



Linnéuniversitetet

Kalmar Växjö

Utvärdering av Basic Safety kurs för tjänstgöring ombord fartyg

Med fokus på manskap och krishantering



Självständigt arbete

Författare: Ella Bertilsson Broquist
och Yasmin Mahmood Ibrahim

Handledare: Ingegerd Snöberg

Examinator: Fredrik Hjorth

Lärosäte: Linnéuniversitetet

Termin: VT26

Ämne: Självständigt arbete

Nivå: Grundarbete/Kandidatarbete –

15hp



Abstrakt

Denna studie undersöker hur Basic Safety- utbildningen förbereder sjömän för de mentala och psykologiska utmaningar som kan uppstå i nödsituationer. Studien genomfördes med en kvalitativ ansats och baseras på semistrukturerade intervjuer med både yrkesverksamma sjömän och studenter från Sjöfartshögskolan i Kalmar. Det empiriska materialet analyserades med hjälp av tematisk analys för att identifiera återkommande mönster och upplevelser. Resultaten visar att Basic Safety- utbildningen bidrar till en grundläggande känsla av trygghet, främst genom praktiska moment såsom brand- och säkerhetsövningar. Samtidigt framkommer tydligt brister i den psykologiska förberedelsen. Respondenterna beskriver att de i verkliga nödsituationer upplever starka stressreaktioner, särskilt i roller nära händelsens centrum, samt att de saknar konkreta mentala verktyg för att hantera dessa situationer. Ledarskap och tydlig kommunikation lyfts fram som avgörande faktorer, medan stöd efter kritiska händelser, exempelvis debriefing, ofta upplevs otillräckligt eller frånvarande. Studien indikerar att Basic Safety-utbildningen behöver utvecklas för att bättre möta de mentala krav som ställs i praktiken. Genom att integrera psykologiska aspekter, såsom stresshantering och efterföljande stödinsatser, kan sjömäns handlingsförmåga och säkerhet i nödsituationer stärkas.

Abstract

This study investigates how Basic safety-education prepares seamen for the mental and physical challenges they may face in emergency situations. The study was conducted with a qualitative approach and is based on semi-structured interviews with both industry active seafarers and students at Kalmar Maritime University. The empirical material was analyzed using thematic analysis in order to identify recurring patterns and experiences. The results show that the Basic safety-education contributes to a basic feeling of safety, mainly through practical elements like fire and safety exercises. At the same time there are clear shortcomings in psychological preparation. The respondents describe that in real emergencies they experience strong stress reactions, especially in roles near the situation's center, and also that



they lack concrete mental tools to handle these situations. Leadership and clear communication are raised as decisive factors, while support after critical situations, for example debriefings, often feel insufficient or missing. The study indicated that the Basic safety-education needs to evolve to better meet the mental demands that are set in practicality. By integrating psychological aspects, like stress handling and the following support efforts, seafarer's safety and their ability to act in emergencies can be strengthened.

Nyckelord

STCW- konventionen, Basic Safety, IMO, Kris och krishantering, Psykisk hälsa, Manskap, Human element, Socio-tekniska system, PTSD

Tack

Vi vill rikta ett stort tack till alla de respondenter som har deltagit i våra intervjuer. Era värdefulla åsikter och insikter har verkligen fördjupat vår studie på ett sätt vi inte väntade oss.

Vi vill också hjärtligt tacka vår handledare Ingegerd som styrt oss med järnhand genom hela arbetet. Utan dig hade vi nog inte kunnat hålla den koncentration vi haft och de regelbundna mötena har gett oss viktiga insikter och ett fokus vi inte trodde vi hade.

Slutligen vill vi varmt tacka våra familjer och vänner för ert tålamod, stöd och uppmuntran under denna process.



Innehållsförteckning

Abstrakt	2
Nyckelord	3
Tack	3
Innehållsförteckning	4
Bilagor	5
1 Inledning	1
1.1 Syfte och mål	4
1 Bakgrund	5
2.1 Begrepp.....	5
2.2 Kristeori	6
2.2.1 Krishantering inom sjöfarten.....	7
3 Teoretiskt ramverk och tidigare forskning.....	10
3.1 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW	10
3.2 Basic Safety	12
3.2.1 Personliga Överlevnadstekniker	12
3.2.2 Brandbekämpning.....	13
3.2.3 Första hjälpen	13
3.2.4 Personlig säkerhet och socialt ansvar	14
3.2.5 Tillägg generellt.....	15
3.2.6 Tillägg: Crowd Management.....	15
3.2.7 Tillägg: Crisis Management and human behaviour.....	16
3.3 Tidigare forskning.....	17
4 Metod.....	18
4.1 Forskningsdesign	18
4.2 Datainsamling	19
4.3 Urval	20
4.4 Intervjuerna.....	21
4.5 Analysmetod	22
4.6 Etiska överväganden	23
4.7 Generativ AI	23
5 Resultat.....	24
5.1 Inledning.....	24
5.2 Utbildningens uppbyggnad	24
5.3 Mental förberedelse	25
5.4 Psykiska reaktioner	27
5.5 Ledarskapets betydelse	28
5.6 Utveckling av kursen	30
5.7 Slutsats.....	30



6	Diskussion	32
6.1	Resultatdiskussion	32
6.2	Metoddiskussion	37
6.3	Vidare forskning	40
7	Referenser	42
Bilagor		1

Bilagor

Bilaga 1 – Intervjufrågorna Självständigt arbete

Bilaga 2 – Statistik Deltagare Intervjuer



1 Inledning

Livet till sjöss beskrivs ofta som mer än ett arbete, då vardagslivet och arbetet överlappar varandra i en och samma miljö, vilket skapar särskilda fysiska samt psykosociala påfrestningar på besättningen. Sjöfolket utsätts för stressiga situationer som exempelvis begränsad social kommunikation, oregelbundna arbetstider samt långa perioder till havs, vilket påverkar både säkerhet och hälsa ombord (Oldenburg et al., 2010). Trötthet jämte sömnbrist kopplas ofta till vaktsystem och arbetsmiljö. Då försämras arbetsförmågan samt kan öka olycksrisken i fartygets operationer. Stress, ångest och sömnstörningar är nära sammanlänkade och påverkar sjöfararnas livskvalitet och arbetsförmåga. Forskning visar att psykiskt välbefinnande är en central komponent för säker drift, sunt beslutsfattande och effektivt samarbete ombord (Oldenburg & Jensen, 2019).

I enlighet med Transportstyrelsen (u.å.) är den obligatoriska utbildningen Basic Safety (Grundläggande säkerhet) en viktig del av vägen till sjölivet. Det är en bindande kurs för alla sjöfarare som alltså krävs för att få jobba till sjöss. Kursens syfte är att standardisera och säkerställa att personal som arbetar till sjöss har verifierade och praktiskt tillämpbara kunskaper i händelse av olyckor och nödsituationer, samt att de kan agera riskreducerande i det dagliga arbetet.

Utbildningen regleras internationellt genom STCW-konventionen (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) och dess tillhörande kod, vilken fastställer minimikrav för sjömäns kompetens inom säkerhet och beredskap (Sjöfartsutbildningar AB, u.å.). Enligt STCW - kodens sektion A-VI/1.1–1.4 (IMO 2011) innehåller och omfattar Basic Safety fyra delmoment; personlig överlevnadsteknik, brandskydd och brandbekämpning, grundläggande första hjälpen och personlig säkerhet och socialt ansvar.

Tillsammans riktar sig dessa moment till centrala riskkategorier i den maritima miljön, brand och rökutveckling, övergivande av fartyg och överlevde i vattnen, akuta medicinska tillstånd samt mänskliga och organisatoriska faktorer som påverkar säkerhetskulturen ombord. Genom praktiska övningar, utbildningar och standardiserade färdighetskrav skapas förutsättningar för en gemensam operativ



referensram inom besättningen, vilket är särskilt betydelsefullt vid insatser där samordning och rollfördelning måste fungera omedelbart (EduMaritime, 2025).

En annan förutsättning för livet till sjöss är kravet på en god fysisk hälsa (Transportstyrelsen, 2011). För att få tjänstgöra ombord krävs att alla sjömän genomgår regelbundna medicinska hälsoundersökningar och måste inneha ett giltigt sjömansläkarintyg som visar att de uppfyller medicinska krav för tjänstgöring ombord. Dessa kontroller är en viktig säkerhetsåtgärd, då jobbet till sjöss ofta sker i miljöer där tillgång till sjukvård är begränsad och den enskildes hälsotillstånd kan påverka hela besättningens säkerhet. Undersökningen omfattar bland annat hälsodeklaration, syn, hörsel samt allmänt fysiskt tillstånd (Transportstyrelsen, 2011).

Den psykiska hälsan spelar en betydelsefull roll i sjölivet. Långa perioder av frånvaro från familj och sociala nätverk, växlande arbetstider, nattvakter och begränsade möjligheter till privat utrymme kan påverka individens mentala balans negativt. Utöver detta kan arbetsmiljön innebära höga ljudnivåer, vibrationer, utbrändhet, ensamhet, depression, stress, återhämtningssvårighet och psykisk belastning. Att vara i god psykisk balans handlar inte enbart om att undvika ohälsa, utan även om att ha förmåga till koncentration, beslutsfattande och samarbete under pressande och stressande omständigheter (Oldenburg et al., 2010). I nödsituationer, stressiga omständigheter eller tekniska incidenter kan snabba och sunda beslut vara avgörande för säkerheten ombord, vilket begär mental klarhet och emotionell stabilitet (Oldenburg et al., 2013). En psykiskt välmående besättning bidrar dessutom till ett bättre arbetsklimat, minskad konfliktnivå och ökad effektivitet i det dagliga arbetet. Därför är det bra att ha en förståelse för mänskliga faktorer, hälsokontroller, stöd, återhämtningsstrategier och organisatoriska åtgärder som en del av det större säkerhetssystemet. Där är individens välbefinnande tätt sammanlänkat med fartygets operativa säkerhet och hela besättningens trygghet (Zhang et al., 2022) (Oldenburg, M et al., 2013).

Trots omfattande regelverk, tekniska säkerhetssystem och obligatoriska utbildningsmoment som Basic Safety, kan kriser inte helt elimineras inom sjöfarten. Den maritima verksamheten kännetecknas av komplexa socio-tekniska system där



mänskliga, organisatoriska och tekniska faktorer samverkar, vilket innebär att olyckor och nödsituationer kan uppstå även under till synes kontrollerade och välplanerade omständigheter. Dessutom bidrar mänskliga faktorer på ett direkt eller indirekt sätt till en stor del av sjöfartolyckorna och flera andra överlappande orsaker. Inga enskilda faktorer ligger bakom incidenter till sjöss (Yan et al., 2017). En kris kan i detta sammanhang fattas som en situation som hotar grundläggande funktioner, skapar samt sprider osäkerhet och kräver snabba beslut under tidspress och begränsad informationsgrund. Brister i situationsmedvetenhet, kommunikation samt beslutsfattande utgör bidragande faktorer i kritiska händelser till sjöss. I sjöfartsvärlden kan kriser ta sig uttryck i form av exempelvis brand ombord, grundstötningar, kollisioner, allvarliga maskinhaverier eller personolyckor. Dessa upplevelser har inte verkan endast på fartygets tekniska system utan även besättningens psykiska och sociala funktion (Chauvin et al., 2013)

Brolin et al. (2022) definierar en traumatisk kris som ”Något som uppstår när tidigare erfarenheter, kunskaper och reaktionssätt inte räcker till för att förstå och hantera en akut händelse.”. Exempelvis då en kollision resulterar i många skadade eller om vatten läcker in i sådana mängder att fartyget sjunker (Statens Haverikommission, 2020). Stora händelser som en basutbildning som Basic safety inte helt kan förbereda sjömän för. Men inte bara, det kan vara små händelser också, så länge det uppfyller kraven för en psykisk kris. Basic safety är en grundutbildning som ger baskunskaper i en stor mängd områden, men ett av de områden den inte ger någon kunskap i är att hantera kriser mentalt. Hur individen bör göra för att minska risken för långvariga psykiska problem efter stora olyckor.

Ett av de mest kända exemplen som belyser komplexiteten i krishantering till sjöss är M/S Estonia-katastrofen, där passagerarfärjan Estonia sjönk i Östersjön 1994 och cirka 852 personer omkom. Händelsen utvecklades snabbt och överlevande vittnade om att de kände sig panikslagna, förvirrade och hade svårt att fatta beslut under intensiv press. Senare undersökningar visade att mänskliga faktorer, kommunikation och ledarskap hade stor betydelse för hur krisen utvecklades. Den händelsen visar att tekniska säkerhetsfärdigheter, som de lär ut i den obligatoriska grundläggande säkerhetskursen Basic Safety, inte alltid är tillräckliga för att hantera de



psykologiska och organisatoriska aspekterna av en allvarlig krissituation (Statens Haverikommission, 2020).

Denna obligatoriska utbildning fokuserar främst på det tekniska i att hantera olyckor, hur man släcker bränder och utför första hjälpen. Information om den psykiska delen, som är minst lika viktig, är däremot bristfällig. I Basic Safety ingår inte utbildning om de mänskliga faktorerna, hur personer reagerar, tänker och känner i livsfarliga situationer eller hur individen kan tillgodogöra sig relevanta verktyg och utbildning i förväg. Detta behövs för att på ett effektivt och lämpligt sätt kunna hantera dessa reaktioner när de uppstår. Detta är problemet som studien undersöker.

1.1 Syfte och mål

Studien syftar till att undersöka hur väl den grundläggande Basic safety-kursen bidrar till sjömäns, specifikt manskaps, mentala förberedelse inför potentiella nödsituationer. Vidare fokuserar studien på hur kursen stödjer hantering av egna reaktioner under och efter en kritisk händelse.

Målet med studien därefter är att belysa möjligheterna för en utveckling av baskursen Basic Safety inom områdena mental förberedelse, stress- och krishantering.

Syftet konkretiseras genom frågeställningarna

Hur påverkas sjöfarare psykiskt av en roll som först på plats i en riskfylld situation?

Vilka förbättringar av Basic safety kan identifieras utifrån sjöfarares erfarenheter?



1 Bakgrund

2.1 Begrepp

Begrepp och förkortningar	Definitioner
Basic Safety	Grundläggande säkerhetsutbildning för sjöpersonal, inkluderande brand, överlevande, första hjälpen och personliga säkerhetsrutiner.
Human element	Det mänskliga bidraget till säkerhet och effektivitet i sjöfarten, inklusive kompetens, beteende, kommunikation och organisatoriska faktorer.
Intendentur	Besättningsmedlemmar ombord som inte jobbar på däck eller i maskin utan är i kök, städ, butiker, underhållning, restaurang eller liknande.
IMO	International Maritime Organisation, för sjöfartsfrågor och internationella sjösäkerhetsregler.
Kris	Ett tillstånd där ordinarie resurser och rutiner inte räcker för att hantera en akut händelse.
Krishantering	De processer och åtgärder som används för att förebygga, hantera och återhämta sig från kriser.
LSA-koden	Life-Saving Appliances code- internationella krav på livräddningsutrustning, såsom livbåtar, flottar och personlig skyddsutrustning.
Manskap	Besättningsmedlemmar ombord som inte tillhör befälet, det vill säga den operativt arbetande personalen.
Mönstringslista	Lista ombord där alla besättningsmedlemmar står med som designerar specifika roller till varje person under de möjliga nödsituationer som kan uppstå.
Psykisk hälsa	Individens emotionella, kognitiva och sociala välbefinnande, inklusive förmågan att hantera stress och upprätthålla funktion i arbete.



PTSD = Post – traumatic stress disorder.	Posttraumatiskt stressyndrom är ett psykologiskt tillstånd som kan uppstå efter en traumatisk allvarlig händelse. Kännetecknas av stark ångest och hög stressnivå.
Refresh kurs	En kortare Basic safety kurs med samma innehåll som den originella som hålls för de som måste förnya sitt Basic safety certifikat efter fem år.
STCW-konventionen	Internationell konvention som reglerar utbildning, certifiering och vakthållning för sjöfolk.
Säkerhetsbesättning	De sjöfarare som krävs för att fylla alla positioner inom säkerhetsorganisationen ombord. Brandteam, ledare, sjukvård bl.a.

2.2 Kristeori

En psykisk kris kan definieras som en situation där tidigare inlärd reaktionssätt och erfarenheter inte räcker till för att förstå den nuvarande situationen en person finner sig i. Detta kan sedan utvecklas i olika typer av psykiska kriser. En *utvecklings- eller livskris* är när en normal livshändelse sker och den visar sig övermäktig för personen som går igenom den. En *traumatisk* kris uppstår från plötsliga yttre påfrestningar som utgör ett hot mot en persons fysiska existens eller trygghet (Cullberg, 2006). Ett trauma är oftast ett slag eller en skada som kan vara både psykiskt och fysiskt (Nationalencyklopedin, 2026).

Psykiska kriser diskuteras oftast i fyra olika faser. Chockfasen, Reaktionsfasen, Bearbetsningsfasen och Nyorienteringen. Under chockfasen har personen inte ännu tagit in det som har hänt och kan vara bortkopplad från händelsen, ha minnesluckor och försöka hålla verkligheten borta. Denna fas kan vara under en tid så kort som några sekunder upp till flera dagar. Efter chockfasen har gått över kommer reaktionsfasen. I reaktionsfasen börjar personen förstå vad som hänt men också försöka rationalisera det, förstå varför det hänt. Nu aktiveras också psykets försvarsmekanismer som är till för att skydda personen från det hot som traumat anses vara. Detta kan vara till exempel förnekelse, isolering eller regression. I denna fas dyker det också upp symptom som sorg, övergivenhetskänsla, självförkastelse



och aggressivitet. Chockfasen och reaktionsfasen brukar tillsammans inte vara mer än fyra till sex veckor.

Efter de första två kommer bearbetningsfasen. Här har personen börjat förstå det som har hänt och kolla mot framtiden, lära sig den nya platsen i samhället men också återgå till gamla vanor. Bearbetningsfasen kan pågå i sex månader till ett år innan nyorienteringsfasen börjar. I denna sista fas har krisen oftast bearbetats och det nya livet börjat. Krisen ligger kvar som ett ärr som fortfarande kan göra ont ibland men som ändå är en del av livet. Denna fas tar aldrig slut utan pågår genom resten av personens liv (Cullberg, 2006). Den traumatiska krisen påverkar kraftigt livet som kommer efter.

Perioden då en person är i *chock-* och *reaktionsfasen* kallas för den *akuta krisen*. Det är här hjälp behövs som mest. Detta är för att hjälpa individen ut ur chocken och senare genom deras reaktioner och bearbetning. Det bästa sättet att göra detta är att vara där för den som är i en *akut kris*, ge personen stöd, något att göra eller dricka så att verkligheten börjar komma tillbaka. Efter chocktillståndet är över är det viktigt att personen får någon att prata med. Helst en utbildad terapeut, men att ha flera som varit med om samma sak att prata om händelsen med kan också hjälpa. Personer som befinner sig i *reaktionsfasen* behöver prata ut om det, sätta ord till känslor och det som hänt för att bäst bearbeta krisen (Cullberg, 2006).

2.2.1 Krishantering inom sjöfarten

Sjöfartssektorn utgör en viktig del av del den globala infrastrukturen, men samtidigt är det en arbetsmiljö som kännetecknas av komplexa risker, social isolering och tekniska system. Därför innebär kriser till sjöss såsom olyckor, brand, piratattacker, dödfall eller andra traumatiska händelser inte enbart operativa utmaningar, utan också psykologiska belastningar för besättningen. Av den orsaken måste krishantering inom sjöfarten förstås både som en process som påverkar individens psykiska hälsa på kort och lång sikt samt en organisatorisk säkerhetsfunktion (Oldenburg, M et al., 2013).

Krishantering i maritimt sammanhang omfattar förberedelse, kommunikation och ledarskap jämte hantering av händelsens efterdyningar. Inom ramen för utbildning



och regelverk betonas exempelvis Crew Resource Management (resurshantering för besättning), ledarskap, informationshantering samt förståelse för fysiologiska och psykologiska reaktionerna hos både besättning och andra individer. Dessa element visar att krishantering inte är begränsad till tekniska åtgärder, utan även inkluderar mänskliga faktorer såväl som gruppdynamik i extrema situationer. Dessutom visar samtida initiativ inom denna sektor att psykologiskt stöd efter incidenter betraktas som en allt viktigare del av krishantering. Allvarliga händelser kan ge långvariga effekter och tillgången till professionellt stöd är ofta begränsad ombord (SEA CARE consortium, 2020).

De psykologiska effekterna av kriser till sjöss är väl dokumenterade i forskning. Studierna visar att en betydande andel sjömän utsätts för potentiellt traumatiska händelser som allvarliga olyckor, fartygshaverier, brand eller pirathot. Efter dessa upplevelser rapporterar många återkommande minnesbilder och starka påminnelser kopplade till händelsen som drömmar, vilka är utpräglade stressreaktioner (Oldenburg et al., 2019). Systematiska genomgångar upplyser också att överlevande från maritima katastrofer ofta uppvisar tydliga symtom på posttraumatisk stress och depression "PTSD" och att dessa symtom kan kvarstå i flera år efter händelsen, även om deras svårighetsgrad gradvis minskar (Oldenburg et al., 2019). Dessutom har studierna visat att omkring tredjedel av sjömännen kan lida av störningar inom det symptomatiska spektrumet av posttraumatiskt stressyndrom, samtidigt som ångest- och depressionssymtom förekommer inom denna yrkesgrupp (Heyes - Mejia & Stafström, 2023).

Förutom de akuta traumareaktionerna påverkar den maritima arbetsmiljön i sig den psykiska sårbarheten i krissituationer. Sjöfarare lever under isolering, långa kontrakt och höga krav, vilket leder till stressnivåer som ofta överstiger de landbaserade befolkningarnas (Heyes - Mejia & Stafström, 2023). Arbetsrelaterade förändringar och bristande kommunikation kan påverka samt försämra mentalt välbefinnande, medan tydligt ledarskap i säkerhet samt god informationshantering förbättrar den psykiska hälsan, vilket belyser sambandet mellan organisatorisk krishantering jämte individens hälsa. Psykologisk överbelastning samt stressfaktor påverkar på ett direkt sätt besättningens säkerhet ombord, eftersom mental utmattning försvagar



koncentration samt reaktionsförmåga, vilket ökar riken för olyckor ombord på fartyget (Oldenburg et al., 2022).

Människans känslomässiga reaktion under själva nödsituationen är en annan avgörande faktor. Simulationer visar att stress- och ångestnivåer påverkar beslutfattande i nödsituationer, eftersom höga stress- och ångestnivåer potentiellt kan leda till felaktiga beslut som äventyrar säkerheten. På samma gång betonas att psykologiskt kapital som till exempel socialt stöd, hopp samt resiliens kan stärka trygghetsbeteenden och fungera som en skyddande omständighet mot utbrytning, utbrändhet samt stressnegativa effekter. Det betyder att krishantering inte enbart bör koncentrera sig på rutiner eller på taktiska utredningar utan även på utvecklingen av besättningens psykologiska resurser (Li et al., 2021).

Sammanfattningsvis är krishantering inom sjöfarten en flerdimensionell process där tekniska, organisatoriska samt psykologiska komponenter samverkar. Dessutom sträcker sig krisens effekter långt bortom den operativa fasen, eftersom den kan leda till långsiktiga psykiska konsekvenser som exempelvis depression, stress och till och med posttraumatiskt stressyndrom. Jämsides är därmed ledarskap, tillgång till psykologiska resurser och socialt stöd viktiga faktorer som kan mildra dessa verkningar. Därför kräver säkerställandet av hållbar säkerhet till sjöss ett integrerat perspektiv där människors psykiska välbefinnande betraktas som en central del av krishantering, inte som en sekundär aspekt av teknisk säkerhet (Yuen et al., 2020).



3 Teoretiskt ramverk och tidigare forskning

3.1 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW

Den internationella sjöfarten utgör en central del av världsekonomin och präglas av sin globala karaktär. Där verkar fartyg, besättningar och rederier över nationsgränser och inom flera rättssystem samtidigt. I denna komplexa internationella miljö är säkerheten inte beroende enbart av tekniska lösningar och fartygskonstruktioner. Den påverkas även i hög grad av besättningens kompetens, utbildning och förmåga att fatta ett beslut i varierande och ofta kritiska situationer. Inom denna kontext utvecklades STCW, som är den internationella konventionen om normer för utbildning, certifiering och vakthållning för sjöfarare (IMO 1978a).

Idag fastställer konventionen den internationella lägstanivån för kompetenskrav inom handelsfartyg. Före konventionens införande varierade utbildnings- och certifieringssystem mellan olika länder, eftersom varje land fastställde sina egna regler för hur sjömän skulle bedömas och utbildas. Det innebar att ett certifikat utfärdat i en stat inte nödvändigtvis motsvarade samma kompetensnivå i en annan stat, vilket bidrog till osäkerhet i en bransch och verksamhet, där multinationella besättningar och internationell rörlighet redan var självklara inslag (IMO, 1978b).

Samtidigt upplevde sjöfarten under efterkrigstiden en omfattande organisatorisk och teknisk utveckling som innefattade större fartyg, mer avancerade maskinsystem och en ökande grad av automatisering. Olycksutredningarna under denna period visade, att en stor del av incidenter och tillbud kunde kopplas till mänskliga faktorer. Exempel på detta var bristande vakthållning, otillräcklig utbildning, felaktiga beslut under stress eller kommunikationsproblem. (MSA - The Maritime Skills Academy, 2016)

Nödvändigheten av enhetliga standarder ledde till att frågan behandlades inom ramen för IMO, som är de Förenta nationernas specialiserade organ för sjösäkerhet och skydd av den marina miljön. Konventionerna som reglerade fartygskonstruktion



och drift hade redan utvecklats av organisationen, men saknade ett bindande instrument som koncentrerar på kompetens och utbildning. Därför antogs STCW-konventionen vid en internationell konferens i London 1978 (IMO, 1978a). När den trädde i kraft år 1984 (sex år senare) representerade den ett viktigt steg i utvecklingen av internationell sjösäkerhet genom att upprätta gemensamma minimikrav för certifiering, utbildning och vakthållning. Konventionen fastställde och förstärkte principen att säkerheten ombord är beroende av besättningens kvalifikationer, jämte att dessa kvalifikationer måste kunna kontrolleras internationellt samt erkännas (IMO, 1978a).

Den internationella överenskommelsen utgjorde en viktig grund för sjösäkerheten. Men med tiden visade det sig dock att regelverket gav medlemsstaterna stor frihet, att tolka samt implementera kraven på olika sätt. Detta resulterade i inkonsekvenser i tillämpning och brist på kontrollmöjligheter, vilket föranledde en omfattande översyn 1995 (IMO, 1996). Översynen introducerade ett mer kompetensbaserat arbetssätt. Där flyttades fokusen från rent teoretiska kunskaper till verifierbara praktiska färdigheter samt förmågan, att utföra arbetsuppgifter under realistiska förhållanden. Samtidigt som STCW-koden skiljer mellan obligatoriska krav från rekommenderade riktlinjer och förstärker kvalitetssäkringen av utbildningsinstitutioner och certifieringsprocesser. Dessa förändringar bidrog till, att utveckla konventionen till ett mer effektivt verktyg, för internationell standardisering samt tillsyn (IMO, 1978a).

Den fortsatta tillväxten av sjöfarten, specifikt genom avancerade navigationssystem, digitalisering jämte en växande förståelse för psykologiska samt organisatoriska synvinklar av säkerhet, medverkade till ytterligare förändringar genom de så kallade Maniltilläggen från 2010 (IMO, 2011). Dessa förändringar uttryckte ett mer heltäckande säkerhetsperspektiv, genom att införliva samt integrera frågor som körning, viloperioder, samarbetsförmåga, ledarskap, teknikanvändning och mänskliga begränsningar i regelverket. Konventionen började därmed spegla en bredare syn på säkerhet, där människa, teknik och organisation ses som sammankopplade delar av samma system. Dessa delar betraktas som ömsesidigt integrerade inom ett sammanlänkat socio-tekniskt system.



Inom den moderna sjöfarten utgör STCW-konventionen en central del av det professionella regelverket för sjöfarare och påverkar allt från grundläggande säkerhetsutbildningar till avancerade befäls- och officersbehörigheter och specialiserade certifikat. Dess relevans är inte begränsad till enbart officiella krav, utan den bidrar till att etablera en gemensam säkerhetskultur, underlätta rörligheten för internationell arbetskraft samt stärka förtroende mellan rederier, hamnmyndigheter och flaggstater (STCW a guide for seafarers 2011).

Utifrån ett historiskt perspektiv klagörs att konventionens utveckling har genomgått kontinuerlig anpassning till förändrade villkor inom sjöfarten. STCW-konventionen utvecklades från att främst samordna grundläggande utbildningskrav till att bli ett mer dynamiskt regelverk. Regelverket integrerar idag även kunskap om riskhantering, arbetsorganisation och mänskliga faktorer. Den utvecklingen reflekterar även hur internationella institutioner och medlemsstater gradvis har utvecklat förståelsen för sambandet mellan säkerhet, operativ effektivitet jämte kompetens i maritima miljöer. Konventionens historiska betydelse ligger därför inte enbart i dessa specifika bestämmelser, utan även i dess funktion som uttryck för ett förändrat synsätt på människans roll i det maritima säkerhetssystemet. (IMO 1997)

3.2 Basic Safety

Alla personer som vill jobba på sjön måste genomgå en grundläggande säkerhetsutbildning som internationellt kallas ”Basic Safety” eller ”Basic Training”. Denna utbildning beskrivs i detalj i STCW Del A Kapitel VI (IMO, 2011). Kraven är att alla sjöfarare skall kunna visa på en grundläggande kunskap om personliga överlevnadstekniker, förebyggande av brand och brandbekämpning, enkel första hjälpen, samt personlig säkerhet och sitt sociala ansvar. Denna träning måste också göras om var femte år av alla som vill fortsätta till sjöss i säkerhetsbesättning så att kunskaperna som krävs hålls uppdaterade (IMO, 2011).

3.2.1 Personliga Överlevnadstekniker

I tabell A-VI/1-1 i STCW-koden (IMO, 2011) beskrivs de kunskaper som krävs inom området personliga överlevnadstekniker. Dessa inkluderar de typer av olyckor som kan ske till sjöss, bland annat kollisioner, brand, grundstötning och sjunkning. Det utbildas också om de olika typerna av livräddande redskap som kan finnas



ombord och hur de används, samt om andra verktyg som alltid skall förvaras i livflottar och livbåtar.

Denna del går också igenom hur man bäst överlever vid sjöolyckor. Enligt denna tabell finns det åtta kunskaper som behövs för att öka chanserna för överlevnad: Värdesättande av träning och övningar, personliga skyddskläder och verktyg, nödvändigheten av att vara redo för vilken nödsituation som helst, vad som skall göras vid källan till överlevnadsfarkoster, vad som skall göras vid övergivande av fartyget, vad som skall göras i vattnet, vad som skall göras ombord överlevnadsfarkoster och de största farorna för överlevande.

3.2.2 Brandbekämpning

Andra tabellen för Basic safety A-VI/1–2 (IMO, 2011) handlar om förebyggande av brand samt bekämpande av redan uppkomna bränder. Den första kompetensen som krävs av denna tabell är att kunna minimera risken för brand samt vara redo för att bekämpa bränder när som helst. Sjöfarare ska ha kunskap om brandbekämpningsorganisationen ombord och veta hur det fungerar när bränder släcks på ett fartyg. Dessutom ska alla kunna lokalisera brandbekämpningsverktyg och utrymningsvägar ombord. Baskunskaper om hur en brand och eld fungerar krävs också. I kombination med dessa lärs det ut om hur bränder klassificeras och vilka släckningsmedel som är bäst för vilken brand samt om brandvarningssystem och automatiska larm. Dessutom trycks det på om vikten av att vara vaksam och veta vilka åtgärder som skall tas ombord vid brand. Det ges instruktion i vilka brandbekämpningsverktyg som finns och var de finns. Det instrueras också i: fasta installationer, rökdykarutrustning, personliga verktyg, brandsläcknings-hjälpmiddel; metoder; agenter; procedurer och användning av andningsapparater vid brandsläckning och räddning.

3.2.3 Första hjälpen

Den kortaste delen av STCW:s Basic Training är tabell A-VI/1–3 (IMO, 2011) som beskriver de första hjälpen kunskaper som krävs. De inkluderar bland annat kunskaper om hur bedömningar av skadades behov sker och hot mot egen säkerhet och att kunna uppskatta kroppsfunktioner och struktur. Allt för att hjälpa skadade på bästa sätt. De åtgärder som behöver tas direkt efter en olycka poängteras också.



Dessa beskrivs som: positionering av den skadade, återupplivningsmetoder, kontroll av blödning, chockbehandling, brännskadehantering och förståelse av elchocksolyckor, räddning och transport och sist att kunna improvisera bandage och använda materialen som finns i nödkit för första hjälpen.

3.2.4 Personlig säkerhet och socialt ansvar

Sista delen av Basic Safety som beskrivs av STCW är tabell A-VI/1-4 (IMO, 2011). Denna del fokuserar på sjöfararens kunskaper om personlig säkerhet och varje individs sociala ansvar. Denna är i sig uppdelad i sex olika segment. I första delen lärs det ut om nödsituationer. Främst om vilka typer av nödsituationer som kan uppstå, fartygens responsplaner, vilka typer av roller som kan delas ut och de larmsignaler fartyg har, hur rapportering sker vid misstanke om en möjlig situation samt vad som ska göras när larmet går. Detta första segment tar också upp vikten av övningar och att känna till utrymningsvägar, intern kommunikation och larmsystem ombord.

Andra segmentet handlar om att motverka föroreningar. Här lärs det ut om hur fartyg påverkar den marina miljön och den effektföroreningar har på den. Det ska också läras ut om hur mångfaldig den marina miljön är och hur man skyddar den från dessa föroreningar.

Tredje segmentet beskriver saker sjöfarare behöver veta om säkra arbetsmetoder. Detta görs genom att lära ut om hur viktigt det är med säkra arbetsmetoder, vilka skyddskläder och verktyg som finns för att kunna arbeta säkert, vad som ska göras innan någon går in i ett slutet utrymme och vilka internationella bestämmelser det finns för att förebygga olyckor och ta hand om hälsan i arbetet.

Fjärde segmentet tar upp vikten av effektiv kommunikation. Där ska det läras ut om hur effektiv kommunikation fungerar och barriärer som kan uppstå samt hur effektiv kommunikation startas och upprätthålls.

I femte segmentet skrivs det om hur förhållanden bibehålls effektivt ombord ett fartyg. Detta görs genom att beskriva hur viktiga bra förhållanden i arbetet och under ledigheten är. Det ska också läras ut om grundläggande grupparbetes



principer och konfliktlösningar samt socialt ansvar, anställningsförhållanden, faror med droger och alkohol och individens rättigheter och skyldigheter.

Sista segmentet handlar om trötthet, specifikt utmattning. Om detta ska det läras ut om vikten av bra vila, hur utmattning påverkas av olika sömnfaktorer, fysiska stressfaktorers effekt på sjöfarare, effekten av miljöförändringar utanför fartyget och ombord och effekten som schemaändringar har på utmattning.

3.2.5 Tillägg generellt

Det avslutar den grundläggande delen av Basic Safety. Men det finns olika tillägg som kan göras till baskursen. Bland annat Crowd Management Training och krishantering och mänskliga beteenden (IMO, 2011). Just Crowd Management och Crisis management and human behaviour är till för besättning ombord passagerarfartyg. Alla personer ombord passagerarfartyg som i nödsituationer kan behöva interagera med passagerare skall ha Crowd Management- utbildningen. Detta inkluderar manskap, intendentur och vissa i maskin, specifikt de som har en roll på mönstringslistan som handlar om att hantera passagerare. Vidare ska de som har ansvar för passagerares säkerhet ombord ha en extra utbildning. Detta är oftast kapten, tekniska chefen, överstyrman och förstemaskinist. Dessa skall ha den extra utbildningen inom detta område som heter Crisis management and human behaviour. Denna kursdel behöver alltså endast en liten grupp människor ha gått av alla sjöfarare ombord olika typer av fartyg.

3.2.6 Tillägg: Crowd Management

Efter utbildningen Crowd Management är färdig ska personerna som har gått den ha kunskaper om mönstringslistor, utrymningsvägar och begränsningar av hissar. Alla skall också veta hur tydliga order ges, kontrollera passagerare i trånga utrymmen, hålla utrymningsvägar fria, hjälpa funktionsnedsatta att utrymma, söka igenom boendeområdena och hjälpa passagerarna att kliva av fartyget på olika sätt. Saker som förhöjs under utbildningen är vikten av att bevara ordningen, hur procedurer används för att minska panik, hur utrymningsräkning görs med hjälp av passagerarlistor, vikten av att passagerarna är rätt klädda och kunskaper om hur en koll av passagerarnas flytvästar görs.



3.2.7 Tillägg: Crisis Management and human behaviour

Utbildningen Crisis Management and human behaviour ska läras ut till högre uppsatta befäl ombord passagerarfartyg.

Efter denna utbildning ska befälen som går den kunna organisera nödrutiner för fartyg. Under utbildningen ska tyngd läggas på behovet av förberedelser av övningar av dessa rutiner samt hur viktigt det är för alla i besättningen att följa rutinerna när det kommer till nödsituationer. Dessa ska sen också föras vidare till fartyget då det är dessa befäls ansvar att hålla i övningar.

Kunskaper ska även finnas om hur bäst resurser kan optimeras för nödsituationer. Specifikt om riskerna för knappa resurser i nödsituationer och att då kunna improvisera eller använda resurserna fullt ut. Samt att organisera realistiska övningar med hjälp av lärdomar från olyckor på olika passagerarfartyg och sedan hålla i en debriefing efter övningarna (IMO 2011).

Något som dessa befäl också ska kunna är ledarskap. Detta inkluderar förmågan att leda andra i nödsituationer, sätta exempel under dessa situationer, fokusera på beslutsfattande då snabba beslut behövs under en nödsituation, samt motivera och lugna besättningsmedlemmar och passagerare. För att kunna göra detta på bästa sätt lärs det också ut om hur snabba bedömningar görs samt hur människor reagerar under stressiga situationer. Bland annat hur stressen kan påverka individers förmåga att ta emot instruktioner och följa procedurer (IMO 2011).

En annan del i denna utbildning är då det lärs ut om mänskliga reaktioner och beteenden. Här lärs det ut om olika reaktioner personer kan ha när en nödsituation händer, bland annat att inte acceptera att situationen faktisk sker, panik för att det sker eller panik för att familjer har separerats. Dessutom lärs det ut om hur personer ofta gör ologiska saker i stressande situationer som till exempel letar efter närstående eller tillhörigheter, gömställen många letar upp i tron att det är säkert och tendensen att röra sig åt motsatt håll från fartygets slagsida (IMO 2011)



Till sist lärs det ut om vikten av effektiv kommunikation som inkluderar tydliga instruktioner och rapporter, samt behovet av information och feedbackutbyte med besättning och passagerare. I denna del lärs det även ut om hur viktig information vidarebefordras till passagerare och besättning samt hur det bestäms vad som är viktig information. Här läggs det vikt på språket som används så att alla kan förstå och hur meddelanden läggs fram på rätt sätt, eller om det behövs andra signaler som handsignaler eller skyltar för att dirigera passagerare (IMO 2011).

3.3 Tidigare forskning

Enligt tidigare forskning av Shi et al. (2023) spelar psykologiska och mänskliga faktorer en avgörande roll i hur en sjöman kan hantera och ta beslut i nödsituationer. Studien undersökte emotionella reaktioner hos sjömän i ett rollspel i simulerade nödsituationer och visade att stress och osäkerhet kan påverka beslutsfattandeförmågan negativt. Resultaten tyder på att starka känslomässiga reaktioner kan försämra individens förmåga att tolka information och fatta effektiva beslut under en krissituation.

I en annan studie undersökte Lindál och Stefánsson (2011) två grupper av isländska fiskare. En grupp som varit med om en olycka till sjöss och en som inte varit med om någon olycka till sjöss. Fokuset låg på en tidsperiod från åtta år tidigare då de flesta av olyckorna skett. Studien undersökte den psykologiska påverkan som dessa olyckor hade på sjömännen efter denna långa tid. Det fanns att de som varit med om en olycka hade fler psykiska diagnoser och fler symptom på trauma som svårt att sova och att vara lättskrämd än de som inte varit med om en olycka.

En studie som genomfördes i Tyskland av Jensen och Olden (2019) fokuserade på containerfartygsindustrin. De som intervjuades var ett flertal besättningar från containerfartyg av olika storlek. Intervjuerna fokuserade på traumatiska olyckor med målet att undersöka hur påverkade sjöfararna blev av det som hände under olyckan. Resultatet visade att ca 10–40% av de intervjuade hade fortsatta psykiska reaktioner från olyckan en tid efter det hände. Det diskuteras om att ta fram utbildning om de fysiska och psykologiska konsekvenserna av traumatiska



händelser som kan läras ut till sjöfarare. Enkla verktyg ansågs av författarna kunna hjälpa sjöfarare hantera de psykiska reaktionerna som kan uppstå.

Tekin et al. (2005) beskriver från ett sjukhus synpunkt responsen till en pannrumsexplosion på ett kryssningsfartyg där 15 besättningsmedlemmar skadades. På grund av grova brännskador överlevde endast nio av de femton skadade. Av dessa nio återvände endast två till jobbet ombord efter olyckan. Artikeln beskriver kort hur de skadade fick psykologisk hjälp för att arbeta igenom traumat och att detta hjälpte med återhämtningen.

Kamis et al (2020) undersöker hur Basic Safety kursen påverkar sjöfarares säkerhetstänk genom KAB-teorin (Kunskap, Attityd, Beteende). Denna teori kollar på hur kunskap påverkar attityd som påverkar beteende. Ett formulär skickades ut till ca 400 respondenter på malaysiska maritima universitet. Frågorna formulerades runt 4 kunskapsområden, 5 attitydgrupper och 7 beteendefaktorer. Resultaten visade att kunskapen inom Basic Safetys fyra områden påverkade attityden hos kursdeltagarna positivt inom de 5 grupperna vilket indirekt påverkade beteendet i de sju faktorerna positivt utan att det lärdes ut om dem specifikt.

En studie genomförd av Fıdan et al (2023) undersöker hur effektiv Basic Safety är på att lära ut utbildningsmaterialet till manskap. Studien utfördes i Turkiet under en tvåårsperiod. Den använde sig av ett formulär som gavs till personer som precis avslutat en Basic Safety kurs. Formuläret frågade om hur effektiv de medverkande tyckte att kursen var i att lära ut materialet och att utveckla en säkerhetskultur ombord. Forskarna kom fram till att utbildningen generellt var effektiv i att lära ut materialet. Den visade sig dock vara mer effektiv för de sjöfarare som inte gjort kursen innan än för de som gjorde om kursen efter 5 år.

4 Metod

4.1 Forskningsdesign

Denna studie genomfördes med hjälp av en kvalitativ forskningsmetod, där intervjuer och en litteraturoversikt användes som metoder (Ejvegård, 2009). Den



kvalitativa metoden valdes eftersom studien syftar till att undersöka sjömäns, specifikt manskaps, erfarenheter och uppfattningar om hur de är mentalt förberedda på risker och nödsituationer ombord på ett fartyg genom den obligatoriska grundläggande säkerhetsutbildningen Basic Safety. Med hjälp av en kvalitativ ansats kan en djupare förståelse uppnås för hur individer uppfattar utbildningen i relation till krishantering och sina psykologiska reaktioner på allvarliga incidenter till sjöss. Att kombinera intervjuer med litteraturgenomgång möjliggör också en jämförelse mellan yrkesseglares praktiska erfarenheter och tidigare forskning inom detta område.

4.2 Datainsamling

Datainsamlingen genomfördes i två steg. Det första steget av datainsamlingen bestod av en litteratursökning. Syftet med denna litteratursökning var att samla in och analysera tidigare forskning och relevanta teorier inom områdena krishantering, mänskliga faktorer och säkerhetsutbildning inom sjösäkerhet. Materialet omfattade vetenskapliga artiklar, rapporter, böcker, lagar och information från relevanta organisationers webbplatser. Boksökningar gjordes på Linnéuniversitetets Universitetsbibliotekssida OneSearch. Övriga sökningar gjordes i akademiska databaser och sökmotorer som Google Scholar, Jstor och fler. Söktermerna som användes inkluderade maritim krishantering, krishantering psykologi, mänskliga faktorer vid sjöolyckor, STCW-konventionsutbildning, grundläggande säkerhetsutbildning (Basic Safety), Basic safety training maritime, psychological crisis seafarers samt psykologiska effekter efter maritimt trauma och sjöolyckor. Även internationella regler och rapporter gällande sjösäkerhetsoperationer analyserades (Ejvegård, 2009).

Den andra delen innehöll semistrukturerade intervjuer med personer som arbetar eller tidigare har arbetat till sjöss. Intervjuerna riktade sig till personer med erfarenhet som manskap, eftersom studien fokuserar på deras perspektiv och erfarenheter inom utbildning.

Den semistrukturerade intervjustilen valdes eftersom den möjliggör en balans mellan förutbestämda frågor och öppna svar, vilket ger deltagarna möjlighet att



utveckla sina tankar och beskriva sina erfarenheter mer i detalj. Det gav också forskarna utrymme att ställa följdfrågor om sådant som kom upp under intervjuernas gång. Intervjufrågorna utformades med fokus på hur deltagarna upplevde att deras grundläggande Basic Safety-utbildning förberedde dem för risker och nödsituationer ombord på fartyg, samt hur de upplevde sin förmåga att hantera stress, rädsla och sina psykiska påfrestningsreaktioner under en allvarlig incident. Intervjuerna gav därmed en empirisk grund baserad på praktiska erfarenheter från sjöfartygsyrket (Brinkmann, 2024).

4.3 Urval

Urvalet av litteratur och referenser baserades på källor som ansågs relevanta för studiens syfte, samtidigt som vid insamling av litteratur har källkritiska principer beaktats. Fokuset riktade sig mot forskning som behandlar säkerhetsutbildning inom sjöfarten, krishantering i organisationer samt hur människor reagerar psykiskt på kritiska händelser och situationer. Vetenskapliga artiklar och etablerad litteratur prioriterades för att säkerställa studiens akademiska kvalitet samt tillförlitlighet. Samtidigt inkluderades rapporter och information från erkända organisationer inom sjöfartssektorn för att ge en bredare bild av ämnet.

De 13 intervjudeltagarna valdes ut med två urvalskriterier i åtanke, hur länge personen har arbetat till sjöss och om de har varit med om någon nödsituation ombord. Respondenterna kontaktades på tre olika sätt. Genom de kontakter som upprättats ombord de fartyg forskarna jobbat på tidigare, genom lärare på Sjöfartshögskolan i Kalmar som kände till tidigare studenter de haft, men även genom att undersöka om de studenter som pluggade på Sjöfartshögskolan arbetat som manskap innan de började sina studier. Varje presumtiv respondent bedömdes och tillfrågades sedan om de ville delta.

Urvalet var delvis ett bekvämlighetsurval då detta är en studie genomförd av studenter utan backning från en officiell organisation eller något att erbjuda möjliga deltagare. På grund av detta har deltagarna mycket varierade erfarenheter och kunskaper. Deltagarna hade genomgått sin senaste Basic safety kurs för mellan sex månader och 24 år sedan. Personen som hade genomgått sin senaste kurs för 24 år



sedan valdes ut på grund av att de varit med om en stor olycka och hade erfarenhet av den som manskap.

4.4 Intervjuerna

Intervjufrågorna utformades med utgångspunkt i studiens syfte, vilket var att undersöka hur Basic Safety – kursen bidrar till sjömäns, specifikt manskaps, mentala förberedelse inför nödsituationer. Utvecklingen av frågorna baserades ursprungligen på forskarnas perspektiv, där de utgick från vilka frågor de själva hade upplevt som relevanta att få besvarade utifrån egna erfarenheter inom sjöfartsutbildningen samt yrket. Detta innebar att fokus lades på att lyfta fram personliga upplevelser, reaktioner och reflektioner kring mental krishantering samt psykisk påfrestning. Vidare användes lärdomar från litteratursökningen för att utveckla frågorna enligt tidigare forskning. En semistrukturerad intervjuguide utformades med öppna frågor för att möjliggöra nyanserade och utvecklade svar.

Frågorna organiserades i tematiska områden, såsom bakgrund, erfarenhet av nödsituationer och stress, Basic Safety och förberedelse, krishantering och psykisk hälsa samt förbättringar och framtid, vilket bidrog till ett naturligt och sammanhängande intervjuflöde. Vid utformningen beaktades forskningsetiska principer, där fokus låg på att formulera icke ledande frågor och minimera risken för obehag hos deltagaren (Dalen, 2015). Detta innebar att frågorna utformades på ett neutralt och öppet sätt, utan att antyda eller styra respondenterna mot ett visst svar. Syftet var att möjliggöra att respondenternas egna upplevelser, tolkningar och reflektioner framträdde på ett så fritt och nyanserat sätt som möjligt, vilket bidrar till att stärka studiens trovärdighet. Intervjufrågorna reviderades även i mindre omfattning under litteratursökningen innan intervjuerna hölls för bättre tydlighet och koppling till studiens syfte. *Se Bilaga 1.*

En provintervju genomfördes med tre medstudenter med olika erfarenheter innan de riktiga intervjuerna påbörjades. Denna provintervju gav möjlighet att pröva frågorna, inspelningsmaterialet och intervjustilen. Detta ledde till korrigeringar i intervjuguiden samt hur intervjun leddes (Dalen, 2015).



Två olika typer av intervjuer hölls, gruppintervju och individuell intervju. Vilken typ av intervju som skulle hållas bedömdes efter hur väl respondenterna kände varandra och de placerades ut enligt den informationen. Det hölls i tre gruppintervjuer med 2, 3 och 3 personer i varje. Sedan hölls det i fem individuella intervjuer. Gruppintervjuerna kunde alla hållas på plats i ett grupprum men de individuella intervjuerna hölls till majoriteten via videosamtal. En individuell intervju kunde hållas på plats. Den semistrukturerade intervjuformen användes för att bäst fånga respondenternas tankar. Denna form ser intervjun som ett forskningsverktyg för att undersöka respondenternas upplevelser, åskådningar, attityder eller känslor där kontaktskapande med respondenten är mycket viktigt (Brinkmann, 2024).

Intervjuerna spelades in på olika sätt. De intervjuer som hölls på plats spelades in med hjälp av en mikrofon och ett videoredigeringsprogram (Filmora 15). De intervjuer som hölls på videosamtal spelades in med hjälp av det integrerade inspelningsverktyget som finns i det valda samtalsprogrammet (Zoom och Microsoft Teams).

Intervjuerna transkriberades för hand med hjälp av transkriberingsverktyget OTranscribe (Bentley, 2013). Detta innebär att inspelningarna skrevs ut i textform, vilket gjordes för att skapa ett strukturerat underlag för vidare analys.

4.5 Analysmetod

De transkriberade intervjuerna analyserades med hjälp av en objektiv tematisk analys. I ett första steg lästes intervjutexterna igenom flera gånger för att skapa en helhetsförståelse. Därefter identifierades återkommande mönster och relevanta data kopplade till studiens syfte. Dessa identifierades genom att lyssna under intervjuerna och bedöma vilka svar på frågorna som oftast återkom. Senare gjordes samma under genomläsning av transkriberingarna.

Vid analysen användes färgkodning, där olika färger representerade olika teman, vilket underlättade organiseringen av materialet. Vissa teman delades även in i underteman för att lyfta fram mer specifika och detaljerade synpunkter i respondenternas berättelser. De återkommande mönstren sorterades in i olika teman



och tillhörande underteman (Brinkmann, 2024): Utbildningens uppbyggnad, Mental förberedelse, Psykiska reaktioner, Ledarskapets betydelse samt Utveckling av kursen. Analysen var iterativ, vilket innebär att intervjutexterna kontinuerligt omprövades i relation till de teman som växte fram. Senare i diskussionen jämfördes resultaten från intervjuerna med den insamlade litteraturen för att identifiera likheter och skillnader mellan praktiska erfarenheter och tidigare forskning.

4.6 Etiska överväganden

Studien har genomförts med hänsyn till forskningsetiska principer, där deltagarna informerades om studiens syfte samt att deras medverkan var frivillig och kunde avbrytas när som helst. Samtycke inhämtades innan intervjuerna genomfördes genom ett underskrivet samtyckesdokument som endast forskarna har tillgång till. Intervjuerna behandlades i fullständig sekretess och anonymiserades i studien, vilket innebär att inga personuppgifter eller identifierbara uppgifter redovisas. Alla deltagare fick en fem- eller sexsiffrig kod som användes vid citering (*Se Bilaga 2*). Det inspelade och transkriberade materialet används endast för studiens ändamål under begränsad tid vilket deltagarna blev informerade om. Detta enligt Etikprövningslagen (SFS 2003:46) (Dalen, 2015).

4.7 Generativ AI

AI-baserade verktyg som "Grammarly" och "ChatGPT" har använts som stöd under arbetes gång. Grammarly användes främst för grammatikgranskning, stavningskontroll och språkliga förbättringar för att öka textens tydlighet och läsbarhet. ChatGPT användes i begränsad omfattning som stöd vid källsökning samt för att hitta relevant information och tidigare forskning inom studiens ämnesområde.

AI-verktygen användes inte för att genomföra analys av intervjuerna eller för att ta fram studiens resultat och slutsatser. All studiens analys, tolkningar och slutsatser har genomförts, granskats och ansvarats för av studiens författare.



5 Resultat

5.1 Inledning

Detta kapitel presenterar resultaten från intervjuer med både yrkesverksamma sjömän och sjöfartsstudenter från Sjöfartshögskolan i Kalmar. Respondenterna har erfarenhet från olika fartygstyper. Syftet är att belysa hur utbildningen förbereder människor för mentala och psykologiska utmaningar vid nödsituationer till sjöss. Resultaten redovisas genom att löpande beskriva intervjuerna och understryka beskrivningen med empiriska fynd(citat). Analysen har genomförts tematiskt, då återkommande mönster har identifierats. Kapitlet är strukturerat utifrån dessa teman och belyser både likheter och skillnader mellan perspektiven samt det identifierade gapet mellan utbildningens tekniska innehåll och de psykologiska kraven som uppstår i verkliga situationer.

5.2 Utbildningens uppbyggnad

Studiens empiriska material synliggör flera centrala mönster gällande hur Basic Safety-utbildningen principeras och dess faktiska betydelse i skarpa situationer. Ett genomgående tema i intervjuerna är kritik mot utbildningens uppbyggnad, omfattningen och kravnivån. Där flera respondenter betonar att kursen är kortvarig, att kurserna som hålls på olika ställen är av varierande kvalitet samt att examinationerna ofta upplevs som proforma.

“...framför allt tycker jag att man ska höja kraven på vad som är ett godkänt resultat på basic safety, för det är väldigt mycket risk i det hela. Det är bara att dyka upp, så har du ju godkänt. Alltså, sätt några tydliga krav.”(230311).

Det framkommer att teoriproverna, exempelvis de som genomförs på sjöfartshögskolan i Kalmar genom online plattformen MyMoodle, i vissa fall genomförs med tillgång till facit, vilket leder till en upplevd brist på seriositet kring kunskapsinhämtningen.

“...man klickade ju bara A på alla uppgifter, tog facit och sen så skriver man för man orkar inte ens läsa frågorna. Det är ju så här det kändes inte jätteseriöst att kalla det för tenta liksom det.” (230311).



För att motverka detta föreslås en utökning av kurstiden samt högre krav för godkänt, med fokus på att praktiska moment ska repeteras tills det sitter i ”muskelminnet”. Respondenterna vill ha mer praktisk erfarenhet inom de tekniska områdena. Detta både för att utöka säkerhetstänket ombord deras fartyg, men också för att höja kunskapsnivån som inhämtas från kursen. Eftersom kursen i sitt nuvarande format ofta är kort och mycket information ska tryckas in på den korta tiden.

“I slutet av dagen är ju bara att öva tills det sitter, tills det är muskelminne i det hela, men lite så, göra många timmar av det som är tråkigt tills du lär dig allting.”
(230311).

Det kommenteras också om den refreshkurs som alla sjömän behöver gå var femte år. Den kursen är ofta ännu kortare än den ursprungliga fast med samma mängd information. På dessa kurser vittnas det också om att det är alldeles för många deltagare så momenten stressas igenom utan att deltagarna faktiskt har lärt sig någonting. Respondenterna anser att vikten inte ligger på att se till att alla kan materialet utan bara att så många som möjligt ska ta sig igenom kursen för att kunna fortsätta till sjöss.

5.3 Mental förberedelse

När det gäller mental förberedelse indikerar intervjuerna att kursen i nuläget främst bidrar genom sina praktiska delar snarare än genom explicit psykologisk träning eller information, särskilt brandövningarna lyfts fram som värdefulla då de skapar en realistisk förnimmelse av värme, mörker och stress, vilket ger sjömännen en grundläggande trygghet och förmåga att undvika panik vid en verklig incident. Detta indikerar respondenterna är en viktig del av deras mentala förberedelse. Att känna till tekniken och omständigheterna så väl att de till slut inte behöver tänka på det utan bara göra. Att de då kan gå lite på ”autopilot”

“Basic safety är en väldigt bra grund för att bli bekant med vad som kan och vad min roll är. Slippa paniken och, ja, vara lite mer mentalt förberedd och tränad för det.” (28031)



Samtidigt belyser respondenterna en brist på konkreta verktyg för stresshantering. Det råd som oftast ges under kursen, att ”andas lugnt”, upplevs ofta som otillräckligt när individen ställs inför en traumatisk händelse. Det ges inte mycket andra tips då dessa kommer från de specifika utbildarna och inte Basic safety. Respondenterna rapporterar alltså olika nivåer av kvalitet på råden beroende på var de gått kursen.

“Jag tycker att den inte hanterar det alls helt ärligt...” ”jag tror vi inte har något specifikt moment med stresshantering, vad jag kommer ihåg.” (230312)

Allt detta leder till ett tydligt önskemål om att integrera moment från Crowd and Crisis Management (CCM) som berör mänskliga beteenden vid kris, även i grundutbildningen för manskap på alla fartyg.

“att man introducerar iallafall kanske lite från crowd and crisis delen in direkt in i basicen” (300313)

Detta på grund av att manskap på alla fartyg kan behöva hantera sina egna och andras reaktioner. På passagerarfartyg får besättningen CCM för att hantera stora mängder passagerare men på lastfartyg har man de andra i besättningen att tänka på också. Därför anses det bra att ha kunskap om krishantering för sig själv och andra även på vanliga lastfartyg.

“ Alltså, på ett vanligt mindre fartyg utan passagerare kan du också hamna i situationer och besättningen reagerar ju och agerar ju också på olika sätt. Så det tycker jag är viktigt på alla fartyg, faktiskt” (300311).

I detta belyses också behovet av mental förberedelse. Inte bara inför potentiella nödsituationer utan också inför den vardagliga stressen som sjömän utsätts för. Respondenter indikerar att det är bra att ha kunskap om stresshantering så att ”hjärnkontoret” fungerar under alla tillfällen där stress kan uppkomma.

“...fungerar inte hjärnkontoret i en krissituation så fungerar ju ingenting fryser man eller fallerar den biten så då blir ju ingenting gjort vare sig det är livräddning eller brandsläckning eller utrymning eller om marinfloccen har ballat ur.” (26031)



5.4 Psykiska reaktioner

När en nödsituation väl inträffar beskrivs i intervjuerna en rad specifika psykologiska fenomen. Det vanligaste är känslan av att gå in i en "bubbla" eller att uppleva situationer ur ett "tredje persons perspektiv" eller även obeskrivlig tystnad. Denna dissociation fungerar som en försvarsmekanism som låter individen fokusera på situationen trots omgivande kaos.

"...den första reaktionen var att jag blev rädd och att jag skulle hålla fast mig, sen ganska direkt efteråt så blev det en tystnad som inte går att beskriva om man inte har hört den här tystnaden..." (27 031)

Fysiska stressmarkörer som extremt hög puls, svettningar och tunnelseende är regel. Långsiktigt vittnar respondenterna om posttraumatiska symptom såsom sensoriska triggers, dofter av kroppsvätska, ljudet av larm eller specifika ljusförhållanden som kan återuppliva minnet av trauma långt efteråt. Vissa respondenter beskriver även hur sömnsvårigheter uppstår vid hårt väder eller specifika situationer som en direkt följd av tidigare upplevda incidenter.

"...Jag sover inte jättebra när vi fortfarande åker över ..., och det slår när vågorna slår emot fören, så vaknar jag ofta till lite grann, men jag vet ju några andra som har gått i land eller slutat jobba till sjöss för att de inte riktigt gillade den där vågen." (26033).

Flera respondenter tog också upp att den individuella reaktionen är svår att lära känna innan personen har varit med om en nödsituation. Att man inte vet hur man reagerar förrän man har varit med om det. För de flesta kommer dessa insikter efter att de varit med om en nödsituation. Inget de lärt sig i Basic safety har på riktigt förberett dem för de möjliga reaktioner som kan uppstå.

"alla reagerar olika och man vet ju inte riktigt hur man reagerar förrän man kommer till sånt och det finns ju betydligt värre situationer än den jag var i också så man vet typ inte förrän man kommer dit" (26031)

Respondenterna upplever att de blivit tryggare i sig själva efter att de har varit med om nödsituationer och upplevt hur de själva och andra reagerar. Dessa lärdomar fås genom erfarenhet av nödsituationer men respondenterna anser också att det hade



varit bra att få grundläggande kunskap om detta tidigare för att vara mer förberedd vid en möjlig nödsituation.

“alltså personligen så har jag blivit mer trygg när man har varit med om incidenter och så hur man reagerar alltså så jag vet ju hur jag reagerar i en amen nödsituationer eller incident” (300 311)

En informant tar upp möjligheten att utöka även det läkarintyg som sjömän måste ha för att inkludera psykiska tester, detta för att se till så att sjömän som åker ut och jobbar i den extremt isolerade miljön på sjön mår tillräckligt bra för att göra detta.

“Jag hade kunnat lägga till det mentala till läkarintyget när man går ut på sjön...att man mår bra varje gång man gör läkarintyg vartannat år och det hade varit jättebra. försäkra att det hade varit säkra kort för att undvika ganska mycket tror jag” (28 031)

5.5 Ledarskapets betydelse

Ledarskapet framstår som den enskilt viktigaste faktorn för att dämpa och minska stressnivån hos besättningen. Ett lugnt ledarskap smittar av sig och skapar trygghet, medan ett förvirrat eller tystlåtet befäl skapar osäkerhet eller panik.

“...jag har varit med om man överbord också och blackout, men jag har varit ganska lugn för mina skeppare har varit trygga. Så de har haft liksom full koll på situationen och det smittar av sig jättemycket.” (300 311)

Respondenter beskriver att det mest stressande momentet i en kris inte nödvändigtvis är själva faran utan brist på information. Att stå vid sin mönstringsplats utan att veta vad som händer på bryggan eller att sitta i maskinrummet med lika lite information beskrivs som djupt frustrerande och skrämmande. Utan vetskap om vad som händer saknar sjömannen kunskap om hur händelsen borde hanteras vilket kan leda till en psykisk kris.

“...alltså jag upplever ju inte att det var oss i manskapet som det var fel på. alltså det var ju befälen som inte kunde sina uppgifter”... ”vi visste ju hur vi skulle hantera de flesta grejerna”...”om det hade kommit någon information...” (230

312)



Ledarskapets roll i att initiera briefing och skapa en tillståndsbaserad kultur för uppföljning anses därför vara en av de viktigaste faktorerna för fartygets samlade säkerhet. Men det påpekas också att alla i besättningen borde ha de verktyg som kan behövas vid krishantering då manskapet också är viktigt för fartyget. Befälen får all kunskap om hur briefings fungerar medan manskapet lämnas utanför och till befälens nyckel. Om befälen inte initierar briefings eller debriefings så blir det oftast inte av.

“befälen är ju ingenting utan sin besättning... jag tror också att hade besättningen fått mer kunskap i Basic safety då hade ju det här samarbetet blivit mycket bättre och enklare för befälen då som ska styra allt i nödsituationer” (30 031)

Något som nämns inom detta är en tydlig avsaknad på debriefings efter olyckor. Vissa respondenter tyckte att det har varit bra på deras fartyg men majoriteten av respondenterna vittnar om att det inte hölls en ordentlig debriefing. Samt att de inte alltid sköts rätt när de hålls i. En respondent vittnar om att de inte fick den informationen de velat ha efter händelsen och att när mer information kom ut officiellt upplevdes det att ledarskapet ljugit för dem. Det ligger på ledarskapet att hålla i och se till att manskapet får den information de behöver för att hantera det de har varit med om.

”nej jag har inte varit med om någon debriefing efter men det hade ju varit bra efter alla sådana incidenter det finns ju alltid något att lära liksom” (300 311)

Men fallen där sjömännen har fått vara med på en debriefing anses det ha hjälpt att få all information och få prata ut om händelsen med de som har varit med och kan förstå det som har hänt. Respondenterna anser att det är viktigt inte bara för hanteringen av de psykiska reaktionerna utan också för de lärdomar som kan få från varje situation.

”ja ja om den hjälpte ja det vet jag inte svårt att säga ja men lite det hjälper alltid när man har varit med om sådana här upplevelser så är det att bara prata med de som har varit med om samma sak” (26 031)

Det ligger också på ledarskapet att se till att besättningen faktisk får öva och bli bekväma med rutiner och utrustning. Då respondenterna har belyst att det är viktigt med övningarna för att bli bekväma med utrustningen och rutinerna är det extra



viktigt att övningarna faktiskt håll och hålls bra. Om befälen inte gör detta utan prioriterar ledighet går det mycket sämre då en nödsituation uppstår.

”vilket betyder att det alltid brinner i båsensskapet för då kan de bara ta förra veckans anteckningar och sen fortsätta vara lediga och såhär”... ”jag tycker att liksom det sätter ju någonstans ribban på vad som händer och min båt vi brinner det i båsensskapet då är vi riktigt redo men brinner det någon annanstans så har vi”...”tydliga bevis på att då fallerar ju brand. Så för att det funkar inte som det ska när det inte är kontrollerat “(230 311)

5.6 Utveckling av kursen

För att möta de behov av psykologiska förberedelser som identifierats i studien föreslår respondenterna en utökning av kursens innehåll med fokus på dessa aspekter. En av de konkreta rekommendationerna är att förlänga utbildningen för att skapa utrymme för krishantering och mental förberedelse.

“skulle nog kunna ha en extra dag faktiskt oavsett om det är på ursprungliga eller på refreshen just för sådana här grejer då som exempelvis mentala förberedelser eller hur man skulle kunna hantera psykiska påfrestningar också aftercare.....en dag eller en halvdag i den utbildningen.” (01041)

Behovet av att balansera de tekniska momenten med mer psykologisk kunskap framhävs som centralt för framtidens sjösäkerhet. Genom att inkludera mer “abstrakta delar” kan sjömannen få en helhetsbild av säkerhetsarbetet och bidra mer till det själv. Exempelvis hålla i avlastande samtal för sig själv och andra i besättningen eller initiera briefings och debriefings för att öka säkerhetsmedvetenheten ombord.

"...tycker jag nog att vi kan lägga till det här det psykiska, i sådana fall lite mer abstrakta delarna för det är så pass mycket med tekniken där ändå i utbildningen."
(01041)

5.7 Slutsats

Intervjuerna visar att även om Basic safety-utbildningen i sin nuvarande form tillhandahåller de nödvändiga tekniska färdigheterna så ger den ingen grund inom psykisk hälsa. Basic safety anses vara en bra teknisk grund medan den faktiska förberedelsen sker genom konstant övning ombord. Enligt respondenterna finns det utvecklingsmöjligheter gällande den mentala och psykologiska förberedelsen, där de



menar att manskapet lämnas utan riktiga verktyg. Eftersom de utgör en stor del av en besättning och är de som går först in i nödsituationer så är manskapet viktiga medlemmar av organisationen. Respondenterna föreslår en utökad utbildning med höjda krav för att bättre förbereda manskapet för livet till sjöss. De anser att om manskapet får verktyg för krishantering och deltagande i avlastande samtal bland annat så kan de bidra bättre till säkerhetsarbetet och krishanteringen ombord. Detta anses även kunna underlätta för befälen. Enligt respondenterna skulle en utveckling av Basic safety-kursen med moment kring krishantering, psykiskt välmående och mental förberedelse, kunna stärka sjömännens, specifikt manskapets, förmåga att hantera framtida nödsituationer.



6 Diskussion

6.1 Resultatdiskussion

Studien syftar till att undersöka hur väl den grundläggande Basic safety-kursen bidrar till sjömäns, specifikt manskaps, mentala förberedelse inför potentiella nödsituationer. Vidare fokuserar studien på hur kursen stödjer hantering av egna reaktioner under och efter en kritisk händelse.

Målet med studien därefter är att analysera möjligheterna för en utveckling av baskursen Basic Safety inom områdena mental förberedelse, stress- och krishantering.

Detta syfte bröts ner i två frågeställningar:

Hur påverkas sjöfarare psykiskt av en roll som först på plats i en nödsituation?

Vilka förbättringar av Basic safety kan identifieras utifrån sjöfarens erfarenheter?

Resultatet av de kvalitativa intervjuerna visar att det som bidrar mest till sjömannens mentala förberedelse är övningarna som görs ombord. Ett genomgående tema i intervjuerna är att Basic safety kursen är en bra grund som lär ut det mesta om tekniken runt överlevnad, men att den upplevs dålig på att faktiskt förbereda respondenterna inför potentiella nödsituationer. Istället är det de regelbundna övningarna ombord som baseras på kunskapen från Basic safety som är mest värdefulla. Upplägget på kursen anses vara för stressat och komprimerat för att ordentligt stötta sjömannens inläring. Det är mycket information som ska tas in, speciellt om överlevnadsverktyg, brandskydd och första hjälpen. Det är mycket specifik teknisk information som sjömän behöver minnas under oftast kort tid. Respondenterna vittnar om att de inte får ordentligt med tid för inövning av de tekniska momenten. Inläringen minskas speciellt den andra och tredje gången de går kursen då de enligt erfarenhet behöver göra hela kursen igen på kortare tid med fler människor. Denna refreshkurs som görs var femte år ses av respondenterna som ännu sämre på att lära ut tekniken. Detta stämmer överens med forskning gjord av Fjdan et al. (2023) som fann att deltagare på Basic safety kursen lärde sig mest första gången de gick den. Jämfört när de gick refreshkursen efter fem år. Även om



refreshkursen består av kunskap sjömännen redan har lärt sig och endast ska repetera så vill respondenterna ha mer tid till kursen så varje person kan få full koll på utrustningen. Detta för att de kanske inte använt verktygen på fem år beroende på vilken befattning sjömännen har ombord. När de då inte får tillräckligt med tid att öva när de har tillgång till experter så vittnar respondenterna om att de känner sig stressade och att de lär sig ännu mindre. Därför rekommenderar de en förlängning av både den ordinarie och refreshkursen för att ge mer tid till inläringen av allt det tekniska.

Ett annat tema som observerades i resultatet handlade om mental förberedelse. Respondenterna upplevde att Basic safety kursen var mycket dålig på att förbereda dem mentalt för eventuella nödsituationer. Det de tog med sig från kursen bestod mest av råd att "andas lugnt" som de senare inte tyckte var hjälpsamma i faktiska situationer. Det som hjälpte i allvarliga situationer var de regelbundna övningarna. Det som lärs ut inom det mentala officiellt är hur trötthet påverkar kroppen, hur förhållanden med andra bör hanteras ombord, samt om effektiv kommunikation. Utanför detta består kursen mest av teknisk information som behövs under eventuella nödsituationer. Men den tekniska kunskapen är inte det enda som krävs för mental förberedelse. Respondenterna nämner också att mental förberedelse inte bara är viktig för nödsituationer utan också vardaglig stress ombord där "hjärnkontoret" också behöver fungera. I allt detta rekommenderas att inkludera utvalda delar från CCM kursen i Basic safety. Detta för att lära ut om mentala reaktioner som kan uppkomma under stressiga moment samt hur andra kan reagera vilket kan hjälpa även den egna hanteringen. En respondent påpekar att dessa kunskaper också är viktiga på lastfartyg, för även om det inte finns några passagerare så består besättningen av mellan fyra och trettio olika människor som alla kan behöva stöd. För att hantera detta föreslår en studie gjord av Jensen och Olden (2019) utvecklandet av ett utbildningsmoment inom fysiska och psykiska reaktioner efter stressiga situationer där man specifikt lär ut att det är okej att känna de känslorna som kan dyka upp. Detta anses inte bara bra för den egna krishanteringen utan också för att bättre kunna stötta medmänniskor i deras kriser (Jensen, 2019). Om alla förstår att de här reaktionerna existerar och att de är vanliga kan det bygga ett stöttande socialt klimat ombord mellan besättningsmedlemmar samt stödja sjöfarare i det dagliga arbetet.



Det är viktigt att belysa de psykiska reaktioner som kan uppstå under eller efter en händelse vilket respondenterna är bra på. De berättar om sömnsvårigheter och kroppsliga reaktioner på ljud eller dofter som påminner om den traumatiska händelsen. Dessa reaktioner visar sig ofta långt efter händelsen, speciellt om den inte bearbetas korrekt. Detta visar också en studie av Lindál och Stefánsson (2011) som belyser de sena reaktionerna hos fiskare som varit med om olyckor åtta år tidigare. Många av fiskarna uppvisade sena stressreaktioner såsom psykiska diagnoser, sömnsvårigheter och lättskrämdhet, men även under själva nödsituationen kan kroppen reagera på flera olika sätt. Respondenter beskriver det som ett "tredjepersons perspektiv" eller som att vara i en "bubbla". En respondent berättar också om en obeskrivlig tystnad de upplevde i en nödsituation de var med om. Enligt kristeori är alla dessa reaktioner kroppens försvarsmekanismer inför det som händer och alla reaktioner är normala. Denna stund när man först reagerar på krisen kallas för chockfasen, de som upplever den kan också få minnesförluster och vända bort sig från verkligheten tills de har insett att det som händer faktiskt händer (Cullberg, 2009). Men hur varje individ reagerar vid en nödsituation varierar och respondenterna uttrycker att de inte visste hur de själva skulle reagera förrän de var med om en faktisk kris. Flera av dem förklarar dock att de efter de händelser de varit med om har börjat förstå sin egen reaktion och kunnat bli tryggare i sig själva. Detta indikerar att kunskap om sig själv hjälper vid hanteringen av en kris, men psykologisk hjälp efter händelsen hjälper också. I en artikel av Tekin et al (2005) beskrivs att ett antal skadade i en pannrumsexplosion fick psykologiskt stöd när de låg på sjukhuset och behandlades och att detta hjälpte för att minska de reaktioner som uppstått efter traumat. Det kan därför vara bra att berätta för sjömännen om möjliga psykiska reaktioner och förtydliga att hjälp finns att få och att det är normalt att behöva söka hjälp. En respondent föreslog även en utveckling av det läkarintyg varje sjöman behöver göra för att inkludera en psykisk undersökning, detta för att se till att varje sjöman är vid tillräckligt bra hälsa för att jobba ute på sjön. En studie av Shi et al (2023) förklarar att det är vanligare för sjömän att ha dålig mental hälsa på grund av det arbete de gör. Långa kontrakt, dålig kontakt med familj och vänner och konstiga arbetstider. Och om en individ redan har dålig mental hälsa är risken ännu större för negativa reaktioner vid en kris.



Respondenterna trycker också på vikten av bra ledarskap. Befälen har en stor roll ombord då det är de som har utbildningen för att bygga upp en säkerhetskultur. Alla befäl har gått minst en krishanteringskurs och lärt sig om hur övningar ska hållas och utvecklas, till exempel Crisis Management and Human behaviour där de också lärt sig om hur nödsituationer bäst hanteras från en ledarskapsposition. Det beror dock på personen om kunskaperna inhämtas korrekt. Respondenterna vittnar om många fartyg där det inte hålls i debriefings efter olyckor eller där information inte kommer ut till besättningen under en nödsituation. Det beskrivs om händelser där manskapet har stått redo att göra det som krävs men där de inte har fått någon information om vad som händer. Alltså står de handfallna och vet att de borde reagera men de vet inte vad de borde reagera på. Det är i sådana stunder ett lugnt och säkert ledarskap behövs som mest, men också vardagligen. I utformningen av de övningar som respondenterna vittnar att de lär sig mest under krävs också ett bra ledarskap. En respondent berättar att de övningar de varit med på ombord alla har hållits på exakt samma ställe. Detta ledde senare till att en händelse blev värre än den hade kunnat vara, om de bara hade övat på korrekt sätt. Respondenten vittnar om att detta var på grund av att de prioriterade ledighet framför utvecklingen av varierande övningar. Detta går emot det som lärs ut under Crisis Management and Human behaviour. Respondenterna vittnar också om att ett lugnt och stabilt ledarskap smittar av sig. Om befälen vet vad de ska göra och hur de ska hantera krisen så kommer detta leda till ett lugnare manskap och en bättre situation. Detta ska också läras ut under övningar. När befälet är kunnigt och säkert ser det till att vidarebefordra all information till manskapet så att de kan utöva det de tränat på. Detta kan förhindrar en chockreaktion då manskapet då kan utöva sin kunskap vilket betyder att den räcker till. Enligt kriteori kan detta minska de sena psykiska reaktionerna, vilket beskrivs av vissa av respondenterna då de tyckte att de inte har påverkats mycket av de specifika händelser de varit med om. Alltså borde denna vikt av ett stabilt ledarskap belysas oftare så att befälen förstår hur viktig deras roll är. Det är de som ska se till att manskapet säkert kan hantera de nödsituationer som kan uppstå, både genom bra övningar och ett lugnt ledarskap i själva situationen.

Sist men inte minst kommer respondenterna med rekommendationer för en utveckling av Basic safety kursen. Dessa rekommendationer stöds också av Jensen



och Olden (2019) som rekommenderar ett utbildningsmoment inom fysiska och psykiska traumareaktioner. Respondenterna föreslår en extra dag eller halvdag där fokus läggs på de mer ”abstrakta” delarna såsom krishantering och mental förberedelse. De anser att om hela besättningen har kunskap om detta underlättar det även jobbet för befälen då manskapet också kan initiera samtal och annat för att hantera kriser och bidra till säkerhetskulturen.

Den mänskliga delen av säkerheten på arbetsplatser är just varför STCW skapades. Sjöfarten såg en brist i utbildningsnivå och kunskap hos de som jobbade till sjöss och insåg att något behövde ändras. Det krävdes globala krav så att denna brist kunde minskas. När alla som jobbar till sjöss har samma utbildning kan förvirring minskas och säkerheten ökas. Inte bara grundutbildningen är samma utan även befälen måste ha samma kunskap och certifikat inom specifika områden. Sen STCW infördes för första gången 1978 har den uppdaterats två gånger. Båda gångerna var det för att brister funnits i hanteringen av mänskliga faktorer samt att utveckling skett inom tekniken ombord. Detta betyder att det finns möjligheter för uppdatering av STCW om fler brister upptäcks.

Allt detta tyder på att en utveckling av Basic safety kursen inom områdena mental förberedelse, stress- och krishantering hade varit hjälpsamt. Då Basic safety är en grundutbildning kan den ge en stabilare grund inom mental hälsa som kan ge verktyg till sjömännen som senare kan hjälpa då en nödsituation uppstår. En stabil grund för att lättare läsa av de egna reaktionerna och lära känna dem så att sjömännen kan få kunskap om hur de kan reagera bättre i framtiden.

Det finns bara en stor skillnad mellan de artiklar som beskrivs i det teoretiska ramverket och resultatet. De två sista artiklarna av Fjdan et al (2023) och Kamis et al (2020) beskriver Basic safety som en mycket bra kurs där deltagarna lär sig materialet och kan överföra det enkelt till säkerhetsarbetet ombord. Detta stöds endast delvis av resultatet då respondenterna tycker att kursen ger bra grunder men att de inte minns vad den lärde ut. Däremot tycker de att säkerhetsarbetet ombord stöts mest av kulturen på det specifika fartyget och hur övningarna sköts ombord. De tycker att det är där de lärt sig mest om Kunskap, Attityd och Beteende. Oberoende av om det är dåliga lärdomar eller bra lärdomar så tycker respondenterna



att de lär sig mer ombord än i Basic safety. Då dessa studier använde sig av kvantitativa metoder och denna studie använt sig av en kvalitativ metod är de inte likvärdiga men det kan vara värt att undersöka vidare.

6.2 Metoddiskussion

Valet av en kvalitativ metod med semistrukturerade intervjuer bedöms som lämpligt i relation till studiens syfte, som är att undersöka hur väl den grundläggande Basic safety-kursen bidrar till sjömäns, specifikt manskaps, mentala förberedelse inför potentiella nödsituationer. Vidare fokuserade studien på hur kursen stödjer hantering av egna reaktioner under och efter en kritisk händelse. Denna metod möjliggjorde fördjupade beskrivningar av respondenternas erfarenheter och upplevelser, vilket hade varit svårare att fånga genom kvantitativa metoder. En styrka i studien är att urvalet inkluderade både yrkesverksamma sjömän och sjöfartsstudenter från Sjöfartshögskolan i Kalmar som många tidigare varit yrkesverksamma. Detta bidrog till en bredare förståelse av fenomenet, då respondenterna representerade olika nivåer av erfarenhet och exponering för verkliga nödsituationer. Samtidigt innebär detta också en begränsning, då variationen i erfarenhet kan påverka hur respondenterna tolkar och värderar utbildningens innehåll. De som inte har varit med om skarpa situationer kan exempelvis ha svårare att reflektera kring den psykologiska dimensionen.

En annan aspekt att beakta är urvalets storlek och sammansättning. Eftersom studien bygger på ett begränsat antal intervjuer kan resultaten inte generaliseras till alla sjömän. Däremot är syftet med kvalitativ forskning inte generalisering i statistisk mening, utan snarare att bidra med djupare förståelse och identifiera mönster och teman, vilket denna studie uppnår.

Genomförandet av en litteratursökning innan intervjuerna gav forskarna en grund inom psykologin runt olyckor till sjöss samt kursen Basic safety. Denna kunskap underlättade under intervjuerna då intervjuerna kunde svara på respondenternas frågor om detaljer runt kursen de själva inte mindes. Det gav också en bra grund för författandet av intervjuguiden och en stabil grund att jämföra resultatet mot.



Datainsamlingen genomfördes med intervjuer, vilket innebär att resultaten är beroende av respondenternas egna tolkningar och minnesbilder. Detta kan medföra en viss grad av subjektivitet och risk för efterhandskonstruktioner, särskilt vid beskrivningar av stressiga eller traumatiska händelser. Samtidigt ger denna subjektivitet värdefull insikt i hur individer upplever och hanterar dessa situationer, vilket är centralt för studiens syfte. Vidare kan intervjusituationen i sig ha påverkat respondenternas svar. Det finns en risk att respondenterna anpassar sina svar utifrån vad de tror förväntas av dem, så kallad social önskvärdhet. För att undvika och minska denna påverkan har intervjuerna utformats med öppna frågor och en neutral hållning från intervjuaren har eftersträvat.

Vidare var intervjudeltagarna från många olika tider i sina liv och hade genomfört sin senaste Basic Safety vid olika tidpunkter. För mellan ca ett halvår och 24 år sedan. Detta betyder att det var olika hur mycket respondenterna mindes av kursen. Det ledde till många funderingar på vad de faktiskt lärde sig vilket i sin tur påverkade svaren till de frågor som ställdes om Basic Safety. En förbättring av hade varit ifall en Basic Safety refresh kurs söktes upp där deltagarna kunde intervjuas efter kursen avslutats. Den metoden hade gett tillgång till en större mängd respondenter som alla har jobbat till sjöss minst fem år och har gått en Basic Safety minst två gånger. Det hade kunnat förstärka studien ännu mer genom högre kvalitet på minnet hos respondenterna. Det hade också utvecklat studien om alla respondenterna endast hade jobbat som manskap. Detta för att minska beblandning av den kunskap befäl får i sin utbildning med den kunskap som fås genom endast Basic Safety.

Analysen har genomförts med en tematisk analys, vilket är en flexibel metod för att identifiera återkommande mönster i kvalitativa data. En styrka med denna metod är att den möjliggör en systematisk bearbetning av materialet samtidigt som den innehåller närheten till empirin. Samtidigt innebär tematisk analys ett visst tolkningsutrymme, vilket kan påverkas av forskarens förförståelse. För att öka studiens trovärdighet har analysprocessen genomförts noggrant och teman har kontinuerligt jämförts mot det empiriska materialet. Studiens trovärdighet förstärks genom att använda citat från intervjuerna för att tydligt koppla resultaten till empirin. Däremot kan studiens överförbarhet vara begränsad, då kontexten är



specifik för sjöfartsutbildning och svenska förhållanden. Samtidigt kan resultaten var relevanta även i andra maritima sammanhang där liknande utbildningar förekommer.

Sammanfattningsvis bedöms den valda metoden vara väl lämpad för studiens syfte. Trots vissa begränsningar har metoden möjliggjort en fördjupad förståelse av hur Basic Safety-utbildningen upplevs i relation till mental förberedelse och psykologiska aspekter, samt identifierat viktiga utvecklingsområden.

Studiens replikerbarhet är låg då det är en semistrukturerad intervju med ett litet antal specifikt utvalda respondenter som alla har koppling till ett ställe i Sverige. Alla med olika lång tid till senast gångna Basic safety kurs. För högre replikerbarhet hade en utomstående kursanläggning sökts upp och respondenter valts ut från deltagarna på en pågående Basic safety refreshkurs. Då kan svaren på frågorna antas vara mer lika i upprepade studier då alla har gjort samma kurs samtidigt och för lika lång tid sedan.

Reliabiliteten och validiteten på studien kan anses vara medelhög. En faktor som kan leda till låg reliabilitet är bland annat att intervjuerna genomfördes av forskare utan formell utbildning i intervjuteknik, vilket kan ha påverkat hur frågorna ställdes och hur svaren följdes upp. Samtidigt stärker användningen av inspelning och noggrann transkribering studiens pålitlighet, då materialet har återgivits ordagrant utan att förändras eller förenklas. En faktor som kan ha påverkat reliabiliteten är att vissa intervjuer genomfördes i grupp. Då respondenter kan ha anpassat sina svar efter varandra eller avstått från att uttrycka avvikande åsikter. Validiteten bedöms som relativt hög, eftersom intervjufrågorna utformats i linje med studiens syfte och resultaten speglar de deltagande sjömännens upplevelser av stress, krishantering och mental förberedelse. Samtidigt kan störande faktorer ha påverkat resultatet, såsom respondenternas olika erfarenheter. Studien har även i större utsträckning kommit att fokusera på hantering av kriser snarare än förbyggande arbete (Patel, Davidson, 2019).

Det har också bara använts två metoder för datainsamling, litteratursökning och intervjuer, men en tredje metod hade potentiellt ökat validiteten. Dock höjdes det



insamlade materialets validitet tack vare att varje intervju spelades in med väl fungerande material och kunde transkriberas utan problem. Intervjuerna transkriberades utan att göra om talspråk eller att ta bort ord ur meningar för att göra dem mer förståeliga. Varje ord transkriberades.

6.3 Vidare forskning

Vidare hade detta område kunnat forskas och fördjupas genom intervjuer specifikt med psykologer som arbetar med sjömän, för att få en tydligare förståelse för hur sjömän hanterar stress och krissituationer samt vilka psykologiska utmaningar som är mest framträdande.

Samtidigt hade det varit värdefullt att vidare undersöka hur sjömän från olika delar av världen upplever Basic Safety-utbildningen, särskilt med fokus på det psykomentala innehållet. Resultatet i denna studie visar att utbildningen upplevs som kort och vissa fall otillräcklig när det gäller mental förberedelse. En bredare internationell studie kan därför visa om detta är ett generellt problem eller varierar mellan olika utbildningssystem.

Vidare pekar resultaten på att sjömän ofta saknar stöd efter kritiska händelser, exempelvis i form av debriefing, vilket i vissa fall leder till långvariga psykiska konsekvenser. Mot denna bakgrund finns ett behov av vidare forskning om hur psykologiska bedömningar kan inkluderas i läkarintyget för sjömän, där individen bland annat ska uppge att den är i god psykisk hälsa. Av studiens resultat, där flera respondenter beskriver stress, osäkerhet och psykiska påfrestning, kan det dock ifrågasättas hur väl denna bedömning pekar på individens faktiska mående. Framtida forskning kan därför undersöka om denna del av läkarintyget behöver utvecklas, exempelvis genom mer strukturerade samtal eller enklare bedömningsstöd, i syfte att bättre identifiera behov av stöd snarare än att avgöra lämplighet för yrket.

Slutligen visar resultaten att ledarskap och tydlig kommunikation har en avgörande betydelse för hur stress upplevs i kritiska situationer. Därför kan framtida forskning även rikta fokus mot hur utbildning i stresshantering, kommunikation, och



gruppdynamik kan integreras tydligare, både i utbildningen och i rutiner efter incidenter.



7 Referenser

1. Brinkmann, S. (2024) *Kvalitativa Intervjuer*. Studentlitteratur. ISBN 978-91-44-18056-4
2. Brodin, M., Calleberg, P., & Westrell, M. (2022), *Krishantering i arbetslivet* (3e uppl), Studentlitteratur. ISBN 978-91-44-15302-5
3. Bentley, E. (2013) *OTranscribe*. OTranscribe. <https://otranscribe.com/>
4. Chauvin, C, Lardjane, S., Morel, G., Clostermann, J.-P., & Langard, B. (2013). *Human and organisational factors in maritime accidents: Analysis of collisions at sea using the HFACS*. *Accident Analysis & Prevention*, 59, 26-37
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457513001978>
5. Cullberg, J. (2006) *Kris och utveckling*. Bokförlaget Natur och Kultur. ISBN 13 978-91-27-11257-5
6. Dalen, M. (2015) *Intervju som metod*. Gleerups. ISBN 978-91-40-68829-3
7. EduMaritime (2025) *STCW VI/1 - Safety Familiarization and Basic Training* <https://www.edumaritime.net/stcw-code/stcw-vi-1-safety-familiarization-and-basic-training>.
8. Ejvegård, R. (2009) *Vetenskaplig metod*. Studentlitteratur, ISBN 978-91-44-05474-2
9. Fıdan, V. Atacan, C. Düzbastılar, F, O. (2023) Effectiveness of Basic Safety training among ratings, *Maritime Faculty Journal at Dokuz Eylül University, Volym 15, Utgåva 1, s.94*.
<https://doi.org/10.18613/deudfd.1080404>
10. Heyes - Mejia, R., & Stafström, M. (2023). *Post-traumatic stress disorder and mental health assessment of seafarers working on ocean-going vessels during the COVID-19 pandemic*. *BMC Public Health* 23, 2151.
<https://link.springer.com/article/10.1186/s12889-022-12673-4>
11. IMO. International Maritime Organization (2011), *STCW Including 2010 Manila amendments STCW Convention and STCW Code (3rd ed)*, International Maritime Organization, <https://doi.org/10.62454/KD938E>
12. IMO -International Maritime Organization (force:1984). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for*



Seafarers – STCW

<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-conv-link.aspx>

13. IMO - IMO - International Maritime Organization (1978a). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978*
<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/stcw-convention.aspx>
14. IMO - IMO - International Maritime Organization (1978b). *Training and Certification*
<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/trainingcertification-default.aspx>
15. IMO - IMO - International Maritime Organization. (1996). *STCW Convention*. <https://www.samgongustofa.is/media/english/STCW-Convention-1995.pdf>
16. International transport Worker's foundation (2011). *STCW a guide for seafarers Taking into account the 2010 Manila amendments*
https://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf
17. IMO - IMO - International Maritime Organization (1997). *Human Element*
<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/default.aspx>
18. Jensen, H-J. Oldenburg, M. (2019). Potentially traumatic experiences of seafarers. *Journal of Occupational Medicine and Toxicology, Volym 14, Artikel 17*. <https://link.springer.com/article/10.1186/s12995-019-0238-9>
19. Kamis, S, A. Fuad, A, F, A. Saadon, M, S, I. Fadzil, N, M. (2020) The impact of Basic Training on Seafarers' safety knowledge, attitude and behaviour. *Journal of Sustainability science and Management, Volym 15, Utgåva 6, s.137-158*. <http://doi.org/10.46754/jssm.2020.08.012>
20. Lindál, E. Stefánsson, J, G. (2011) The long-term psychological effects of fatal accidents at sea on survivors: a cross-sectional study of north Atlantic seamen. *Social Psychiatry and Psychiatric Epidemiology, Volym 46, Utgåva 3, s.239-246*. <https://link.springer.com/article/10.1007/s00127-010-0189-z>
21. MSA- The Maritime Skills Academy (2016). *STCW Convention Explained –History and Overview* <https://www.maritimeskillsacademy.com/stcw-convention-explained/>



22. Nationalencyklopedin. *Trauma*. I NE.se. Hämtat den 13e mars 2026 från <https://www-ne-se.proxy.lnu.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/trauma?isSearchResult=true>
23. Oldenburg, M., Baur, X., & Schlaich, C. (2010). *Mental health problems and their related factors among seafarers: A scoping review*. *International Maritime Health*, 62(4),183-192. <https://link.springer.com/article/10.1186/s12889-022-12713-z>
24. Oldenburg, M., Jensen, H.-J., & Wegner, R. (2013). *The psychosocial burden and stress coping strategies among seafarers*. *International Maritime Health*, 64(1), 10-15. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/37417846/>
25. Oldenburg, M., & Jensen, H.-J. (2019). *Factors affecting seafarers' fatigue: A scoping review*. *International Maritime Health*, 70(2), 107-116. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC12358462/>
26. Oldenburg, M. Jensen, H.-J. Wegner, R. (2019). *Systematic review: Psychomental reactions of survivors after fatal maritime disasters at sea*. *International Maritime Health*, 70(4), 201-209. https://journals.viamedica.pl/international_maritime_health/article/view/103007
27. Oldenburg, M. Jensen, H.-J. Wegner, R. (2022). *Psychosocial work environment and mental health among the global workforce of seafarers in the wake of the COVID-19 pandemic*. *International Maritime Health*, 73(3), 155-161. <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/37924109/>
28. Patel, R. Davidson, B. (2019) *Forskningsmetodikens grunder*. Studentlitteratur. ISBN 978-91-44-12605-0
29. SFS 2003:46. *Lag om etikprövning av forskning som avser människor*. https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-2003460-om-etikprovning-av-forskning-som_sfs-2003-460/
30. Sjöfartsutbildningar Sverige AB. (u.å.) *Basic Safety-grundläggande säkerhetsutbildning*, <https://sjofartsutbildningar.se/utbildningar/basic-safety/>
31. SEA CAER consortium. (2020). *SEA-care sector-wide survey to strengthen crisis response at sea*. <https://www.wmu.se/news/sea-care-survey-strengthen-crisis-response-at-sea>



32. Shi, K., Weng, J., Fan, S., Yang, Z., Ding, H. (2023). *Exploring seafarers' emotional responses to emergencies: An empirical study using a shiphandling simulator*. *Ocean and Coastal Management*, Volym 235, 109396
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0964569123002612>
33. Statens Haverikommission (2020) *MV ESTONIA Final report del 4*. Statens Haverikommission <https://shk.se/utredningsomraden/sjofart/mv-estonia-olyckan-1994>
34. Tekin, A., Namias, N., O'Keeffe, T. et al. (2005) A Burn Mass Casualty Event Due to Boiler Room Explosion on a Cruise Ship: Preparedness and Outcomes. *The American Surgeon*, Volym 71, Utgåva 3 s.210-215.
<https://journals-sagepub-com.proxy.lnu.se/doi/10.1177/000313480507100307>
35. Transportstyrelsen (2011). *Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2011:117 om läkarintyg för sjöfolk*
https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202011_117.pdf
36. Transportstyrelsen (u.å.). *Grundläggande säkerhetsutbildning*,
<https://www.transportstyrelsen.se/sv/sjofart/ombordanstallda/sjoman/behorighet/behorighetsguiden/certifikat/grundlaggande-certifikat2/grundlaggande-sakerhetsutbildning/>
37. Yuen, K. F., Bai, X., & Wang, X. (2020). *Safety behaviour at sea: Policy implications for managing seafarers through positive psychology*. *Marine Policy*, 122, 104163.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0308597X20306953>
38. Yan, X., Wang, Y., Zhang, M. & Liu, J. (2017). *Human error analysis and fatality prediction in maritime accidents*. *Safety Science*, 91, 257-266
<https://www.mdpi.com/2077-1312/11/12/2287>
39. Zhang, D., Zhao, Y., & Wang, Z. (2022). *The effect of loneliness on work engagement among chinese seafarers: Mediating effects of executive functions*. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 19(3), 1234. <https://www.mdpi.com/2076-328X/14/10/880>



Bilagor

Bilaga 1

Intervjufrågorna

Självständigt arbete

Utvärdering av Basic Safety-kurs för tjänstgöring ombord fartyg

Forskningsansvariga:

Ella Bertilsson Broquist & Yasmin Mahmood Ibrahim

Sjöfartsutbildning (K4 / I4)

- **1. Information till dig som deltagare:**

Du tillfrågas härmed om att delta i en intervjustudie som är en del av ett självständigt arbete inom sjöfartsutbildningen. Studien undersöker hur **Basic Safety-kursen** upplevs av sjöfarare som tjänstgör ombord på **fartyg**, med särskilt fokus på **krishantering, stress och psykisk påfrestning i nödsituationer**.

- **Syfte med studien:**

Studien syftar till att undersöka hur väl den grundläggande Basic safety-kursen bidrar till sjömäns, specifikt manskaps, mentala förberedelse inför potentiella nödsituationer. Vidare fokuserar studien på hur kursen stödjer hantering av egna reaktioner under och efter en kritisk händelse.

- **2. Forskningsetiska principer:**

Anonymitet:

- Alla deltagare **avidentifieras**.



- Inga namn, fartygsnamn, rederier eller andra uppgifter som kan kopplas till en specifik person kommer att publiceras.
- Varje deltagare tilldelas **en anonym kod**.

Samtycke:

- Ditt deltagande är **helt frivilligt**.
- Genom att delta ger du ditt **informerade samtycke**.
- Du kan när som helst **avbryta intervjun eller dra tillbaka ditt deltagande**, utan att ange orsak och utan konsekvenser.

Hantering av känsliga data:

- Intervjun spelas in (ljud) för att underlätta analysen.
- **Endast forskarna** har tillgång till inspelningar och transkriberingar; endast **utvalda citat** används i arbetet.
- Allt material raderas efter avslutat projekt.

Ingen skada:

- Frågorna är utformade för att undvika onödigt obehag.
- Du har rätt att **avstå från att svara på enskilda frågor**, ta paus eller avsluta intervjun.
- Om känsliga upplevelser väcks finns möjlighet att få information om vidare stöd.

3. Samtyckesförklaring:

- Jag har tagit del av informationen ovan
- Jag samtycker till att delta i intervjun
- Jag samtycker / samtycker inte (stryk det som inte gäller) till ljudinspelning
- Jag är medveten om att jag kan avbryta när som helst

Datum:

Signatur och Namnförtydligande:



4. Intervjufrågor:

Bakgrund (inledande frågor):

1. Vad heter du och hur gammal är du?
 2. Hur länge har du arbetat till sjöss och i vilken typ av befattning?
 3. Hur många gånger har du gått Basic Safety-kursen?
 4. Har du huvudsakligen arbetat med lastfartyg (bulk, ro-ro, container, tankar, offshore) eller passagerarfartyg?
-

Erfarenhet av nödsituationer och stress:

5. Har du varit med om någon nödsituation eller allvarlig incident ombord?
. (Om ja) Vill du kort beskriva situationen?
 6. Hur upplevde du din egen reaktion i situationen (mentalt och känslomässigt)?
 7. Hade ni en debrief efter händelsen och hjälpte den?
-

Basic Safety och förberedelse:

8. Upplever du att Basic Safety-kursen förberedde dig för situationen? Varför / varför inte?
. Om du inte varit med om en nödsituation, tror du att du hade varit redo om något hänt?
 9. Finns det moment i kursen som du har upplevt som särskilt hjälpliga?
 10. Finns det något du saknar i utbildningen inför stressiga eller traumatiska händelser?
-

Krishantering och psykisk hälsa:

11. Hur upplever du att kursen hanterar ämnen som stress, rädsla och psykisk påfrestning?



12. Fick du verktyg under kursen för att hantera dina reaktioner **under** eller **efter** en händelse?
 13. Har du fått verktyg från andra personer eller situationer för att hantera reaktioner **under** eller **efter** en händelse?
-

Förbättringar och framtid:

14. Tycker du att Basic Safety-kursen borde utvecklas eller förändras? Hur?
 15. Tycker du att moment kring krishantering och mental förberedelse borde få större utrymme?
 16. Finns det något annat du vill tillägga utifrån dina erfarenheter?
-

5. Avslutning:

Tack för att du har tagit dig tid att delta i studien. Dina erfarenheter är mycket värdefulla och bidrar till ökad förståelse för sjöfararnas arbetsmiljö och utbildningsbehov.

Vid frågor är du välkommen att kontakta oss.



Bilaga 2

Statistik Deltagare Intervjuer

Person	Ålder	Kön	Befattning	Antal Basic Safety	Fartygstyp	Nödsituation
230311	21	M	Motorman, Kadett	2	Passagerarfartyg	Brand
230312	21	M	Motorman, Kadett	3	Passagerarfartyg	Mindre brand
26031	33	M	Motorman, Kadett, Maskinist	2	Passagerarfartyg och Lastfartyg	Maskinexplosion
260321	25	M	Matros, Klass 8, Kadett	2	Passagerarfartyg lite Lastfartyg	Grundstötning
260322	24	M	Kadett	1	Lastfartyg	Ångläcka, Flygande föremål
260323	23	M	Kadett	1	Lastfartyg	Inga
26033	41	M	Kadett, Styrman	3	Passagerarfartyg lite Lastfartyg	Brand på Bildäck, Våg som förstörde ventiler och hytter
27031	41	K	Motorman, Kadett	1	Lastfartyg lite Passagerarfartyg	Kollision
28031	31	M	Matros, Kadett	3	Passagerarfartyg	Medicinska incidenter passgerare
300311	26	K	Deckhand, Kadett	1	Passagerarfartyg lite Lastfartyg	Medicinska incidenter besättning
300312	22	M	Lättmatros, Kadett	2	Passagerarfartyg lite Lastfartyg	Inga
300313	31	M	Jungman - Bås, Däcksreparatör, Kadett	5	Passagerarfartyg och Offshore	Medicinska incidenter passagerare och besättning samt



						maskinrumsbrand
01041	30	M	Mässman, Lättmatros, Motorman, Kadett	3	Passagerarfar tyg lite Lastfartyg	Medicinska incidenter passagerare

Bilaga 3

Övriga Citat Intervjuer

Tema: Utbildningens uppbyggnad och kursens omfattning

“...alltså verktygen för att hantera sådana grejer, det är ju jättebra om vi introducerar det, men det beror ju på.” (230 312). Med ”sådana grejer” menas här mental förberedelse.

“jag skulle aldrig vilja jobba med någon som inte gått kursen man får ju inte jobba utan Basic men man den har ju ett bra syfte och sen är det ju klart det kan vara väldigt varierande beroende på vem som håller kursen så jag tror det finns det är nog också ganska beroende på var man har gått kursen hur mycket man har fått ut utav den även om det styrs av STCW vad som ska ingå” (300 313)

“Jag hade fem matrosar att planera och styra både arbetsplanering men även psykosocialt och även för min egen skull...”. “...så fort det är manskap så nämen du behöver den här lilla delen sen är du klar...”. (300 313)

”precis man ska ju det är väl mycket det man måste ha tillit till den man jobbar med och en högre krav på utbildningen då vet man ju att han eller hon de har klarat de har iallafall den här nivån och jag tror det skulle göra många gott” (230 311)

..... jag tyckte att kurserna varierade ganska mycket i hur de hölls eftersom vi i gymnasiet var det förberedande för sjöresor, så vi skulle ut en månad till sjöss, så det var mer liksom på skoj, om man ska säga, så det var ju allting



som hölls för STCW-kraven, men det var lite mer på ett oseriöst sätt bara för att vi skulle ha papperet.” (260 321)

“det kanske skulle ställas högre krav på det här faktiskt...kanske något test då också inte bara närvaro för det är det är ju väldigt lätt att bara sitta med fem dagar och rulla tummarna utan att faktiskt plocka med sig någonting det kanske skulle vara någon slags någon slags prövning i det hela” (01041)

“...ju man hade ju puls helt klart under den där men man hinner ju inte tänka så jättemycket utan man kör ju bara på vi övade...” (26 031)

“nej nej det tar ju tid så så man fick typ man hjälptes åt stressigt var det men man går ju typ på lite så här autopilot typ så och vet man vet man vad man ska göra i vanliga fall och kan sin utrustning och övar mycket på det så får man på sig allt det där på autopilot” (26 031).

Tema: Mental förberedelse

“ja men definitivt moment kring krishantering tycker jag det är ju inte vanligt att kriser händer men det händer ju alltid någonting mindre som klassas som en kris liksom och då är man ju ändå ta det lika seriöst som en riktig kris. mental förberedelse borde absolut finnas en lite större del om tycker jag också.” (260 322)

“Jag vet, men då kanske man skulle kunna ha ett mindre delmoment i Basic Safety som bara är personlig krishantering” (260 321).

“Alltså ja lite. ...Jag vill ändå påstå att de gubbarna är bra, alltså riktigt bra. De är ändå riktiga brandmän och de vet vad de snackar om och ni går in och liksom i den här containerbåten som är där och det är varmt och det är jobbigt..... så jag tycker vår svenska Basic Safety som vi kör den tycker jag är bra Du har en mask på dig och du liksom ser ingenting och du får ändå lite av den här på riktigt-känslan... ...Sen så är det väl lite så här att man aldrig vet mentalt. Man har ingen aning om hur man reagerar förrän man står där. Och jag har tur. Jag tänker inte så mycket just i situationen, utan då är det mest att få uppgiften klar och sen får man tänka efteråt kanske.” (26 033).



“Det känns mest som hjälp att kunna prova på all säkerhets- och livräddningsutrustning, såsom flotte, hur man vänder den i vattnet och hur strumporna fungerar, när man åker ner i båten, liksom att prova innan man ger sig in på riktigt. Samma sak med brandutrustningen och alla brandsläckare. Det är väldigt bra att få trycka på dem så att man inte tvekar nästa gång och att vi vet hur det känns. (28 031)

“man blir alltid alltså säkrare för varje gång man gör den tycker jag eller man blir alltså tryggare i att vad ska man säga om en sån situation skulle ske så hade man känt sig tryggare att liksom hjälpa till och faktiskt hjälpa till” (300 311)

“Ja, om någonting så borde det verkligen vara mental förberedelse. alltså det behöver ju inte vara bara för att det är stressigt behöver det ju inte vara en kris eller någonting farligt som händer utan det kan ju vara mycket arbetsbelastning så kan man ju ändå få stressymptom eller panikattacker” (260 321)

Tema: Psykiska reaktioner under och efter en händelse

“..... det var ju lugnt egentligen, men vi har ju haft lite falsklarm när man satte på sig kläderna och skulle gå in i "brand", men det var ju ingen, men vi hade ju övning varje söndag, så det gick ju sådär. Man blev ju tredje person i sin egen kropp, så hände det bara, så var det klart. Det gick ganska fort.” (230 312).

“jag tror jag vet om vad man in hur man ska fiska om man sitter i en flotte på stilla havet än om psykisk påfrestning” (01041)

”sen så är det väl lite såhär att man aldrig vet mentalt man har ingen aning om hur man reagerar förrän man står där.” (26 033)

”det kommer väl med erfarenhet eller med liksom man vet ju själv hur man reagerar lite och så” (26 033)

”lite grann iallafall det är ju väldigt personligt hur folk reagerar så det blir ju svårt att få in det i en utbildning på det sättet och iallafall när man ska köra så pass kort” (260 323)



“...Det var helt rökfyllt där inne. Det var rätt så stökigt. Men mentalt, just då, det var lite så här: man sitter ju, man blir ju lite i en bubbla, så man fattar ju liksom inte riktigt hur det är sådär. Jag vet att jag tänkte rätt så mycket på vad man kan lära sig av situationen på något vis.” (26 033)

“Jag hade ju innan så till exempel absolut noll problem med sjukhusmiljöer eller liksom trauma incidenter, men efter det så kan jag ha initialt svårt med vissa”... “till exempel vissa dofter, till exempel kroppsvätskor och sånt, eller vissa ljud eller moment vid medicinska assisteringar. Det är inte så att jag har problem med det, men det är sånt som jag inte hade problem med innan, men som jag har idag”. (300 313).

“att kunna utföra det med att alla reagerar på olika sätt och det är sällan man hamnar i en skarp situation och det är ja. det hade varit bra” (28 031)

“nej jag har inte fått så mycket från andra det är väl mer att jag har skapat eller upptäckt fler verktyg beroende på min erfarenhet eller se hur andra reagerar i vissa situationer ehmmen också blivit mycket mer trygg i mig själv” (300 313)

Tema: Ledarskapets betydelse

“Ja han (förste maskinisten) satt ju ensam i maskin och det var ingen som kontaktade honom och berättade vad som hade hänt” ...”han mådde inte bra “. (230 312)

“Ja, men det kändes bra för jag fick klara, tydliga order uppifrån och hade hjälpsamma kollegor också.”. (01041)

“...jag väntade på ett larm från bryggan så att jag skulle veta vad jag skulle göra. För det kände jag nog förvirrad att jag inte visste, för det kom inget larm, för det är ju det man övar på så mycket när man är ombord, och när det inte kom något larm så visste jag inte vad jag skulle göra.”.....” “man hade sina positioner och visste kommer larmet så vet jag ju vad ska göra men när det inte kommer någon information alls då vet man inte vad man ska göra” (230 312)



“Jag tycker man förminskar manskapet generellt sätt väldigt mycket man är så himla befäls fokuserad att det bara är befälen som ska ha verktygen som sagt jag har varit från jag har liksom gått från jungman upp till bås och rep och det är en ... skillnad vad jag behövde som jungman kontra när jag var bås”. (300 313)

Tema: Utveckling av utbildning med fokus på mentala tillägg

“och det andra är ju det där med krishantering har jag brainstormat lite. man kan lägga mera vikt på mående och har jag brainstormat ännu mera” (28 031)

“Ja, det är väl två punkter. Ena punkten är väl att alla går samma Basic Safety kurs... kurs.....Det blir lite huller om buller där olika nivåer av kompetens. Så det är ju det första som hade kunnat förbättras i mitt tycke” (28 031)

“eh som ett förbättrings jag tycker att Basic Safety är bra det är ju Basic det är ju grunder så att säga men om vi hade velat utveckla det lite mer då hade krishantering väldigt bra det är inte fel tanke att göra är bara positiv.” (28 031)

“... Basic Safety, den kanske räcker upp till lättmatros, men när du går upp till matros så kanske du ska ha en Basic Safety, liksom del två. Och ska du dessutom gå då, jamen, som arbetsledande roll, att du kanske är motorman, eller du kanske är reparatör, eller dagmotorman, eller du är båsen, då kanske behöver basic safety del två, plus att du dessutom får en ledarskaps, en grundläggande ledarskaps, lite mental hantering att du man kanske gör något där med first aid för manskap med ändå någon form av utökat ansvar eller personalansvar.” (300313)

“när det gäller just Basic Safety så har jag så hade jag faktisk velat ha ett moment eller en till hel dag med liksom en del av dagen när de pratar hur man ska själv liksom hantera alltså hur man hanterar sig själv under stressiga eller traumatiska situationer eller händelser liksom ja om du känner dig stressad vad är det du ska göra hur du ska tänka” (300312)



”man koordinerar ju med rökdykarna men de som motorman behöver man ju inte ha avancerad firefighting men den är ju bra just för att man får göra lite mer invecklade insatser och lite sånt där och det är ju det behöver ju även rökdykarna vara med och öva på också istället för bara de grundläggande” (26 031)

”det kan vara alltså dels liksom fysiskt trauma med kan också kanske vara någon amen generell grundläggande typ såhär men kanske i kombination med lite mental hälsa också. sen är det ju klart att det kan tas emot och vara olika effektiva beroende på kultur och normer och sånt där men det borde ändå kunna det borde ändå summeras i STCW tycker jag” (300 313)

“så det ska väl inte behöva vara en tvåveckorskurs men ett mindre tilläggs tycker jag hade varit bra” (260 321)

“ja iallafall kortade delen då för det är ju inte alla fartyg som är bra på att ha debriefingar och det ena och det andra liksom och man ska försöka trycka på det själv att alltså Basic Safety rekommenderar man ska trycka på det själv om det nu inte finns liksom. att försöka ändra andras åsikter om att man ska försöka implementera det eller iallafall ha lite gruppsamtal i besättningen behöver inte befälet vara med liksom utan man kan göra det själv i dagrummet eller vid matbordet och sånt här” (260 322)