



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2011



Stiftelsens utveckling 2006-2011 (tkr)

Balansdag	2011-12-31	2010-12-31	2009-12-31	2008-12-31	2007-12-31
Bundet fondkap enl balansräkning	180 234	178 955	177 887	176 862	175 324
Bundet fondkap till marknadsvärde	310 924	359 995	320 674	266 366	379 316
Ingångskap omräkn efter KPI index	139 304	136 668	133 584	132 360	131 212
Real kapitalförändring					
ackumulerat värde	171 620	223 329	187 090	134 006	248 104
årets förändring	-51 709	36 239	53 084	-114 098	-37 734
i % av ing. fondkap.markn.v.	-14,36%	11,30%	19,92%	-30,08%	-9,14%
Balansomslutning (markn.värde)	336 604	385 227	347 732	287 196	400 309
Placeringstillgångar					
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	216 571	275 283	219 710	183 887	300 846
i % av balansomsl.markn.v.	64,34%	71,45%	63,18%	64,03%	75,15%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	112 945	105 643	115 583	94 404	91 763
i % av balansomsl. markn.v.	33,55%	27,42%	33,23%	32,87%	22,92%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	87 788	95 467	81 421	96 247	96 247
i % bokf. bundet kapital	48,71%	53,34%	45,77%	54,41%	54,89%
Avkastning					
räntor o utdelningar	12 791	10 684	10 255	15 379	13 931
reavinster/reaföruster	5 102	2 331	13 778	-58	9 345
förändring i övervärden	-50 352	38 255	53 283	-114 488	-34 735
totalavkastning	-32 459	51 270	77 316	-99 167	-11 459
i % av ing.balansomslutn. markn.v	-8,43%	14,74%	26,92%	-24,77%	-2,68%
Adm. o förvaltn.kostn.	3 649	3 078	3 041	3 005	3 000
Bidragsverksamheten	11 126	9 550	9 928	15 473	11 774
% av räntor/utdelningar	86,98%	89,36%	96,81%	100,61%	84,51%
% " " " ./ kostnader	121,70%	125,55%	137,62%	125,04%	107,71%
Indexförändringar					
Affärsvärld.generalindex	-16,47%	23,14%	46,89%	-41,80%	-6,82%
OMRX Bond All 1-3 years	5,27%	0,69%	5,12%	8,38%	3,22%
KPI	1,93%	2,32%	0,93%	0,88%	3,48%



Hurtigrutten, Geirangerfjorden. Foto: C. Nordling

Innehåll

Stiftelsens utveckling	2
Året som gick	4
Direktionens ordföranden har ordet	5
Historik och bildande	6
Direktionens arbete	7
Personal	8
Bidragsverksamheten 2011	9
Bidragsverksamheten 1972–2011	18
Projekt som stiftelsen stödjer	19
BOKSLUT	
Resultaträkningar	27
Balansräkningar	28
Notbilaga	30
Revisionsberättelse	41
Stiftelsens Direktion och kansli	42



Stiftelsens flagga hissad den 4 maj som hyllning till årets belöningsmottagare.

Året som gick

Redovisade värden i Mkr. Föregående år ()

- Årets direktavkastning 12,8 (10,7) nominellt.
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 130,7 en minskning med 50,4.
 - Viss omallokering har skett till ränterelaterade instrument. Av årets direktavkastning har 6,6 reinvesterats i Kammarkollegiets räntekonsortium.
 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument 87,8 och för räntebärande 111,0.
- Totalavkastningen -32,5 (51,3) motsvarar -8,4 % (14,8 %) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI-index sedan Stiftelsens start t.o.m. 11-12-31: 171,6 (223,1).
- Verksamhetens kostnader: administration och förvaltning 3,6 (3,1)
- Bidragsverksamheten 11,1 (9,5) vilket motsvarar 87,0 % av direktavkastningen (89,3%). Balanserade disponibla medel uppgår per 11-12-31 till 24,6. Beloppet beräknas, att med per balansdagen beslutade åtaganden, täcka verksamhetens kostnader för år 2012.

Summa mottagna medel 1973 – 2011

Omräknat enligt KPI

25,1

139,3

Avkastningsmedel 1973 – 2011

Avsatta till bundet kapital

155,1

Förbrukade i bidragsverksamheten

247,7

Orealiserade övervärden per 2007-12-31

130,7

Totalt

543,5

i % av mottagna medel

2 165,3%

Konsumentprisindex procentuell förändring 1973 – 2011

503,0%

Direktionens ordförande har ordet

Vi i stiftelsens direktion blev valda i maj 2011. Vi har tagit över stafettpinnen för att som en nyvald direktion under de kommande tre åren förvalta stiftelsens tillgångar långsiktigt och så klokt som möjligt, precis så som våra föregångare gjort under dessa snart 40 år som stiftelsen har funnits.

Som ordförande i Sveriges i särklass finaste sjömansstiftelse är det med en stor stolthet som jag tänker på hur bra och väl direktionen tillsammans med anställda inom SSS har bistått både sjöfolket och sjöfartsnäringen under 2011, där vi genom våra satsningar på framförallt forskning och utveckling ser stora framsteg i de projekt vi stödjer. Några projekt presenteras närmare i verksamhetsberättelsen.

Stiftelsens belöningsdag avlöpte planenligt och dagen förgylldes av Sjöfartsverkets GD Ann-Catrine Zetterdahl som prisutdelare. Stiftelsens belöningsdag är något alldeles extra, med massor av belöningar för alla de insatser vi valt att uppmärksamma.

Direktionen har historiskt kombinerat sitt augustimöte med en kortare resa med sammanträde i syfte att bygga upp ett bra samarbete i direktionen samtidigt som tillfälle ges att vidareutveckla samarbetet i en miljö relaterad till stiftelsens verksamhet. Under de ekonomiskt besvärliga åren 2009 och 2010 valde direktionen att inte genomföra några sådana resor och har sedan dess tagit ett inriktningsbeslut som innebär att vi bara gör en sådan resa per mandatperiod, varvid vi passar på att tacka av avgående ledamöter och funktionärer samtidigt som vi får tillfälle att lära känna de nya ledamöterna under angenäma former och de nya ledamöterna får ta del av de tidigare ledamöternas erfarenheter.

I augusti 2011 genomfördes en sådan s.k. direktionsresa med den nya direktionen. Det skedde genom en sjöresa under drygt ett dygn, då vi förutom arbetet med ordinarie styrelsefrågor och erfarenhetsutbyte mellan gamla och nya ledamöter och funktionärer fick andas lite sjöluft.

Under 2011 har två medarbetare på kansliet slutat, nämligen Gösta Landell och Ingrid Ahl.

Ingrid Ahl kom till oss för fem år sedan, från HKF. Ingrid's kunskaper och hennes engagemang för stiftelsens verksamhet och för sjöfolket har betytt mycket för stiftelsen.

Gösta Landell skulle jag vilja kalla för stiftelsens skapare. Han har ända sedan starten 1972

varit engagerad i stiftelsens verksamhet och har där haft ansvaret för den löpande ekonomiska förvaltningen.

Han har alltid varit adjungerad till stiftelsens direktionsmöten för att föredra och redovisa det ekonomiska läget och han har under alla år medverkat till att stiftelsen har en mycket välskött ekonomi. Gösta Landell har en enastående kunskap och kompetens och för direktionen var han ett vandrande uppslagsverk när det gäller både ekonomi och allt annat som berörde stiftelsen.

Gösta Landell drog sig tillbaka vid den aktningvärda åldern av 87 år!

Ett stort tack till Gösta och Ingrid.

Vi vet att 2012 kommer att bli ett mycket bra år. En av anledningarna är att 2012 är ett stort jubileumsår för stiftelsen som fyller 40 år.

Jag har också en förhoppning att svensk sjöfart kommer att få en skjuts framåt under 2012. Direktionen tar på stort allvar att vi måste ha en svensk sjöfart att prata om framöver, allt för att vi ska kunna vidareutveckla och kanske på sikt öka stiftelsens uppskattade verksamhet. Vi hoppas att vi sett det värsta av den internationella sjöfartskrisen och att 2012 blir ett bra sjöfartsår för alla inblandade.



Stiftelsens ordförande, Kenny Reinhold.
Foto: A. Kämpe

Kenny Reinhold

Historik och bildande

Statsmaktens intresse för sjöfolket började redan på 1600-talet och de första samlade bestämmelserna om sjöfolks arbetsvillkor och tjänsteavtal fanns i skeppsmannabalken i 1667 års sjölag. Den 30 mars 1748 utfärdades det så kallade kofferdireglementet eller som det rätteligen heter ”Kongl. Maj:ts Nådiga Reglemente hwarefter Coopverdi-Skeppare och Skeppsfolk hafwa sig at rätta”.

Redan den 18 maj samma år ägde det första valet av sjömanshusdirektion rum inför magistraten i Stockholm. Att det var ett stort steg i sjöfartsnäringens historia framgår av att det var över trettio skeppsredare närvarande och tjugoåtta kofferdiskeppare. Efter valet samlades Direktionen till det första protokollförda mötet 1748.

Så småningom tillkom sjömanshus i flera hamnstäder, som mest i 47 städer. Sjömanshusens verksamhet leddes av en Direktion och en anställd sjömanshusombudsman eller som han i början kallades ”waterschouten”. Sjömanshusen fick inkomster på olika sätt: Vid varje återkomst till svensk hamn från utrikes ort skulle ett fartygs besättning erlägga ”plåtagift”, sedermera kallat ”hyresavgift”.

I 1911 års sjömanshusförordning fastställdes hyresavgiften till en procent av de ombordvarandes löner. Fartygen skulle också vid hemkomsten från utrikes resor erlägga ”lästavgift”, även kallad ”sjömanshusavgift”, med några ören för varje läst som fartyget höll. Vidare tillföll de ”böter” som inbetalats av sjöfolk och de vid rymning ”förverkade hyrorna” sjömanshuset. Kollektmedel upptogs för sjöfolk en gång om året fram till 1888.

Av sjömanshusens inkomster var hyres- och lästavgifterna de väsentliga. De övriga var mer eller mindre försumbara.

Bland arbetsuppgifterna för sjömanshusen kan nämnas understöd till orkeslösa sjömän,

gratial till änkor och andra nödlidande, fastställande av löner till sjömännen, inflytande över navigationsundervisningen, mönstring, fartygsregistrering med mera.

Så småningom kom dessa uppgifter att tas över av statliga myndigheter och fackliga organisationer. Sjömanshusen började successivt läggas ned under 1900-talet för att till slut helt upphöra 1969. De kvarvarande tillgångarna fördes över till lokala sjömanshusstiftelser.

I beslut den 5 maj 1972 föreskrev Kungl. Maj:t att en stiftelse benämnd Stiftelsen Sveriges Sjömanshus skulle inrättas och att stiftelsen före den 1 juli 1973 skulle överta de hittillsvarande sjömanshusstiftelsernas tillgångar och förpliktelser på sätt och i den ordning Sjöfartsverket bestämde i samråd med den nya stiftelsen. Till den nya stiftelsen skulle också överföras de av Sjöfartsverket förvaltade så kallade gemensamma sjömanshusmedlen. Vidare skulle stiftelsen ta över den förvaltning av gåvo- och donationsmedel som tidigare sjömanshusstiftelserna utövat.

De samlade tillgångarna uppgick till ett marknadsvärde av 20,8 Mkr, vilket redovisades som fondkapitalets bokförda ingångsvärde i den nybildade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Av beloppet utgjorde 4,0 Mkr donationsmedel. Under slutet av 1970- och början av 1980-talet har Stiftelsen mottagit ytterligare 4,3 Mkr för förvaltning. De totalt mottagna medlen om sålunda 25,1 Mkr motsvarar i dagens penningvärde ett totalt belopp om 139,3 Mkr vid omräkning enligt KPI-index. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 11-12-31 till 180,2 Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 130,7 Mkr.

***Skeppslästen** är ett gammalt mått på ett fartygs lastförmåga. 1 läst = den tyngd/last som fordrades för att trycka ner ett fartyg från lossvattenlinjen till lastvattenlinjen. Från år 1726 motsvarade det 2448 kg, men från 1863 används i stället begreppet **nyläst** om 4250 kg. År 1874 ersattes begreppet läst av **registerton**.*



Direktionens arbete

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utövar sin bidragsverksamhet utgående från stadgar fastställda av Kungl. Maj:t den 5 maj 1972.

1. Stiftelsens ändamål är att vid framträdande behov bistå personer och anhöriga till dem som är eller har varit verksamma inom sjömansyrket.
2. Stiftelsen skall i övrigt verka till nytta och gagn för sjöfolket.

Bland de områden som utan inbördes ordning skall beaktas kan nämnas:

- att främja utbildning.
- att verka för förbättrad säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolk. Detta kan ske genom stöd till forskning och utveckling på nämnda områden, uppmuntran av förslagsverksamhet med mera.
- att belöna förtjänstfulla sjöräddningsinsatser.

Direktionen består av fem ledamöter. För varje ledamot finns en personlig ersättare. Ledamöter och ersättare utses av Sjöfartsverket. Mandatperioden är tre år med början den 1 maj. Av ledamöterna utses två efter förslag av Sveriges Redareförening, en efter förslag av Sveriges Fartygsbefälsförening, en efter förslag av Sjöbefälsförbundet och en efter förslag av SEKO Sjöfolk.

Direktionen utser inom sig ordförande och vice ordförande. Vid direktionens möte den 3 maj 2011 valdes Kenny Reinhold som ordförande och Christer Themnér som vice ordförande för mandatperioden.

Direktionen har under året hållit fyra protokollförda sammanträden och till ett av dessa har representanter för Sjöfartsverket och Kammarkollegiets Fondbyrå varit inbjudna för att få en allmän inblick i verksamheten och, när det gäller Fondbyrån, för att lämna information om de värdepapperskonsortier byrån förvaltar vad gäller placeringsstrategi, marknadsläge med mera.

För mandatperioden 1 maj 2011 – 30 april 2014

har Direktionen följande sammansättning:

Ordinarie:

Kenny Reinhold, ordförande
Christer Themnér, vice ordförande
Håkan Friberg
Bengt Eurén
Christer Lindvall

Ersättare:

Karl-Arne Johansson SEKO Sjöfolk
Karl-Erik Finnman Sjöbefälsförbundet
Roger Lindgren Sveriges Redareförening
Louise Langley Sveriges Redareförening
Jörgen Lorén Sveriges Fartygsbefälsförening

Direktionen. Foto: A. Wällhed





Stiftelsens tack för lång och trogen tjänst till Ingrid Ahl och Gösta Landell.
Foto: C. Nordling

I anslutning till ordinarie sammanträde i augusti genomförde direktionen en resa på M/S Nordlys mellan Bergen och Trondheim. Utöver direktion och kansli deltog avgångna ledamöter och hedersledamöter. Syftet med resan var att möjliggöra erfarenhetsutbyte mellan gamla och nya direktionsledamöter i en miljö som är relaterad till stiftelsens verksamhet. Under resan genomfördes avtackning av avgående ledamöter och funktionärer.

Stiftelsens Presidium har hållit tre och Stiftelsens Placeringsutskott två protokollförda sammanträden under året.

Stiftelsen står under tillsyn av Sjöfartsverket. Som tillsynsman tjänstgör chefsjuristen vid Sjöfartsverket, Gunilla Malmlof.

Stiftelsen är sedan 2009-12-14 registrerad i Länsstyrelsens i Stockholms Län stiftelseregister. Registreringen medförde att tillsyn över Stiftelsen utövas av Sjöfartsverket och Länsstyrelsen i Stockholms Län.

För att ändra detta förhållande och för att modernisera stiftelsens stadgar gjordes under 2010 en framställan om permutation hos Kammarkollegiet.

Kammarkollegiet klargjorde med beslut 2011-02-09 att Sjöfartsverket fortsatt skall vara ensam tillsynsmyndighet för stiftelsen.

Kammarkollegiet medgav 2011-02-28 stiftelsen permutation avseende föreslagna ändringar i stiftelsens stadgar.

Sjöfartsverket meddelade 2011-06-09 reviderade "Föreskrifter för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus medelsförvaltning m m".

Stiftelsens direktion fattade som en följd av ovan redovisat 2011-08-25 beslut om ändring i stiftelsens stadgar.

Arvoden och traktamenten

Som framgår av not 7 har i fasta arvoden till ordföranden och vice ordföranden utgått sammanlagt 30 000 kr.

Till ordföranden i Granskningsgruppen har utgått arvode om 5 500 kr. Härutöver har för varje sammanträde/förrättning utgått arvode om 3 500 kr till de ledamöter som varit närvarande, vilka belopp jämte sedvanliga traktamenten och reskostnader fördelats som förrättningskostnader på de aktiviteter sammanträdena eller förrättningarna avsett.

Personal

Kansliet har haft tre deltidsanställda.

- Kanslichef: Christer Nordling
- Kanslist: Ingrid Ahl. Inger Örnquist från 2011-12-01
- Ekonomiansvarig: Olav Johansen

Löner och ersättningar (tkr):

	2011	2010
Löner	1 087	891
Arbetsgivaravgifter	153	79
Pensioner och pensionspremier	52	51
Särskild löneskatt på pensioner och pensionspremier	13	13
Totalt	1 305	1 034

Bidragsverksamheten 2011

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

- Gratial
- Akut hjälp
- Stipendier
- Utbildningsstöd
- Forskning och utveckling
- Kultur
- Belöningar
- Övriga bidrag

Siffror inom parentes avser år 2010.

Gratial 2 775 tkr (2 486)

Gratial utgår efter Direktionens prövning till personer som är eller har varit verksamma inom sjömansyrken och till sådana personers närmaste anhöriga. Riktlinjer för att erhålla gratial är att vederbörande sjöman har haft cirka 75 månader till sjöss och har en årsinkomst understigande 150 000 kr för ensamstående och 250 000 kr för sammanboende. Gratialbeloppet är från år 2011 höjt till 14 tkr/år.

Antalet gratialister utvisar en successiv minskning. Antalet gratialister utgjorde 1975/76 1 565 personer.

Under 2011 har gratial utbetalts till totalt 196 personer.

Akut hjälp 105 tkr (59)

Ekonomiskt bistånd i form av ett engångs-

belopp kan utgå till ombordanställd vid uppkomna situationer/behov inom området som egen hälsa, egen försörjning, eget boende eller egen omskolning på grund av arbetsskada.

Under 2011 har 10 personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 2 046 tkr (1 787)

Stiftelsen stödjer elever under utbildning med:

– Individuella stipendier

Studerande vid svensk sjöfartshögskola eller som genomgår magister- eller masterutbildning vid sådan har möjlighet att söka individuellt stipendium för ökade kostnader för dubbelt boende och/eller för försörjningsplikt av barn under 18 år.

Samma möjlighet har svensk studerande som genomgår motsvarande utbildning vid utländsk/internationell sjöfartshögskola.

Under 2011 har 143 studerande beviljats individuellt stipendium.

– Lokal utdelning

Stiftelsen avsätter årligen medel att utnyttjas lokalt vid skola/sjöfartshögskola med utbildning syftande till sjömans- och sjöbefälsyrken. Medlen fördelas i proportion till antal elever vid respektive skola/högskola. Medlen disponeras av prefekt/rektor till studieresor, premier, stipendier, examens-

Befälhavare David Gutierrez och överstyrman Per Axelsson på M/T Tellus fick belöning 2011 för sin relingsvagn för landgång.





Nya följebåtar till Vitsgarns seglarskola. Foto: R. Wendt

arbete eller annat ändamål som gynnar eleverna och studiemiljön vid skolan/högskolan. De tilldelade medlen skall tydligt kunna knytas till ändamålet "undervisning eller utbildning".

Under 2011 har 7 skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Utbildningsstöd 830 tkr (288)

Stiftelsen kan lämna stöd till sjöfartshögskola eller skola som bedriver sjöfartsinriktad gymnasieutbildning eller annan utbildning som leder till behörighet till sjöss. Stöd kan även ges till annan utbildningsanordnare som bedriver utbildning som syftar mot sjömansyrket.

Stödet skall avse åtgärder som bidrar till att utveckla förutsättningarna att bedriva en bra och säker utbildning eller åtgärder som förbättrar elevernas studiemiljö.

Som exempel på sådant stöd under 2011 kan nämnas:

Sjöfartshögskolan i Kalmar – 200 tkr

Inköp och driftsättning av ny kommunikationsutrustning till skolans DP-simulator.

Sjöfartshögskolan i Kalmar – 490 tkr

Anskaffning av ny MOB-båt (ManOverBoard) till skolans övningsfartyg M/S Calmare Nyckel.

Föreningen M/S Atene – 65 tkr

Inköp av ny säkerhetsutrustning.

Vitsgarns Seglarskola – 75 tkr

Anskaffning av nya följebåtar.

Forskning och Utveckling

3 752 tkr (3 293)

Stiftelsen stödjer forskning och utveckling (FoU) som är till gagn för sjöfolk inom områdena säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolk. Stiftelsens stöd kan avse helt eller del av projekt. Stiftelsen följer respektive projekt genom deltagande i referensgrupp eller motsvarande.

Under 2011 har stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna belopp avser Stiftelsens totala satsning på det aktuella projektet.

Maskinrums ergonomi och säkerhet - 13 859 tkr

Stiftelsen beslutade 2006 att totalfinansiera inrättandet av en ny forskartjänst vid Chalmers inom området "Maskinrums ergonomi och säkerhet" under åren 2006-2008.

Målsättningen med forskningen är att förbättra arbetsmiljön, säkerheten och effektiviteten i maskinrummet samt att ta fram förslag till nya nationella och internationella regelverk.

Stiftelsen har senare beslutat att fortsätta lämna stöd till Chalmers under åren 2009-2015. Tjänsten utformades under åren 2006-2009 som en doktorandtjänst. Under de resterande åren planeras tjänsten för en Universitetslektor/Docent eller liknande som tillsätts efter sedvanligt annonserings- och ansökningsförfarande.

Doktorandtjänsten har fram till 2010 upprätthållits av sjöingenjören Monica Lundh.

Monica Lundh doktorerade 2010-06-11 med avhandlingen "A life on the Ocean Wave. Exploring the interaction between the crew and their adaption to development of the work situation on board Swedish merchant ships".

Som en följd av detta utlystes tjänsten under 2011 och tillsattes 2011-06-01. Tjänst-

ten innehas nu av universitetslektor Monica Lundh.

Under 2011 har kostnadsförts 1 250 tkr och under åren 2006 – 2009 4 046 tkr.

Doktorandtjänst vid Kalmar Sjöfartshögskola - 1 530 tkr

Kalmar Sjöfartshögskola har ambitionen att öka den akademiska kompetensen. Stiftelsen har beslutat att bidra till denna utveckling genom att finansiera en doktorandtjänst under åren 2009 – 2011. Doktoranden, sjökapten Fredrik Hjort, beräknas lägga fram sin licentiatavhandling i början av 2012.

Under 2011 har kostnadsförts 510 tkr.

First Responder Safe Transfer, FRST - 300 tkr

Sjöräddningssällskapet utvecklar tekniken att vid livräddning till sjöss utnyttja Rescuerunners i samverkan med ett större moderfartyg. Medfinansierare är Stena Line AB och Safe at Sea AB.

Beloppet är utbetalt under 2008. Projektet är ännu inte avslutat.

First Responder Safe Transfer – Nästa steg - 600 tkr

Stiftelsen har beslutat att stödja den fortsatta utvecklingen av FRST till ett fullvärdigt räddningssystem. Målet är att genom att testa utrustningen i olika steg under realistiska förhållanden kunna rekommendera IMO att utveckla regelverket så att de nya systemen accepteras internationellt och att en gemensam ny standard för ombordtagning skapas.

Beloppet är kostnadsfört 2008-12-31. Projektet är ännu inte avslutat.

AIS på FRC - 45 tkr

För samtliga fartyg över 300 bruttoton i internationell trafik samt lastfartyg över 500 bruttoton i icke internationell trafik finns krav att AIS – Automatic Identification System – skall vara installerat ombord.

Genom att även installera AIS på en FRC – Fast Rescue Craft – bör ett antal fördelar stå att vinna, t ex att:

- alltid från bryggan kunna ha kontroll på var fartygets FRC befinner sig.

- FRC kan ses från MRCC inom VTS-områden.
- effektivare kunna leda FRC-föraren i sökarbetet.

Projektet avser att genom prov och försök visa på dessa fördelar. Projektledare är Christopher Ringhagen.

Projektet har varit vilande under 2011.

Arbete och åldrande inom svensk sjöfart - 2 288 tkr

Inom Kalmar Sjöbefälsskola drivs ett forskningsprojekt med syfte att kartlägga arbetsmotivation, upplevd arbetsmiljö och attityder till äldre arbetskraft inom svensk sjöfart samt hur dessa aspekter relaterar till varandra och till ålder.

Projektledare är forskaren Carl Hult. Under 2011 har kostnadsförts 602 tkr. Projektet är avslutat 2011-12-31 och slutrapport lämnas under våren 2012.

Se artikel sida 23.

System för säker verifiering av hytter och publika utrymmen på passagerarfärjor – 120 tkr

Stiftelsen stödjer ett projekt med syfte att utveckla ett databaserat system för säker verifiering av utrymningsläget ombord på stora passagerarfartyg. Systemet, som är streckkodbaserat, utvecklas och testas ombord M/S Finnsailor.

Projektledare är sjökapt Sten Hallström. Beloppet är kostnadsfört under 2008.

Projektet har slutredovisats under 2011.

M/S Stena Jutlandica där proven med FRST genomförs. Foto: K. Bång



Carl Hult, Kalmar sjöfartshögskola.





Ida-Maja Hassellöv, projektledare för scrubberlaboratorium på Chalmers Sjöfart och Marin Teknik. Foto: M. Hassellöv

Fartygs dynamik – 1 750 tkr

Fartygs dynamiska stabilitet och därtill hörande effekter som parametrisk exciterad rullning har uppmärksammats genom ett flertal incidenter där fartyg drabbats av extrema rullningsrörelser i relativt beskedliga sjöstillstånd, med konsekvenser för såväl säkerheten, sjömäns arbetsmiljö, som för transportkvaliteten. Problemets förnyade aktualitet är kopplat till den senaste tidens utveckling av relativt extrema skrovformer, framför allt för container- och RORO-fartyg, för minimering av framdrivningsmotstånd och maximering av lastkapacitet. Dynamisk stabilitet och parametrisk rullning är relaterat till komplexa icke-linjära mekanismer och behovet av ytterligare forskning är stort.

Inom ramen för projekt "Fartygs dynamik" bildas en forskargrupp med det övergripande målet att möta sjöfartsnäringsens och samhällets behov av förbättrad sjösäkerhet, arbetsmiljö och transportkvalitet. Aktiviteterna inom forskargruppen omfattar utveckling av metoder, modeller och kriterier för att beskriva och prediktera fartygs dynamiska stabilitet och parametrisk rullning och även andra aspekter relaterade till fartygs dynamik, samt implementering och tillämpning av utvecklade metoder, tekniker och resultat vid analys och drift av fartyg.

I forskargruppen ingår representanter för KTH Marina system, Wallenius Marine AB och Seaware AB.

Forskningsgruppens arbete finansieras, utöver av ovan nämnda organisationer, av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Sjöfartsverket.

Projektledare är Anders Rosén KTH.

Under 2011 har 500 tkr kostnadsförts.

Se artikel på sida 24.

Scrubberlaboratorium – 450 tkr

Projektet syftar till att utrusta Chalmers befintliga motorlabb, en 100kW fyrcylindrig motor, med en scrubbermodul för studier av (seawater) scrubbing som rökgasreningsmetod. Scrubberlaboratoriet möjliggör såväl tekniska som miljökemiska och ekotoxikologiska studier, samt kommer att användas både i forskning och undervisning.

Projektledare är Ida-Maja Hassellöv, Chalmers Sjöfart och Marin Teknik. Under 2011 har 450 tkr kostnadsförts.

Se artikel på sid 20.

Circle Raft (CR) – 590 tkr

Projektet skall utveckla en prototyp till en ny räddningsutrustning av "float-away" karaktär. Utrustningen består av 5 ringelement stuvade inuti varandra vilka förses med nät i botten. Det cirkulära räddningspaketet skall tillverkas i autoklavhårdad kolfiber. Den framtagna produkten skall testas och godkännas av DNV.

Utveckling och tillverkning sker i samarbete med Marström Composite AB i Västervik. Den större CR-ringen utformas för att kunna utgöra ett komplement till RC 5, se nedan.

Projektledare är Sven Söreljus. Under 2009 har 450 tkr kostnadsförts.

Sven Söreljus har under 2011 beviljats ytterligare medel om 140 tkr för slutförande av projektet.

Medlen har kostnadsförts under 2011.

Utveckling av metod för ritningsgranskning ur arbetsmiljöperspektiv vid ny- och ombyggnad av fartyg – 300 tkr

Vid Chalmers pågår ett projekt som skall utveckla en metod för att systematiskt granska och utvärdera ett fartygs konstruktionsritningar ur ett funktions- och användarperspektiv med focus på de arbetsuppgifter som utförs ombord och under vilka förhållanden dessa utförs.

Det förväntade resultatet är en metodhandbok som kan användas vid planering och konstruktion av ny- eller ombyggnad av fartyg.

Projektledare är Anna-Lisa Osvalder. Under 2011 har 300 tkr kostnadsförts.

Se artikel sida 19.

Villkorade innovationslån

Rescue Capsule 5, RC 5 – 1000 tkr

Innovatören Sven Sörelius har utvecklat ett nytt sätt att rädda liv till sjöss. Genom att utnyttja ett "float-away system" baserat på en räddningskapsel som när fartyget sjunker flyter iväg med besättningen väl skyddad inne i kapseln uppnås en större säkerhet jämfört med konventionella livbåtar.

Företaget Marström Composite AB i Västervik har tagit på sig att utveckla en

version av kapseln, RC 5, som skall tillverkas av kolfiber.

Av lånet är 900 tkr utbetalt.

Vingen – 1000 tkr

Innovatören Hans Sjöblom har under en längre tid arbetat med ett system som väsentligt skall förbättra möjligheterna att hitta en nödställd person i vattnet.

Systemet består av en uppblåsbar "Vinge" som förvaras i ett paket av ett cigarettpaketets storlek. Paketet kan appliceras på t ex en livväst. Vingen som fylls med helium är så aerodynamiskt utformad att den oavsett vindhastighet håller sig på den höjd som medges av linan till den nödställda, cirka 30 meter. Genom att Vingen ger ett mycket stort radareko och är målad med starka färger medges en mycket stor upptäckts-sannolikhet både optiskt och med radar vilket avsevärt kan snabba upp en sökoperation.

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån om högst 1 Mkr till Hans Sjöblom för utveckling och test av en prototyp.

Electric Rescue Board – 450 tkr

En av initiativtagarna till den numera välkända räddningsfarkosten Rescuerunner, Fredrik Falkman, går vidare och utvecklar en ännu mindre räddningsenhet. Detta

Sven Sörelius vid sin Rescue Capsule 5. Foto: C. Nordling





Provkörning med Electric Rescue Board. Foto: F. Falkman

arbete är nu redo för att verifieras med utveckling av en fullt fungerande prototyp.

Projektet Electric Rescue Board bygger på en modern standardiserad fixeringsbår som utrustas med flytkraft och elektrisk framdrivning, till något som kan liknas vid en surfräddningsbräda med elmotor. Med en Electric Rescue Board kan en räddare utan ansträngning ta sig den sista biten, kanske 50 till 100 meter, för att utföra själva räddningen med minimala risker för skador. Den nödställda kan vid behov fixeras redan vid räddningen och båren, som kan kopplas loss från övriga enheten, kan sedan följa med patienten i hela räddnings- och vårdkedjan.

Målgruppen för Electric Rescue Board är sjöräddningsorganisationer, räddningstjänst, badvakter, hamnar, seglarskolor, marina installationer med flera.

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån om högst 300 tkr till Fredrik Industrial Design AB för utveckling och test av ny prototyp av sjöräddningskonceptet Electric Rescue Board.

Under 2011 har låneramen utökats med 150 tkr.

Medbox – 300 tkr

Projekt Medbox avser att förenkla distribution, lagerhållning och kontroll av föreskrivna mediciner och sjukvårdsmaterial ombord. Konceptet bygger på att en transportsäker medicinbox fylls med mediciner för fartygsapotek B1 och B2. Boxen ersätter sen det traditionella befintliga lagersystemet ombord och placeras i sjukhytten i obru- tet skick till dess att någon medicin måste användas vid sjukdomsfall.

Då olika mediciner och sjukvårdsartiklar

har olika utgångsdatum är det tänkt att ett rederis fyllda MedBoxar ska cirkulera årsvis till och från Skeppsapotek för kontroll och utbyte av utgångna produkter och därefter skickas till fartyg i turordning.

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån om 300 tkr till sjökapten Sten Ekelund.

Kultur

Sjömanshusmuseum, Uddevalla - 500 tkr

Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum har till ändamål att återskapa ett sjömanshus samt levandegöra och sprida kunskap om sjömanshusen och sjöfolkets levnads- och arbetsvillkor.

Museet visar dels hur mönstring skedde och ger historiska tillbakablickar. I en särskild avdelning skildras Krigsseglarna och de svenska offer kriget skördade. Verksamheten bedrivs året runt och inträdet är fritt. I museet finns arkivmaterial tillgängligt för forskning om fartyg och besättningar.

Museets verksamhet bedrivs i egen fastighet som utan vederlag förvärvats från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Stiftelsen har beslutat att långsiktigt stödja museets fortsatta verksamhet. Beslut tas med tre års framförhållning. Beslut avseende 2015 fattas under 2012.

Sjöfartens Kultursällskap - 31 tkr

Sjöfartens Kultursällskap är en ideell förening, öppen för alla intresserade av sjöfartskultur i vid mening. Föreningens främsta syfte är att öka det sjöfartskulturella intresset inom och utom sjöfartsnäringen.

Stiftelsen stödjer Kultursällskapet genom att betala en årlig medlemsavgift och svara

för hyra av monter vid den årliga bokmässan i Göteborg, se nedan.

Bok- och Biblioteksmässan 2011 - 185 tkr
Sjöfartsmontern, som under devisen "Sjöfartskultur" arrangeras av Sjöfartens Kultursällskap, har traditionsenligt sponsrats av Stiftelsen. I montern finns böcker om sjöfart att köpa eller beställa. Flera kända sjöfartsförfattare presenterade själva sina verk bl. a. berättade Ove Allansson om sin nyutkomna novellsamling "Myteristen" och Torbjörn Dalnäs presenterade sin bok "Utkik över sju hav – en 30 års kavalkad".

Montern blev som vanligt mycket uppmärksammasad och besöktes bl. a. av kulturminister Lena Adelsohn-Liljeroth.

En av höjdpunkterna under mässan var utdelningen av Stiftelsens Litteraturpris 2011 som tilldelades de två finlandssvenska författarna Thure Malmberg och Pär-Henrik Sjöström.

Priset om 20 000 kr delades ut av Stiftelsens ordförande Kenny Reinhold som redovisade prismotiveringen:

"Den svensk-finska färjetrafiken bör inte betraktas som enbart flytande jättehotell och nöjespalats. Den är en livlina för handelsutbytet mellan grannländer och en betydande arbetsplats för flera tusen svenska och finländska sjöanställda.

Färjetrafiken gör det möjligt för svenskar och finländare att besöka och lära känna varandra. Finland har exempelvis en rik svenskspråkig litteratur att bekanta sig med, i hög grad även på maritima områden. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus vill uppmärksamma två finlandssvenska författare som förtjänstfullt har bidragit till denna skatt. Samtidigt vill Stiftelsen peka på betydelsen av färjesjöfarten mellan länderna.

Skriftställaren och forskaren Thure Malmberg samt journalisten och författaren Pär-Henrik Sjöström har både tillsammans och var för sig kraftfullt bidragit till vår kunskap om den svensk-finska färjesjöfarten. Gemensamt har de gjort det i jubileumsverket "Bore 1897-1997: Ett sekel finländsk sjöfart", som berättar om en av pionjärerna bakom Silja Line.

Thure Malmberg har en diger meritlista som starkt maritimt engagerad redaktör på Hufvudstadsbladet under många år och författare till en rad vackra och välskrivna maritima skrifter. Däribland finns gedigna verk till Silja Line's 25-, 40- och 50-årsjubileer. Till det sistnämnda, år 2007, utkom Malmbergs praktverk "Femtio år med Silja". Malmberg har också byggt upp ett omfattande sjöarkiv, som har ställts till den maritimt intresserade allmänhetens förfogande.

Pär-Henrik Sjöström är känd inom den

Litteraturpristagarna Thure Malmberg och Pär-Henrik Sjöström omgivna av Christer Nordling och Kenny Reinhold. Foto: T. Dalnäs





2011 års belöningsmottagare. I mitten står årets hedersgäst och belöningsutdelare Ann-Catrine Zetterdahl, Sjöfartsverkets generaldirektör. Foto: T. Dalnäs

svenska sjöfartskretsen i sin egenskap av flitig medarbetare i Sjöfartstidningen och dess engelskspråkiga systerorgan Shipgaz. Med stor kunskap och stilistisk förmåga presenterar han bland annat den nordiska färjesjöfarten för en bred publik. I det digra praktverket "Vägen över havet" som utkom 2009 berättar han Viking Line's mångskiftande historia på ett informativt och medryckande sätt.

Direktionen anser att Thure Malmbergs och Pär-Henrik Sjöströms insatser för att belysa den symboliska bron mellan Sverige och Finland gör dem mycket väl förtjänta av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2011."

Stöd till författare m.fl.

Som exempel kan nämnas:

Stefan F Lindberg mfl – 30 tkr

För påbörjandet av projektet "De sista svenska sjömännen".

Peter Skanse, Båtdokgruppen – 50 tkr

För tryckning av två memoarsamlingar

- "Morfars brev hem. Om livet till sjöss 1873-1895" av Anders Parrow
- "Breven från barken Limari" av Mona von Jelenik.

BELÖNING 2011 785 tkr (732 tkr)

Stora ansträngningar har gjorts för att göra Stiftelsens belöningsverksamhet känd inom sjöfartsnäringen och framför allt bland sjöfolket. Således har annonsering skett i såväl fackpress som på bemanningskontoren på Filippinerna.

Årets belöningar delades ut den 4 maj i Sjöräddningssällskapets lokaler ute i Långedrag.

Hedersgäst och belöningsutdelare var Sjöfartsverkets generaldirektör Ann-Catrine Zetterdahl.

Högtiden inleddes med ett vetenskapligt seminarium där några av stiftelsens projekt redovisades. Anders Rosén, KTH presenterade projektet "Fartygs dynamik", Sten Hallström projektet "Utrymningsystem EAS" och Fredrik Falkman projektet "Electric Rescue Board".

Årets belöningar och stipendier tillföll drygt 40 personer varav flertalet var närvarande.

Flertalet belöningar avsåg tekniska innovationer, i många fall med tydlig bäring på säkerheten ombord, men traditionsenligt belönades även flera framstående sjöräddnings- och idrottsinsatser.

Alla belöningar med motiveringar framgår av foldern "Belöning 2011". Foldern, som kan hämtas från Stiftelsens hemsida www.sjofartstidningen.se.

sjomanshus.se, är tillsammans med Stiftelsens "Årsberättelse 2010" utsänd till samtliga svenska handelsfartyg.

Under Stiftelsens högtid delades också det nyinstittade INSJÖ-priset ut. Priset tillfaller person som på ett förtjänstfullt sätt engagerat sig i arbetet med INSJÖ avvikelse rapporteringssystem.

Som sista programpunkt bjöd SSRS på en mycket uppskattad demonstration av aktuell livräddningsutrustning där även tillfälle gavs att handgripligen "pröva på".

De belönade hyllades avslutningsvis med en välsmakande lunch på Långedrag Vårdshus.

Övrig verksamhet

Krigseglarna – 21tkr

Sjömanskyrkan i Sverige arrangerar i nära samarbete med Sjömanshusstiftelsen på olika platser i Sverige en årlig minneshögtid för svenska krigseglare. Högtiden äger rum under september/november.

Under 2011 har minneshögtider ägt rum i Uddevalla, Göteborg, Helsingborg, Karlstad, Malmö, Halmstad och Stockholm.

Antwerpenseglarna – 30 tkr

I den svenska sjömanskolonin i Antwerpen är få fortfarande aktiva, de flesta är pensionerade och har uppnått hög ålder. Dessa får genom Föreningen Antwerpenseglarna hjälp med hembesök, ledsagning vid sjukhusbesök och kontakt med myndigheter. Föreningen håller månadsmöten i egen hyrd lokal.

Broströms Pensionerade Befälhavare och Maskinchefers Klubb – 10 tkr

Klubben, som tidigare fått stöd för sin verksamhet från Broströms, söker stöd för genomförande av sitt 60-årsjubileum. Nuvarande ägare Maersk lämnar inte längre några bidrag.

Wista Sweden – 10 tkr

Wista Sweden genomförde en stor internationell konferens den 14-16 september i Stockholm.

Stiftelsen bidrog härvid som "Bronze Sponsor".

Sjöfartsidrott – 10 tkr

St. Olavsloppet, som etablerades redan 1988, är en landsvägsstafett mellan Trondheim och Östersund. Loppet har fått sitt namn efter den norske kungen Olav Haraldsson som regerade mellan 1015-1030. Kung Olav stupade i slaget vid Stiklestad den 29 juli 1030. Efter detta blev kung Olav Nordens helgon.

Lagen som deltar i St. Olavsloppet är allt från elitlag, företagslag till familjelag. Loppet består av fyra dagsetapper över 33 mil, den största delen av loppet går på asfalterad väg i den vackra fjällvärlden.

Ett lag bestående av sjöfolk från den norska och svenska handelsflottan, Team Seafarer, var anmälda i klassen Motion Mix. Tyvärr tvingades den norska lagdelen även i år lämna återbud medan de svenska sjöfararna med framgång sprang sträckan Norska gränsen – Östersund.

Trots något reducerad deltagarskara – även det svenska laget drabbades av återbud – avverkade Team Seafarers sin del av den 24:e upplagan av St Olavsloppet hela 17 minuter snabbare än under 2010 års upplaga.

Stiftelsen sponsrade den svenska lagdelen med overaller och tävlingsdräkter märkta med Stiftelsens logga.

Förslag till
"Belöning 2013"
insänds före
1 november 2012

Lag Team Seafarer efter St. Olavsloppet. Foto: A. Swensson



Bidragsverksamheten under 1972/73-2011 (tkr)

Period	Gratier	Akut hjälp	Stipendier	Utbildningsstöd	Forskning och utveckling	Kultur	Belöningar	Övriga bidrag	Totalt
1972/73-76/77	2753	48	213	225			67	136	3442
	80%	1,4%	6,2%	6,5%			2%	3,9%	100,0%
1977/78-81/82	3736	23	1155	794	38		608	237	6591
	56,7%	0,4%	17,5%	12%	0,6%		9,2%	3,6%	100,0%
1982/83-86/87	3872	53	2722	840	818	87	1625	223	10240
	37,8%	0,5%	26,6%	8,2%	8,0%	0,9%	15,9%	2,1%	100,0%
1987/88-91/92	7561	148	5414	1193	5605	1039	1929	412	23301
	32,4%	0,6%	23,3%	5,1%	24,0%	4,5%	8,3%	1,8%	100,0%
1992/93-1996	12945	426	8823	3386	6752	1190	2186	647	36355
	35,6%	1,1%	24,3%	9,3%	18,6%	3,3%	6%	1,8%	100,0%
1997-2001	18272	606	19057	3896	7364	4467	3202	1003	57867
	31,6%	1%	32,9%	6,7%	12,7%	7,7%	5,5%	1,7%	100,0%
2002-2006	19439	693	15661	5748	12109	4549	3639	276	62044
	31,33%	1,11%	25,24%	9,26%	19,51%	7,33%	5,86%	0,44%	100,0%
2007	3514	95	2379	831	2729	794	1271	161	11774
	29,84%	0,80%	20,20%	7,05%	23,17%	6,74%	10,80%	1,40%	100,0%
2008	3120	82	2309	4957	3457	725	807	16	15473
	20,16%	0,53%	14,92%	32,04%	22,34%	4,69%	5,22%	0,1%	100,0%
2009	2649	90	1597	75	3989	780	748		9928
	26,68%	0,90%	16,09%	0,76%	40,18%	7,86%	7,53%		100,0%
2010	2486	59	1787	288	3293	805	732	100	9550
	26,03%	0,62%	18,71%	3,02%	34,48%	8,43%	7,66%	1,05%	100,0%
2011	2 775	105	2 046	830	3 657	867	785	61	11 126
	24,94%	0,94%	18,39%	7,46%	32,87%	7,79%	7,06%	0,55%	100,0%
Totalt	83 122	2 428	63 163	23 063	49 811	15 303	17 599	3 272	257 691



Inger Örnquist tar över rollen som kanslist efter Ingrid Ahl. Foto: C. Nordling

Metod för att systematiskt granska fartygsritningar ur ett arbetsmiljöperspektiv

Genom finansiering från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har vi fått möjlighet att utveckla en metod för att systematiskt granska och utvärdera ett fartygs konstruktionsritningar ur ett arbetsmiljöperspektiv. Ett flertal studier inom såväl sjöfarten som andra branscher visar att ergonomiska brister i en arbetsplatsutformning ökar risken för kostsamma driftstörningar och olyckor som kan skada både människa, miljö och egendom. Det är därför viktigt att redan vid planeringen av ett nytt fartyg eller av en större ombyggnad anpassa fartygets arbetsmiljö efter människans fysiska och mentala förmågor och begränsningar. Ju tidigare allvarliga brister i den framtida arbetsmiljön kan uppträckas och åtgärdas desto bättre, eftersom det är både kostsamt och inte alltid möjligt att göra ändringar när fartyget väl har byggts klart.

Innan ett fartyg byggs eller byggs om för en svensk beställare ska fartygets ritningar lämnas in som underlag för Transportstyrelsens tillsyn och bedömning av fartygets sjövärdighet, arbetsmiljö och boendemiljö. Enligt arbetsmiljölagen ska även personalen på fartyget eller deras arbetstagarorganisation ges möjlighet att komma med synpunkter på ritningarna. Det finns flera fördelar med att involvera personalen i en designprocess. Både som användare och utförare tillför de viktig praktisk kunskap om vilka

arbetsuppgifter som utförs på ett fartyg och under vilka olika förhållanden uppgifterna ska uträttas. Denna praktiska och verklig-hetsförankrade kunskap är inte alltid känd av de som ritar och konstruerar fartyget.

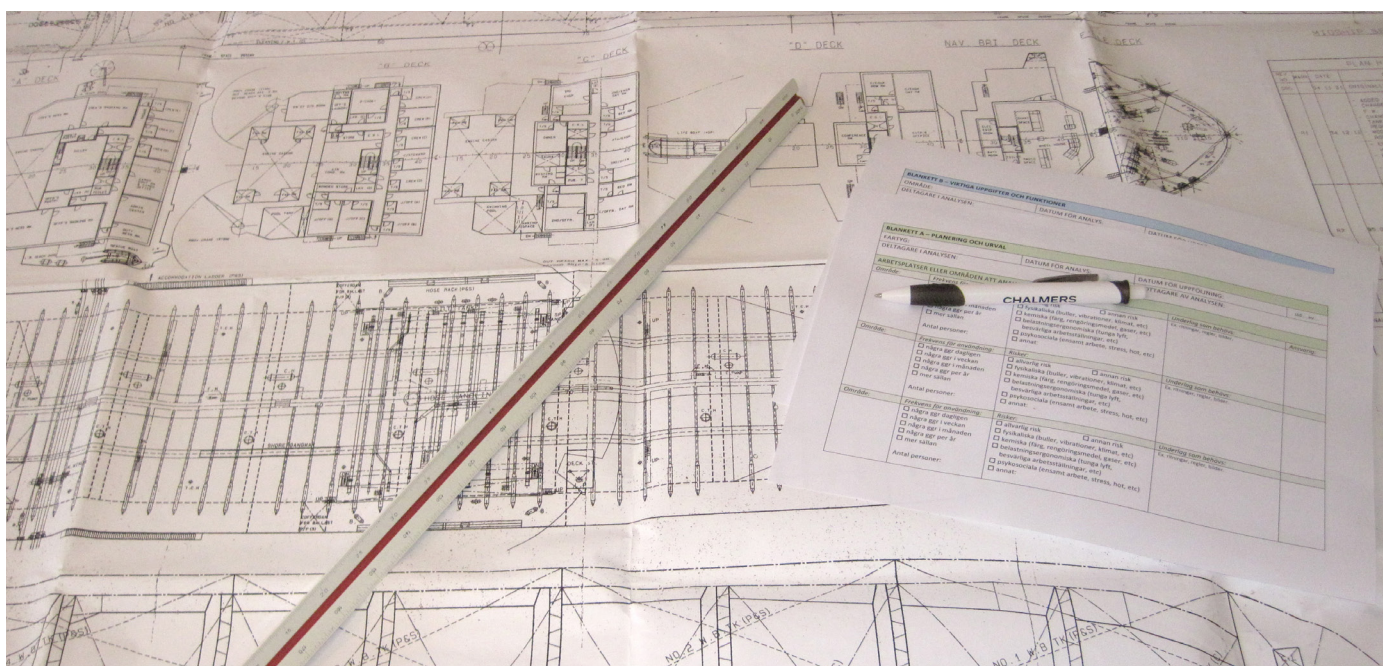
Dessutom bidrar personalens delaktighet till ett ökat lärande för alla involverade i designprocessen samt en acceptans hos personalen för det slutliga lösningsförslaget.

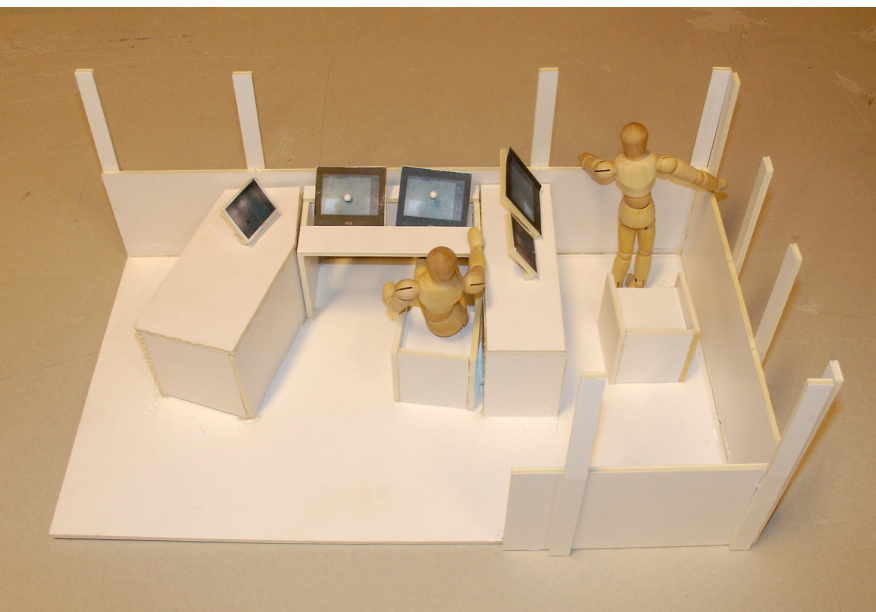
Det är inte alltid så enkelt att bedöma hur den färdiga arbetsmiljön kommer att se ut genom att enbart titta övergripande på ritningar. Det krävs både kunskap och vana för att föreställa sig en korrekt bild av hur det faktiskt kommer att se ut i verkligheten. Ett vanligt förfarande vid ritningsgranskning är att man utifrån tvådimensionella översikts- eller detaljritningar försöker bedöma om utförandet uppfyller de lagkrav som finns. Ritningarna finns då i pappersform eller digitalt. Det finns också programvaror på marknaden som hjälper till att visualisera resultatet tredimensionellt och att man kan vandra runt och se miljön från olika perspektiv. Ett vanligt exempel från vardagslivet är t ex programvaror som gör det möjligt att planera och rita sitt nya kök eller badrum så att man kan få en uppfattning om hur det kommer att se ut innan man beställer. Ytterligare ett sätt att representera verkliga miljöer på är att använda sig av skalmodeller eller mockuper i papp, plast eller trä.

Cecilia Österman
Arbetsmiljöingenjör och
Sjöingenjör, CTH, Göteborg
cecilia.osterman@chalmers.se

Anna-Lisa Osvalder
 Bitr. professor i människa
 maskinsystem, CTH, Göteborg
anna-lisa.osvalder@chalmers.se

Ritningsgranskning. Foto: C. Österman





Oavsett om verkligheten är representerad med två- eller tredimensionella ritningar eller skalenliga modeller, är det fortfarande nödvändigt att fundera över vilka uppgifter och funktioner som ska utföras vid de olika arbetsplatserna. Metoden som utvecklas i detta projekt innebär ett systematiskt angreppssätt för att utvärdera ett fartygs konstruktionsritningar eller skalmodeller ur ett funktions- och användningsperspektiv, snarare än ur det mer klassiska förhållningssättet där överensstämmelse endast med gällande lagkrav avseende arbetsmiljö står i fokus. Metoden fokuserar på och utgår från de arbetsuppgifter som utförs ombord under olika förhållanden i olika miljöer. Klassisk hierarkisk uppgiftsanalys och länkanalys ligger till grund för angreppssättet.

I metoden kan man använda sig av olika

sätt att representera verkligheten på för den systematiska granskningen. Vilken slags representationsmodell (två- eller tredimensionella ritningar, skalmodeller etc.) man väljer beror på vad som är praktiskt och ekonomiskt rimligt i det enskilda fallet. Ofta kan en kombination av olika modeller vara användbara under olika faser i designprocessen. En systematisk iterativ granskning bidrar till ett effektivare utvecklingsarbete där brister och tänkbara förbättringsmöjligheter kan upptäckas och åtgärdas i ett tidigt skede. Därmed minskar dels nödvändiga och kostsamma om- och tillbyggnader för att uppfylla gällande regler, dels minskar risken för uppkomst av ohälsa och olycksfall.

Metoden är framtagen för att enkelt kunna användas av personer utan omfattande vana och kunskap i att tolka tekniska ritningar, till exempel av fartygets skyddsombud eller annan personal ombord. Andra användargrupper inkluderar redier, fartygskonstruktörer samt inspektörer från klassificeringsbolag, myndigheter, försäkringsbolag med flera.

För närvarande arbetar vi med ytterligare vidareutveckling av metoden så den ska fungera som en enkel, informativ och strukturerad manual för granskning av fartygsritningar med avseende på arbetsmiljöaspekter. Under året kommer metoden testas på ett antal intressegrupper och resultatet utvärderas, för att få fram underlag till eventuell ytterligare modifiering. Metoden beräknas vara färdig, dokumenterad och tillgänglig för fritt användande i slutet av 2012.

Renare avgaser med seawater scrubbing

Ida-Maja Hassellöv
Forskarassistent, Phd
Sjöfart och Marin Teknik,
CTH, Göteborg
ida-maja@chalmers.se

Under hösten 2011 har sjöfartens nya svavelregler debatterats flitigt i Sverige, där vi allt sedan 1970-talet haft ett stort engagemang i nationell och internationell strävan efter att minska utsläppen av försurande svaveloxider. De negativa hälso- och miljöeffekterna av dessa försurande gaser är väl dokumenterade och orsakar årligen samhället

stora kostnader. Regelverken har gradvis skärpts för landbaserad verksamhet, där man övergått till användning av lågsvavliga bränslen. Regleringen av sjöfartens utsläpp av svaveloxider har dock länge släpat efter och i början av 2000-talet prognosticerades sjöfartens utsläpp i Europa att överskrida motsvarande landbaserade utsläpp redan år

2020, om inte åtgärder vidtogs (Box 1). Mot denna bakgrund beslutade IMO att revidera MARPOL Annex VI och införa en gradvis minskning av högsta tillåtna svavelhalt i fartygsbränsle (Box 2).

För att kunna uppfylla de skärpta kraven, och minska sjöfartens utsläpp av svaveloxider finns idag två alternativ. Det ena är att byta till ett renare, men dyrare, lågsvavligt bränsle. Utöver den ökade bränslekostnaden kräver bytet till lågsvavligt bränsle även anpassning av exempelvis val av smörjolja i maskin. Faller valet på LNG (Liquified Natural Gas), som är naturligt svavelfri, krävs helt nya rutiner och ändringar av såväl tekniska konstruktioner som infrastruktur för bunkring.

Ett alternativ till lågsvavligt bränsle är att använda sig av en seawater scrubber (SWS) där avgaserna tvättas i havsvatten som sedan släpps tillbaka överbord. Svaveloxider har mycket hög löslighet i havsvatten och slutprodukten när gaserna reagerat med havsvatten är sulfat, vilket är en naturligt förekommande komponent i havsvattnet. Svavlet i sig utgör alltså inget hot mot den marina miljön, däremot blir havsvattnet under processen mycket surt och pH sjunker snabbt från det för havsvatten naturliga pH 8 till pH 3. Utöver att det sura vattnet är mycket korrosivt och ställer höga krav på materialval i scrubberanläggningen, finns det också en risk att man skulle kunna få en

lokal eller regional försurningseffekt i den marina miljön. Speciellt i områden där man har intensiv sjöfart men begränsat vattenutbyte, såsom estuarier eller till och med delar av Östersjön.

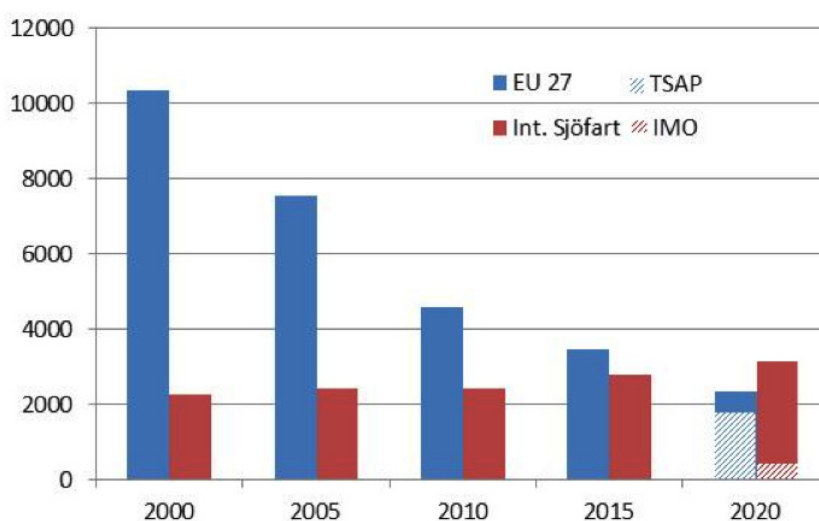
Utöver reningen av svaveloxider, kommer också partikulärt material att tvättas ur avgaserna. Detta förutspås att på sikt ha en ännu större miljö- och hälsomässig vinst än reningen av försurande gaser. Trots ett massivt intresse för scrubbing finns det idag inga oberoende studier av eventuella negativa miljöeffekter. Därmed finns inte heller förutsättningarna för att i ett tidigt skede kunna påverka teknikutvecklingen av scrubbing inom de områden där eventuella förbättringar behövs; exempelvis kan man justera pH genom tillsats av bas (buffra havsvattnet), innan man släpper tillbaka det överbord. Genom installationen av en scrubbermodul till Chalmers befintliga motorlabb, möjliggörs såväl forskning av miljöeffekter som teknikutveckling och optimering av scrubbingteknik.

På marknaden finns idag flera olika scrubbertillverkare och det finns flera varianter av tekniken. Exempelvis finns det system där man kan växla mellan ett öppet system där havsvattnet omedelbart släpps överbord och ett stängt system där man tvättar avgaserna i en kontinuerligt buffrad vattenlösning. Det senare kan

Foto: morguefile.com



Box 1



Källa: www.airclim.org

vara ett alternativ för att komma runt eventuella försurningseffekter i instängda havsområden.

Mycket talar för att scrubbing är en teknik som kommer att få genomslag inom sjöfarten de närmaste åren. Därför är det också angeläget att tekniken finns med i utbildningen av våra framtida sjöbefäl. Scrubbermodulen kommer därför att användas i undervisningssyfte genom olika typer av laborativ verksamhet anpassad för de tre respektive utbildningsprogrammen som bedrivs vid Institutionen för Sjöfart och marin teknik: Sjöingenjör, Sjökapten, samt Sjöfart och logistik. Därmed utgör scrubbermodulen också ett lysande exempel på samverkan mellan forskning och utbildning, vilket skapar ömsesidigt mervärde.

Box 1

Baslinjescenario för utsläpp av svaveldioxid (SO₂) i kiloton per år under perioden 2000-2020, för landbaserade källor inom EU27

och från internationell sjöfart i Europeiska vatten.

EU27 = Utsläpp från landbaserad verksamhet i alla EU-länder samt inrikes sjöfart

Int. Sjöfart = Utsläpp från internationell sjöfart i Europeiska vatten.

TSAP = EU's målsättning för minskade utsläpp i linje med "EU Thematic Strategy on Air Pollution" från september 2005.

IMO = Förväntat resultat från tillämpning av MARPOL Annex VI enligt revision i oktober 2008

Box 2

Införande av nya gränsvärden för maximalt svavelinnehåll i bunkeroljor. Införandet av ett globalt tak om 0.5% 2020 föregås av en utvärdering 2018 för att säkerställa att beslutet är rimligt att genomföra till 2020. Notera också att det lägsta svavelinnehållet för ECA-områden (0.1%) fortfarande är 100 gånger högre än vad som idag är tillåtet i lastbilsbränsle.

Box 2

	2012	2015	2020
ECA-områden (Emission Controlled Areas) Östersjön, Nordsjön och Engelska kanalen	1.0%	0.1%	
Utanför ECA	3.5%		0.5%

Källa: www.airclim.org

Arbete och Åldrande inom Svensk Sjöfart

År 2009 påbörjade Sjöfartshögskolan i Kalmar ett forskningsprojekt som, med finansiering från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, avsåg att studera svenska sjömän och deras förhållande till arbete och yrke i Sjöfararens År 2010. Projektets två viktigaste undersökningsområden var sjömännens motivation i arbetet för det specifika red-eriet och sjömännens motivation i sjömans-yrket.

Bakgrunden var branschens behov av rekrytering och av att bättre kunna behålla ombordpersonal inom yrket. Studien tog sin utgångspunkt i att sjömännens förhållande till arbete och yrke, liksom till familjeliv och fritid, kan förväntas variera genom livet. Ett betydande fokus sattes på hur arbetsrelaterade attityder varierar mellan olika åldersgrupper. På grund av en politisk ambition att förlänga människors yrkesaktiva liv, lades lite extra uppmärksamhet vid den äldsta åldersgruppen 55+. Projektet vilar i huvudsak på enkätsvar från drygt 1300 sjömän ur svenska sjömansregistret, samt ett mindre antal intervjuer med personalansvariga från olika rederier.

Studiens resultat visar att sjömansyrket är ett starkt identitetsskapande yrke och att detta grundar sig främst i upplevelsen av yrkets arbetsinnehåll. Motivationen i yrket blir starkare med åren och med den tid man investerat till sjöss. Den grupp sjömän som har möjlighet att inspireras av äldre sjömän inom familjen uppvisar särskilt hög motivation redan i unga år. De kategorier som identifierar sig starkast med sjömansyrket är manskap tillhörande däck och maskin.

När det gäller sjömännens lojalitet och engagemang i sina specifika rederier finner vi jämförbara nivåer med vad som kan observeras i tidigare mätningar av den svenska befolkningens motivation i sina arbetsorganisationer. Studien har också visat att den generella arbetstrivseln är högre än vad som tidigare uppmäts hos befolkningen i stort. Men det finns orosmoln. Studien visar att sjömännens motivation i tjänst för aktuellt rederi försämras påtagligt och oberoende av åldersgrupp vid händelse av utflaggning.

Situationen för de äldre sjömännen kan sammanfattas så att deras yrkeserfarenhet, med tonvikt på de äldre sjöbefälens kompetens, uppskattas av arbetsgivarna och att de själva har anpassat sig väl till sjömanslivet utan att indikera nämnvärda problem med perioder av avskildhet från närstående och vänner i land. På det hela taget är de sjömän som i åldern 55+ verkligen vill fortsätta arbeta till sjöss oftast de som också kan göra det. Från arbetsgivarhåll uppfattas detta också vara den grupp äldre som har förmåga att tillföra något extra i organisationen. Det framkom att arbetsgivare allmänt anser 67 år vara en lämplig övre gräns för ombordtjänstgöring. Det finns dock en specifik komplikation rörande den äldsta gruppen. Sjömän i åldern 55+ uppvisar, som enda åldersgrupp, en signifikant lägre motivation i yrket om de tjänstgör på utflaggat fartyg.

Resultaten för de yngre sjömännen antyder flera utmaningar som bör uppmärksammas redan vid rekrytering, utbildning och vid de unga sjömännens första möten med sjömanslivet. Det är i de yngre grupperna (19-42 år) som negativa upplevelser relaterat till avskildhet från närstående och vänner återfinns. Det är också i den yngsta åldersgruppen (19-30 år) som vi hittat den största andelen som håller för troligt att de kommer att lämna sjömanslivet under de närmaste två åren. De yngsta seniorbefälen utgör den grupp som oftast upplever ansträngning i samband med arbetet. Vidare påverkas de yngre sjömännens yrkesmotivation i negativ riktning av att tjänstgöra länge på samma fartyg, medan motivationen i aktuellt rederi påverkas negativt av att tjänstgöra länge i samma befattning.

Resultaten visar också på behov av fördjupade studier, särskilt när det gäller utflaggningens attitydkonsekvenser. I studien blev det uppenbart att den generellt lägre motivationen i det specifika rederiet vid tjänstgöring på utflaggade fartyg har sin orsak i sjömännens upplevelse av besättningens sociala sammansättning. Det framkom också att den betydligt lägre motivationen i yrket hos de äldre sjömännen på utflag-

Carl Hult
Lektor
Kalmar Sjöfartshögskola
carl.hult@lnu.se

gade fartyg har sin orsak i upplevelsen av en bristande trygghetsstruktur. Vi vet dock inte exakt vad i den sociala sammansättningen eller vad i trygghetsstrukturen som är orsaken.

Allt sammantaget har studien kunnat observera ett antal personalpolitiska utmaningar för svensk sjöfart. Det som är gemensamt för de flesta av dessa är att lösningen ligger i ett gott samarbete mellan olika parter. När det gäller de yngre sjömännen bör utmaningarna uppmärksammas av både utbildare och arbetsgivare för att ingången i yrket ska bli så bra som möjligt. När det gäller de äldre sjömännen och upplevelsen av trygghetsstrukturen vid utflaggning krävs framför allt ett samlat engagemang och ett gott samarbete mellan arbetsgivare och fackförening.

Även om Sjöfartens År 2010 kanske inte blev det år som alla sjömän skulle önskat, kan vi kanske så småningom se tillbaka på året som en startpunkt för ett ökat intresse för hur sjömännens upplevda arbetssituation inverkar på motivation och engagemang i yrke och anställning.

Jag vill tacka Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för att projektet blev möjligt och där särskilt Christer Nordling som läst och kommenterat från start till slutspurt. Jag vill också tacka deltagarna i projektets referensgrupp och alla kollegor vid Sjöfartshögskolan för engagemang och kloka synpunkter. Jag vill tacka Jan Snöberg som bidragit med upprepade detaljkritiska granskningar av rapportens text och min trogne assistent Andreas Åsenholm, tillika medförfattare till ett kapitel, samt Margareta Ljung som deltagit i olika moment av projektet och är medförfattare till två kapitel. Dessutom vill jag tacka sociologer Ulf Drugge och Paavo Bergman för viktiga synpunkter på en tidig version av rapporten. Ett stort tack också till Sveriges alla sjömän som har bidragit med sin tid genom att svara på enkäten.

Slutligen vill jag rikta uppmärksamheten till minnet av sjökapten Christer Bergquist. Christer var med från start och var en viktig samtalspartner fram till dess han hastigt och tragiskt lämnade oss innan projektet hunnit i hamn.

Fartygs dynamik

Anders Rosén

PhD, Naval Architect
KTH Marina system, Stockholm
aro@kth.se

Med stöd av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Sjöfartsverket har avdelning Marina system på Kungliga Tekniska högskolan, och företagen Wallenius Marine AB och Seaware AB, bildat en gemensam forskargrupp inom området fartygs dynamik. Forskargruppens mål är att utveckla kunskaper, metoder och verktyg som är användbara för att förbättra sjösäkerhet, arbetsmiljö och transportkvalitet vid konstruktion och drift av fartyg. I synnerhet arbetar forskargruppen med frågor som rör fartygs dynamiska stabilitetsegenskaper, där olyckliga kombinationer av fartygets skrovgeometri, lastkondition, fart och kurs relativt vågorna, och vågornas längd, höjd och fart, kan leda till att fartyget utvecklar mycket stora rullningsvinklar eller till och med kapsejsar. Incidenter på senare år, som till exempel fartyget Finnbirch's förlisning, har påvisat

att behovet av ytterligare kunskaper inom detta område är stort.

Figur 1. Finnbirch med slagsida efter lastförskjutning orsakad av stabilitetsförlust i följande sjö vilket senare ledde till att fartyget kapsejsade och sjönk. (Foto: Sjöfartsverket).



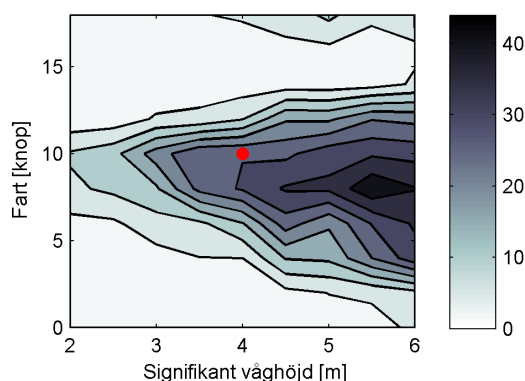
Här ges en kort överblick över forskargruppens arbete under 2011:

Forskargruppen har analyserat incidenter med så kallad parametrisk rullning som inträffat med några av Wallenius biltransportfartyg. De analyserade incidenterna har inte varit kritiska för fartygens säkerhet, men analys av mätningar från verkliga händelser och dialog med besättningar är ovärderligt för att öka förståelsen för de komplexa

utvecklade rullningsvinklar på upp till 30 grader i följande sjö på grund av parametrisk excitation. Gräskalorna visar simulerad rullningsvinkel i grader för samma fartyg i samma vågperiod och vågriktning.

Verkliga fall har visat att det kan vara mycket svårt för besättningar att utan hjälpmedel bedöma risknivåer relaterade till fartygs dynamiska stabilitetsegenskaper. Vissa fartyg kan till exempel drabbas av parametrisk rullning där stora rullningsvinklar utvecklas i relativt beskedliga våghöjder. Forskargruppen har utvecklat metoder och verktyg som i realtid ombord kan stödja besättningar, att tolka rådande sjöstillstånd i relation till fartygets dynamiska stabilitetsegenskaper, och att fatta beslut för ett säkert framförande av fartyget. Figur 3 ger exempel på hur beslutstödsinformationen kan presenteras ombord på ett fartyg i Finnbirch's situation vid olyckstillfället med vågorna infallande från norr. Det övre röda fältet visar kombinationer av kurs och fart där parametrisk rullning riskerar att utvecklas i det rådande sjöstillståndet med det aktuella fartyget. Det nedre fältet anger motsvarande risk för stabilitetsförlust. För 18 knop i sydlig kurs, vilket gällde för Finnbirch vid olyckstillfället, indikeras som synes risk för stabilitetsförlust. De utvecklade metoderna har implemente-

Figur 2

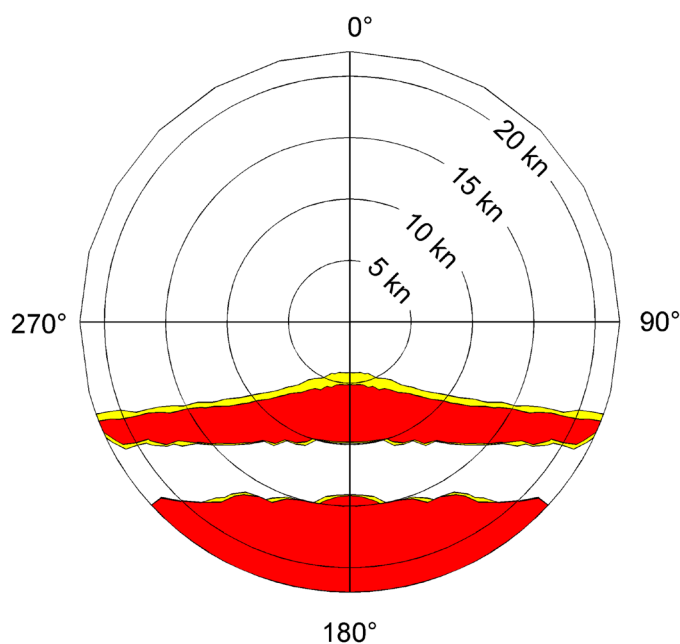


mekanismer som påverkar fartygs dynamiska stabilitetsegenskaper. Resultat från dessa studier har publicerats i form av ett kapitel i boken *Parametric resonance in dynamical systems* [1] (siffror inom hakparentes hänvisar till referenslistan i slutet av artikeln). Även Finnbirch-olyckan har analyserats, [2].

Matematiska modeller är bra verktyg för att tolka incidenter, och nödvändiga för att på designstadiet kunna få en fullständig bild av ett fartygs dynamiska stabilitetsegenskaper. Forskargruppen har tidigare utvecklat en matematisk modell för simulering av fartygs hävning, stampning och rullning, vilken visat sig ha god tillförlitlighet i internationell jämförelse. Modellen utvecklas nu till att omfatta samtliga sex frihetsgrader vilket kommer att ge möjligheter till ytterligare fördjupad förståelse. Figur 1 ger ett exempel på hur simuleringar kan användas för att utvidga bilden av tillstånden som rådde vid en incident där ett fartyg drabbades av parametrisk excitation. Som synes är det god överensstämmelse mellan simuleringarna och de verkliga observationerna.

Figur 2: Den röda cirkeln markerar fart och signifikant våghöjd där fartyget

Figur 3



rats i Seawares system EnRoute Live och utvärderas nu ombord på Wallenius fartyg i dialog med besättningarna. Forskargruppen kommer att presentera och demonstrera den utvecklade beslutstödsmetodiken i relation till simuleringar och verkliga incidenter vid den internationella konferensen STAB 2012, [2].

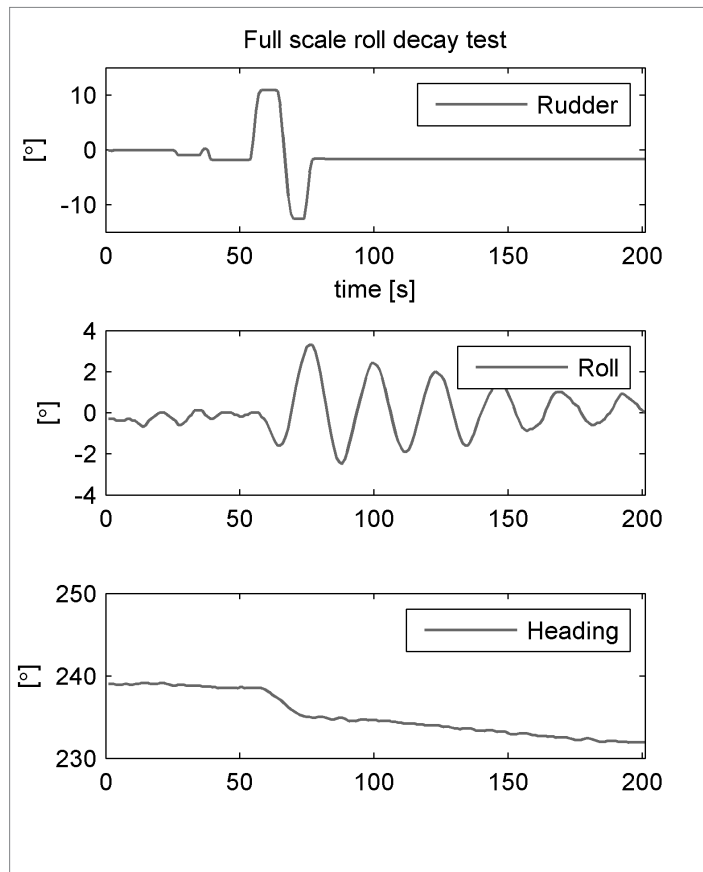


Fig 4

Figur 3: Exempel på hur beslutstöd kan presenteras för besättningar i form av risknivåer relaterade till parametrisk rullning (övre fältet) och stabilitetsförlust (nedre fältet) i det rådande sjötillståndet med det aktuella fartyget.

Fartygs förmåga att dämpa ut rullningsrörelser är centralt för fartygets dynamiska stabilitetsegenskaper och därtill relaterad säkerhet. Samtidigt inbegriper rulldämpning mycket komplexa mekanismer som är att svåra att modellera och beskriva. Med hjälp av experiment med Wallenius fartyg, har forskargruppen utvecklat och utvärderat

metoder för att, såväl i modellskala som i fullskala och med semi-empiriska metoder, utvärdera fartygs rulldämpning. Figur 4 ger ett exempel på mätserier från ett av Wallenius fartyg som visar hur en rullningsrörelse kan induceras med hjälp av kontrollerade roderimpulser. Rulldämpningen bestäms sedan ur mätningen av den avklingande rullningsrörelsen. Dessa metoder är mycket värdefulla för att skapa förbättrad noggrannhet i simuleringar och i ombordbaserade beslutstödssystem. Även dessa studier kommer att presenteras vid den internationella konferensen STAB 2012, [3].

Figur 4: Uppmätta roderörelser och efterföljande rullningsrörelser vid ett så kallat roll-decay-prov i fullskala med ett av Wallenius fartyg för att bestämma rulldämpningen.

Forskargruppen fortsätter att stödja Transportstyrelsen i det internationella sjösäkerhetsarbetet, där vi bidrar med inlagor till utvecklingen av nästa generations stabilitetskriterier inom IMO [4] och deltar vid IMO's SLF-möten. Forskargruppen arbetar aktivt för att etablera såväl nationella som internationella nätverk. Under 2011 har representanter från forskargruppen bland annat deltagit i en workshop om fartygs stabilitet i Washington i USA; i en workshop om parametrisk rullning i Longyearbyen i Norge; och vid Stiftelsen Sveriges Sjömanshus belöningsdag i Långedrag där en stor mängd sjöbefäl och annat sjöfolk deltog. Vi har också vid två tillfällen haft besök av forskare från DTU (Danmarks Tekniska Högskola) vid våra seminarier och bidragit med fullskaledata till deras forskning. Representanter från forskargruppen har även varit med och bildat en ny internationell kommitté för forskning inom området fartygs stabilitet (SRDC, Stability Research and Development Committee). Dessa nätverk ger goda förutsättningar för samarbeten i forskargruppens fortsatta arbete, vilket kommer att omfatta fördjupning av här beskrivna studier och ytterligare studier, till exempel rörande metoder och system för att kontrollera och minska fartygs rörelser.

BOKSLUT

Resultaträkning (tkr)

Intäkter

	Not	2011	2010
Utdelningar			
Aktiekonsortiet	1	7 240	5 658
Aktieindexkonsortiet	3	513	
Räntekonsortiet	2	5 022	4 501
Övriga räntor	4	16	4
Utdelning Carnegie WW Ethical	5		521
Summa direktavkastning		12 791	10 684

Verksamhetskostnader

Förvaltningsarvode		-434	-555
Administrationskostnader	6	-2 318	-2 084
Förvaltningskostnader	7	-897	-439
Marknadsföringskostnader		-429	-264
Summa verksamhetskostnader		-4 078	-3 342

Symposier		0	-15
------------------	--	----------	------------

Resultat före avskrivn. och extraordin.poster		8 713	7 327
--	--	--------------	--------------

Reavinster	8	5 102	2 331
Årets överskott		13 815	9 658

Balansräkning (tkr)

Tillgångar	Not	2011-12-31	2010-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	9	198 826	199 884
Inventarier, bokf. värde	10	0	0
Summa anläggningstillgångar		198 826	199 884
Omsättningstillgångar			
Långfristiga fordringar			
Innovationslån		2 650	2 290
Kortfristiga fordringar			
Upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	11	193	181
Skattekonto		0	2
Summa kortfristiga fordringar		193	183
Kassa och bank		4 245	1 830
Summa omsättningstillgångar		7 088	4 303
Summa tillgångar		205 914	204 187
Skulder och eget kapital			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	12	180 234	178 955
Fritt	13	24 643	23 415
Summa eget kapital		204 877	202 370
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Upplupna kostnader	14	203	297
Upplupna skatter	15	106	80
Beslutade ej utbetalade anslag	16	626	1 323
Kammarkollegiets fondbyrå		102	117
Summa kortfristiga skulder		1 037	1 817
Summa skulder och eget kapital		205 914	204 187
Ansvarsförbindelser	17	8 000	12 912

Sammandrag balansräkning (tkr) 2007-2011

Tillgångar	11-12-31	10-12-31	09-12-31	08-12-31	07-12-31
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	198 826	199 884	192 506	188 787	188 616
Inventarier netto bokf.v.	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar					
Långfristiga fodringar	2 650	2 290	563	0	0
Kortfristiga fodringar					
Upplupna intäkter o. förutbetalda kostnader	193	181	170	182	201
Skattekonto	0	2	50		
Kassa o. bank	4 245	1 830	11 656	8 723	7 500
Summa tillgångar	205 914	204 187	204 945	197 692	196 317
Skulder o. eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	180 234	178 955	177 887	176 862	175 324
Fritt	24 643	23 415	24 572	14 916	20 312
Summa eget kapital	204 877	202 370	202 459	191 778	195 636
Kortfristiga skulder					
Upplupna kostnader	203	297	149	135	300
Upplupna skatter	106	80	72	78	63
Beslutade ej utbetalda anslag	626	1 323	2 157	5 612	193
Kammarkollegiets fondbyrå	102	117	108	89	125
Summa eget kapital och skulder	205 914	204 187	204 945	197 692	196 317
Ansvarsförbindelser	8 000	11 416	15 018	3 003	2 620

Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen har upprättats enligt Bokföringslagen och Årsredovisningslagen.

Placeringstillgångar

Kammarkollegiet sköter den ekonomiska förvaltningen för ett antal stiftelser och andra fonder. För förvaltningen har kollegiet bildat ett aktiekonsortium och ett räntekonsortium. Under 2011 har också ett aktieindexkonsortium bildats. Tillgångarna i respektive konsortium ägs gemensamt av de stiftelser/fonder som har placerat kapital i konsortiet genom köp av andelar. Andelarna är lika stora och medför lika rätt till den egendom som ingår i konsortiet. Konsortierna är även i övrigt uppbyggda efter förebild av värdepappersfonder, men de omfattas inte av lagen (2004:46) om investeringsfonder.

I Stiftelsens bokföring behandlas andelar i konsortierna på samma sätt som andelar i värdepappersfonder. Det innebär att andelar i konsortierna tas upp som tillgångar i balansräkningen värderade till anskaffningsvärdet med beaktande av nedskrivningsbehov.

Utdelning från konsortierna tas upp som intäkt. Vid utdelning från konsortierna tillämpas principen att utdelningar motsvarar respektive konsortiums direktavkastning. Varken realiserade eller orealiserade värdeökningar delas ut.

Anskaffningsvärdet för andelar i aktiekonsortiet är marknadsvärdet vid anskaffningstidpunkten och inlösenvärdet är marknadsvärdet vid inlösenstillfället.

Anskaffnings- och inlösenvärdet för andelar i räntekonsortiet är marknadsvärdet vid anskaffnings- respektive inlösentidpunkten, dock högst ett så kallat nominellt värde som fastställs för ett år i taget och som motsvarar marknadsvärdet omedelbart efter det att utdelning lämnats. Om marknadsvärdet vid anskaffnings- respektive inlösentidpunkten överstiger det nominella värdet, betraktas skillnaden som upplupen ränta.

Enligt av tillsyningsmyndigheten utfärdade föreskrifter får högst 70 % av stiftelsens eget kapital till bokfört värde placeras i aktier eller aktierelaterade fonder varav 25 % får vara utländska aktier eller i Sverige förvaltade fonder med inriktning på utländska aktier. Återstoden av det egna kapitalet skall placeras i räntebärande fonder eller konsortier.

Anslag till institutioner m.fl.

För anslag med längre löptider än pågående kalenderår och bestämda utbetalningsterminer upprättas skriftliga avtal med bidragsmottagaren. Som ansvarsförbindelse har härvid upptagits under nästkommande verksamhetsåret förfallna belopp. Övriga anslag skuldförs vid beslutstillfället och belastas det fria fondkapitalet.

Innovationslån

Lån kan beviljas för projekt som

- syftar att förbättra säkerheten, arbetsmiljön och trivseln för sjöfolk ombord och
- bedöms ha en sådan ekonomisk bärighet att lånet kan återbetalas inom en 5-årsperiod.

Eftergift för återbetalningsskyldighet kan beviljas därest projektet bedöms varken ha gett eller kan förväntas ge ett tillräckligt stort ekonomiskt utbyte för att bära kostnaderna.

Eget kapital

Det egna kapitalet har uppdelats i bundet respektive fritt fondkapital.

Det bundna fondkapitalet utgörs av de medel Stiftelsen mottagit för förvaltning vid och efter dess bildande. Kapitalet har även tillförts stadgeenliga årliga avsättningar av direktavkastningen jämte vissa under tidigare år uppnådda betydande reavinster.

Den föreskrivna målsättningen för Stiftelsens förvaltning är att de mottagna medlen skall bevaras och behålla sin köpkraft i aktuellt penningvärde men att kapital därutöver är disponibelt för verksamheten.

Not 1

Utdelning från aktiekonsortiet (tkr)

	Utdelning/andel		Utdelning (tkr)	
	2011	2010	2011	2010
Avstämningsdag 30 november				
En del av årets utdelning har reinvestrats i räntekonsortiet (1 600 tkr) resterande har utbetalats	143,87	108,69	7 240	5 658

Not 2

Utdelning från räntekonsortiet (tkr)

	Utdelning/andel		Utdelning (tkr)	
	2011	2010	2011	2010
Avstämningsdag 30 november				
Årets utdelning har reinvestrats i räntekonsortiet	5,6	5,23	5 022	4 501

Not 3

Utdelning från aktieindexkonsortiet (tkr)

	Utdelning/andel		Utdelning (tkr)	
	2011		2011	
Avstämningsdag 30 november.				
Årets utbetalning har utbetalats.	6,09		513	

Not 4

Övriga räntor, mm (tkr)

	2011	2010
Likvidkonto (förvalt av Kammarkollegiet)	8	4
Handelsbanken	7	0
Övrigt	1	0
	16	4

Not 5

Utdelning Carnegie WW Ethical

	2011	2010
Avstämningsdag 2010-06-27 5% på marknadsvärdet	0	521
Engagemanget avslutat 2011-03-11	0	521

Not 6

Administrationskostnader (tkr)

	2011	2010
Löner	1 087	891
Arbetsgivaravgifter	153	79
Pensioner	52	51
Särsk. löneskatt på pensioner o pens.prem.	13	13
Övriga personalkostnader	34	59
Andel i lokalkostnader	461	462
Kontorsmaterial och trycksaker	158	129
Småinventarier, underhåll samt leasing	75	76
Servicekontrakt	57	110
Konsulttjänster	75	75
Revision	67	61
Tele och porto	46	38
Försäkringar	36	28
Diverse kostnader	4	12
	2 318	2 084

Not 7

Förvaltningskostnader (tkr)

	2011	2010
Ordförande och vice ordförande fast arvode	30	27
Arbetsgivaravgifter på arvoden	7	8
Direktion förrättningskostnader inkl. sociala avgifter	314	263
Andel i lokalkostnader	149	140
Konferensresa	352	0
Uppvaktningar och övrig representation	45	1
	897	439

Not 8

Reavinster (tkr)

Under året har reavinster tagits hem i samband med avyttring av aktieandelar i Aktiekonsortiet för att finansiera stiftelsens verksamhet. En viss reaförlust uppstod vid slutlig avveckling av engagemanget i Carnegie's World Ethical Fond 2011-03-11.

	2011	2010
Reavinster, netto	5 102	2 331

Not 9

Placeringstillgångar

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		Förändr*	Bokfört värde		Marknadsvärde (tkr)	
	2011	2010	2011	2010	%	2011	2010	2011	2010
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	50 326	52 058	4 134,33	4994,55	-14,35%	77 715	80 389	208 063	260 005
Aktieindexkonsortiet	84 207	84 209	101,04	121,05	-11,50%	10 072	10 072	8 508	10 193
Räntekonsortiet	896 734	844 055	125,95	125,16	5,38%	111 038	104 418	112 945	105 642
Summa						198 825	194 879	329 516	375 840
Förvaltade av Carnegie WW Ethical	0	59 638	0	85,26	0	0	5 005	0	5 084
Totalvärde						198 825	199 884	329 516	380 924

Övervärde 130 690 tkr (f.å. 181 042 tkr)

*Inklusive utdelning, kr/andel: aktiekonsortiet 143,87, aktiekonsortiet 6,09 resp räntekonsortiet 5,95

Indexförändringar**

	2011
KK:s jfr-ind (80% OMX30+20% MSCI World NET dev)	-11,47%
OMX Stockholm 30 Cap GI	-14,31%
MSCI World Index NET (SEK)	-3,34%
OMRX Bond All 1-3 years	5,21%

**Källa Kammarkollegiet

Not 10

Inventarier (tkr)

	2011-12-31	2010-12-31
Ingående bokförda värden		
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

	2011-12-31	2010-12-31
Bokförd avskrivning		
Ingående ackumulerad avskrivning	-2 064	-2 064
Årets avskrivning	0	0
Summa bokförd avskrivning	2 064	2 064
Netto bokfört värde	0	0

Värderingen av de invärderade inventarierna har skett den 6 mars 1990 av Lars Edelstam, av Stockholms Handelskammare förordnad besiktningsman för konst- och antikviteter.

Inventarier (tkr)

Inventariebeståndets sammansättning 2011-12-31

Möbler (varav med antikvärde 409)	570
Mattor	143
Gardinuppsättning	51
Böcker 15 hyllmeter (Matematik, Geografi, Nautica, Reseskildringar fr 1700-tal)	120
Böcker 54 hyllmeter (Använda i undervisning på Stockholms Sjöbefälsskola)	200
Bokverk Chapmans, Architectura Navalis Mercatoria	125
Atlas H J Hansen (1791)	30
Navigationsinstrument	92
Tavlor	292
Kontorsmöbler o. Utrustning	407
Övrigt	34
Summa bokfört bruttovärde	2 064

Inventarierna är egendomsförsäkrade för 2 818 tkr

Not 11

Upplupna intäkter och förutbetalda kostnader (tkr)

	2011	2010
Hyra	134	131
Förskottsbetalda kostnader	33	50
Diverse fodringar	26	0
	193	181

Not 12

Bokfört bundet fondkapital (tkr)

	2011	2010
Sammansättning		
Vid Stiftelsens bildande överlämnade medel:		
Från Sjöfartsverket	3 863	3 863
Från Sjömanshus balanserade egna medel	12 890	12 890
Från Sjömanshus övertagna donationsmedel	4 041	4 041
Efter bildandet tillkommande medel förvaltade av:		
Sjöfartsverket	536	536
Sjöbefälsskolan i Stockholm	3 374	3 374
Handelsflottans Kultur- och fritidsråd	60	60
Lotsverkets Enskilda Pensionskassa	144	144
Västra Handelskammaren, Göteborg	126	126
Hilda Palmqvist, Härnösand 81/82	33	33
M/S Marneborg	10	10
Stadgeenliga avsättningar,		
ingående balanserat värde	39 840	38 772
årets avsättning	1 279	1 068
Reavinster ingående balanserat värde	114 038	114 038
Summa utgående bokfört bundet fondkapital	180 234	178 955

Övertagna donationsmedel jämte tillkommande medel för vilka medel särskild redogörelse lämnats i skrift 99-12-31, har enligt av Kammarkollegiet fattade permutationsbeslut överförts till ovan redovisat bundet fondkapital att samförvaltas enligt Kungl. Maj:ts beslut 1972-05-05.

I efterföljande sammanställning har redovisats kapitalets reala förändring 1973-2011, utvisande per 2011-12-31 ett ackumulerat överskott på 171 620 tKr (f.å. 223 329).

Kapitalets reala förändring 1973-2011 i tkr

Balansdag	Kapital enligt balansräkning exkl. disp. avkast	Ej realiserat övervärde i v.papper	Totalt kapital till marknadsvärde	Kapital-73 omräknat efter KPI-index	Real kapitalförändring vinst	Real kapitalförändring förlust	Akkumulerad vinst/förlust	KPI-index Basår 49
1973-06-30	20 794	-	20 794	20 794	-	-		287
1980-06-30	23 001	1 029	24 030	40 687	-	16 657	-16657	562
1985-06-30	30 282	31 414	61 696	68 042	19 831	9 520	-6 346	879
1990-06-30	126 780	34 466	161 246	92 005	84 412	8 825	+69 241	1 189
1991-06-30	128 837	24 545	153 382	100 284		16 143	+53 098	1 296
1992-06-30	131 125	16 984	148 109	102 296		7 285	+45 813	1 322
1993-06-30	133 566	43 614	177 180	107 223	24 144		+69 957	1 384
1994-06-30	135 407	53 733	189 140	109 978	9 205		+79 162	1 418
1994-12-31	135 767	58 584	194 351	110 911	4 278		+83 440	1 430
1995-12-31	146 143	67 676	213 819	113 393	16 986		+100 426	1 462
1996-12-31	148 650	107 705	256 355	112 850	43 079		+143 505	1 455
1997-12-31	149 618	139 500	289 118	114 711	30 902		+174 407	1 479
1998-12-31	165 812	139 121	304 933	113 470	17 056		+191 463	1 463
1999-12-31	166 764	262 272	429 036	114 945	122 628		+314 091	1 482
2000-12-31	167 794	257 050	424 844	116 262		5 509	+308 582	1 499
2001-12-31	166 036	206 116	372 152	119 365		55 795	+252 787	1 539
2002-12-31	169 585	104 038	273 623	121 847		101 011	+151 776	1 571
2003-12-31	170 576	133 638	304 214	123 398	29 040		+180 816	1 591
2004-12-31	171 476	150 079	321 555	123 708	17 031		+197 847	1 595
2005-12-31	172 636	204 973	377 609	124 794	54 868		+252 815	1 609
2006-12-31	173 921	238 727	412 648	126 810	33 023		+285 838	1 635
2007-12-31	175 324	203 992	379 316	131 212		37 734	+248 104	1 692
2008-12-31	176 862	89 504	266 366	132 360		114 098	+134 006	1 707
2009-12-31	177 887	142 787	320 674	133 584	53 084		+187 090	1 723
2010-12-31	178 955	181 042	359 997	136 668	36 239		+223 329	1 763
2011-12-31	180 234	130 690	310 924	139 304		51 709	+171 620	1 797

Kommentar:

Omräknat kapital efter KPI-index inkluderar i likhet med det bokförda kapitalet tillkommande donationsmedel 4,3 Mkr men ej realisationsvinster och stadgeenliga avsättningar. Kapital enligt balansräkning per 2001-12-31 har minskat med redovisat negativt värde för balanserat fritt eget kapital 2001.

Not 13

Fritt fondkapital

	2011	2010
Ingående kapital 1 jan.	23 415	24 572
Årets resultat	13 815	9 658
Stadgeenlig avsättning	-1 279	-1 068
Bidragsverksamheten		
Bidrag till behövande		
Gratial	-2 775	-2 486
Akut hjälp	-105	-59
Övriga bidrag till nytta och gagn för sjöfolket		
Stipendier	-2 046	-1 787
Utbildningsstöd	-830	-288
Forskning och utveckling	-3 752	-3 293
Kultur	-867	-805
Belöningar	-785	-732
Övriga bidrag	-61	-100
Summa bidrag	-11 221	-9 550
Förätningskostnader m.m.		
för stipendieverksamheten	-1	-1
för anslagsverksamheten	-30	-71
Återförda ej utnyttjade anslag	95	0
Forskningsseminarium	-151	-125
Utgående kapital 31 december	24 643	23 415

Not 14

Upplupna kostnader (tkr)

Sammansättning	2011	2010
Reserv för revisionsarvode	40	50
Gratual	7	6
Reserv för tryckning årsberättelse	95	63
Diverse räkningar	21	70
Upplupna löner	40	108
Totalt	203	297

Not 15

Upplupna skatter (tkr)

	2011	2010
Skattedeklaration 2012-01-18		
Arbetsgivaravgifter	30	20
Avdragen prel.skatt	77	62
Särskild A-skatt	-1	-2
Totalt	106	80

Not 16

Beslutade ej utbetalda anslag (tkr)

Sammansättning	2011	2010
Utvecklingsstipendier	136	146
Anslag till institutioner m fl	490	1 177
Totalt	626	1 323

Utvecklingsstipendier

Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalas. Restbeloppet utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Övan oreglerade stipendier har ålderssammansättning enligt nedan.

Beviljade år	2011	Totalt
	Antal stipendier	
2007	2	50
2008	2	40
2009	1	20
2010	2	26
Totalt	7	136

Not 17

Ansvarsförbindelser (tkr)

Sammansättning	Löptid	2011-12-31
Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum	2012-2014	1 500
Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:		
CTH, forskartjänst	2012-2015	6 000
KTH, forskningsprojekt	2012	500
Summa ansvarsförbindelser		8 000

Av beloppet beräknas 2 500 tkr komma att förfalla till betalning under 2012.



Bårtäcke från 1783 som varit i Stockholms sjömanshus ägo fram till nedläggningen 1969. Det består av sammet med silvertråd. Bårtäcket hänger numera i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus kansli i Stockholm.

Stockholm den 7 mars 2012

Kenny Reinhold, Ordförande

Christer Themnér, Vice ordförande

Håkan Friberg

Bengt Eurén

Christer Lindvall

Christer Nordling, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2012-05-

Jan Nyström, Auktoriserad revisor



REVISIONSBERÄTTELSE

Till styrelsen i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus
Org.nr. 802005-7173

Rapport om årsredovisningen

Jag har reviderat årsredovisningen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2011.

Styrelsens ansvar för årsredovisningen

Det är styrelsen som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som styrelsen bedömer är nödvändig för att upprätta en årsredovisning som inte innehåller väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen på grundval av min revision. Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing och god revisionssed i Sverige. Dessa standarder kräver att jag följer yrkesetiska krav samt planerar och utför revisionen för att uppnå rimlig säkerhet att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter.

En revision innefattar att genom olika åtgärder inhämta revisionsbevis om belopp och annan information i årsredovisningen. Revisorn väljer vilka åtgärder som ska utföras, bland annat genom att bedöma riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel. Vid denna riskbedömning beaktar revisorn de delar av den interna kontrollen som är relevanta för hur stiftelsen upprättar årsredovisningen för att ge en rättvisande bild i syfte att utforma granskningsåtgärder som är ändamålsenliga med hänsyn till omständigheterna, men inte i syfte att göra ett uttalande om effektiviteten i stiftelsens interna kontroll. En revision innefattar också en utvärdering av ändamålsenligheten i de redovisningsprinciper som har använts och av rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen, liksom en utvärdering av den övergripande presentationen i årsredovisningen.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mitt uttalande.

Uttalande

Enligt min uppfattning har årsredovisningen upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en i alla väsentliga avseenden rättvisande bild av stiftelsens finansiella ställning per den 31 december 2011 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen.



Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Utöver min revision av årsredovisningen har jag även reviderat styrelsens förvaltning för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2011.

Styrelsens ansvar

Det är styrelsen som har ansvaret för förvaltningen enligt stiftelselagen och stiftelseförförordnandet.

Revisorns ansvar

Mitt ansvar är att med rimlig säkerhet uttala mig om huruvida jag vid min granskning funnit att någon styrelseledamot handlat i strid med stiftelselagen eller stiftelseförförordnandet. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande har jag utöver min revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i stiftelsen för att kunna bedöma om någon styrelseledamot är ersättningskyldig mot stiftelsen eller om det finns skäl för entledigande. Jag har även granskat om någon styrelseledamot på annat sätt har handlat i strid med stiftelselagen eller stiftelseförförordnandet.

Jag anser att de revisionsbevis jag har inhämtat är tillräckliga och ändamålsenliga som grund för mitt uttalande.

Uttalande

Styrelseledamöterna har inte handlat i strid med stiftelselagen eller stiftelseförförordnandet.

STOCKHOLM den 8 maj 2012

Jan Nyström
Auktoriserad revisor

Ordinarie ledamöter från 1 maj 2011

Kenny Reinhold
Christer Themnér
Håkan Friberg
Bengt Eurén
Christer Lindvall

Göteborg, ordförande, för SEKO Sjöfolk
Stockholm, vice ordförande, för Sjöbefälsförbundet
Göteborg, för Sveriges Redareförening
Stockholm, för Sveriges Redareförening
Åkersberga, för Sveriges Fartygsbefälsförening

Ersättare från 1 maj 2011

Karl-Arne Johansson
Karl-Erik Finnman
Roger Lindgren
Louise Langley
Jörgen Lorén

Göteborg, för Kenny Reinhold
Helsingborg, för Christer Themnér
Göteborg, för Håkan Friberg
Göteborg, för Bengt Eurén
Göteborg, för Christer Lindvall



Kansliet i arbete – Christer, Inger och Olav.

Stiftelsens kansli

Christer Nordling
Ingrid Ahl
Inger Örnquist
Olav Johansen

Kanslichef
Kanslist
Kanslist från 1 dec
Ekonomiansvarig

Postadress
Telefon:
E-post:
Hemsida:
Organisationsnummer:
Plusgiro:

Katarinavägen 22, 1 tr, 116 45 Stockholm
08-641 44 37
info@sjomanshus.se
www.sjomanshus.se
80 20 05-7173
1568-5



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast vecka 5, 14, 30 och 40.
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium.
- Förslag till "Belöning 2013" insänds före 1 november 2012.
- Gratial och akut hjälp vid behov.

Insänds till Kansliets adress enligt nedan.

*Katarinavägen 22, 116 45 Stockholm
tel 08-641 44 37
e-post: info@sjomanshus.se
www.sjomanshus.se*