för medicinsk och social utvärdering. (2019). *Psykologiska, psykosociala och andra icke-farmakologiska insatser för att förebygga posttraumatiskt stressyndrom (PTSD) hos vuxna*. <https://www.sbu.se/sv/publikationer/sbu-kommentar/psykologiska-psykosociala-och-andra-icke-farmakologiska-insatser-for-att-forebygga-posttraumatiskt-stressyndrom-ptsd-hos-vuxna/>
- Stoiljkovic, V. (2019). Effects of rain on performance of maritime radars. I 2019. <https://www.porttechnology.org/wp-content/uploads/2019/05/PT29-05.pdf>
- Sumaila, U. R., & Bawumia, M. (2014). Fisheries, ecosystem justice and piracy: A case study of Somalia. *Fisheries Research*, 157, 154–163. <https://doi.org/10.1016/J.FISHRES.2014.04.009>
- Svensk Sjöfart. (u.å.). *Svensk sjöfart Nyckeltal-2019-2020*. Hämtad 30 januari 2023, från <https://www.sweship.se/wp-content/uploads/2020/09/Svensk-sj%C3%B6fart-Nyckeltal-2019-2020.pdf>
- Terroristbrottslag (2022:666) Svensk författningssamling. Hämtad 14 februari 2023, från https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/terroristbrottslag-2022666_sfs-2022-666
- The Ministry of Justice and the Police. (1991). *The Scandinavian star disaster of 7 april 1990 main report*. <https://www.regjeringen.no/contentassets/2d46c50e08c3476e93772b75e7908e59/01escandinavianstarenglish.pdf>

- Thoresen, S., Lie Andreassen, A., Arnberg, F., Skogbrott Birkeland, M., Blix, I., & Hjorthol, T. (2017). *Scandinavian Star Erfaringer og helse hos overlevende og etterlatte etter 26 år*. www.nkvts.no
- Trafikverket. (2015). *Underlagsrapport till Inriktningsunderlag 2018-2029*. Trafikverket. https://www.sjofartsverket.se/contentassets/0abe5bc2c4a94b06b792cd9d8ca25227/underlagsrapport_2018_2029_sjofart.pdf
- Ugurlu, H., & Cicek, I. (2022). Analysis and assessment of ship collision accidents using Fault Tree and Multiple Correspondence Analysis. *Ocean Engineering*, 245, 110514. <https://doi.org/10.1016/J.OCEANENG.2021.110514>
- United Nations Convention on the Law of the Sea*. (1994).
- Wallenius Wilhelmsen. (u.å.). *RoRo vessel schedules and routes*.
- Weir, G. E. (2009). Fish, Family, and Profit. *Naval war college review*, 62(3). <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review>
- Weng, J., Li, G., Chai, T., & Yang, D. (2018). Evaluation of Two-Ship Collision Severity using Ordered Probit Approaches. *The Journal of Navigation*, 71(4), 822–836. <https://doi.org/10.1017/S0373463317000996>

8 BILAGA 1

Intervjufrågor

Fråga 1:

Vad har ni för handlingsplan för att hjälpa er personal i relation till eventuella traumatiska upplevelser?

Stödfrågor:

Har ni olika planer för olika scenarion eller har ni en enda plan för all form av trauma. Är eventuella planer endast på kort sikt efter ett trauma, eller har ni planer för att hjälpa de anställda även under en betydligt längre tid? Vad skulle ni definiera här som kort samt lång sikt?

Fråga 2:

Hur har dessa handlingsplaner arbetets fram?

Stödfrågor:

Finns det andra aktörer som har deltagit i det arbetet?

När uppkom planerna?

Är det en process som uppdateras efter erfarenhet?

Har ni behövt använda eventuella planer?

Hur ser ni på tiden som det kan ta att komma iland efter en eventuell händelse?

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA

Göteborg, Sverige 2022

www.chalmers.se



CHALMERS