



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2010



Stiftelsens utveckling 2006-2010 (tkr)

Balansdag	2010-12-31	2009-12-31	2008-12-31	2007-12-31	2006-12-31
Bundet fondkap enl balansräkning	178 955	177 887	176 862	175 324	173 921
Bundet fondkap till marknadsvärde	359 995	320 674	266 366	379 316	412 648
Ingångskap omräkn efter KPI index	136 668	133 584	132 360	131 212	126 810
Real kapitalförändring					
ackumulerat värde	223 329	187 090	134 006	248 104	285 838
årets förändring	36 239	53 084	-114 098	-37 734	33 023
i % av ing. fondkap.markn.v.	11,30%	19,92%	-30,08%	-9,14%	8,75%
Balansomslutning (markn.värde)	385 227	347 732	287 196	400 309	427 164
Placeringstillgångar					
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	275 283	219 710	183 887	300 846	328 030
i % av balansomsl.markn.v.	71,45%	63,18%	64,03%	75,15%	76,8%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	105 643	115 583	94 404	91 763	92 453
i % av balansomsl. markn.v.	27,42%	33,23%	32,87%	22,92%	21,65%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	95 467	81 421	96 247	96 247	89 388
i % bokf. bundet kapital	53,34%	45,77%	54,41%	54,89%	51,4%
Avkastning					
räntor o utdelningar	10 684	10 255	15 379	13 931	12 851
reavinster/reaföruster	2 331	13 778	-58	9 345	5 001
förändring i övervärden	38 255	53 283	-114 488	-34 735	33 754
totalavkastning	51 270	77 316	-99 167	-11 459	51 606
i % av ing.balansomslutn. markn.v	14,74%	26,92%	-24,77%	-2,68%	13,24%
Adm. o förvaltn.kostn.					
	3 078	3 041	3 005	3 000	2 891
Bidragsverksamheten					
% av räntor/utdelningar	89,36%	96,81%	100,61%	84,51%	89,87%
% " " " ./. kostnader	125,55%	137,62%	125,04%	107,71%	116%
Indexförändringar					
Affärsvärld.generalindex	23,14%	46,89%	-41,80%	-6,82%	24,5%
OMRX Bond All 1-3 years	0,69%	5,12%	8,38%	3,22%	1,79%
KPI	2,32%	0,93%	0,88%	3,48%	1,62%



HMS Carlskrona angör Örlogshamnen i Karlskrona den 5 december 2010 med sin 86 m långa "hemlängtan" blåsande.
Foto: T. Dalnäs

Innehåll

Året som gick	4
Ordföranden har ordet	5
Historik och bildande	6
Direktionens arbete	7
Personal	8
Bidragsverksamheten 2010	9
Bidragsverksamheten 1972–2010	18
Projekt som stiftelsen stödjer	19
BOKSLUT	
Resultaträkningar	27
Balansräkningar	28
Notbilaga	30
Revisionsberättelse	41
Stiftelsens Direktion och kansli	42



Prov med Electric Rescue Board, se artikel s.19. Foto: F. Falkman

Året som gick

Redovisade värden i Mkr. Föregående år ()

- Årets direktavkastning 10,7 (10,3)
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 181,0 ökning med 38,3
 - Viss allokering har skett till aktierelaterade instrument. Av årets direktavkastning har 10,1 reinvestrats i Kammarkollegiets aktieindexkonsortium
 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument 95,5 och för räntebärande 104,4.
- Totalavkastningen 51,3 (77,3) motsvarar 14,8 % (26,9 %) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enl KPI-index sedan Stiftelsens start t.o.m. 10-12-31: 223,1 (187,1).
- Verksamhetens kostnader: administration och förvaltning 3,1 (3,0)
- Bidragsverksamheten 9,5 (10,0) vilket motsvarar 89,3 % av direktavkastningen (96,8 %). Balanserade disponibla medel uppgår per 10-12-31 till 23,4. Beloppet beräknas, med per balansdagen beslutade åtaganden, täcka verksamhetens kostnader för år 2011.

Summa mottagna medel 1973 – 2010	25,1
Omräknat enligt KPI	136,7
Avkastningsmedel 1973 – 2010	
Avsatta till bundet kapital	153,9
Förbrukade i bidragsverksamheten	246,5
Orealiserade övervärden per 2007-12-31	181,0
Totalt	581,4
i % av mottagna medel	2 316,3%
Konsumentprisindex procentuell förändring 1973 – 2008	514,3%

Direktionens ordförande har ordet

2010 var ett konstigt och mycket händelserikt år. Året utropades av IMO som Sjömannens år och skulle uppmärksammas och hedras därefter. Men för svenskt sjöfolk blev det med några få undantag knappast Sjömannens år. Denna stiftelse är ett av dessa få undantag. Viljan från IMO var god. Men att ta upp frågan, förvalta den och göra den till något gott och uppseendeväckande för sjöfolket i Sverige, uteblev tyvärr.

Det kanske mest spektakulära som hände 2010, utöver allt det vanliga som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus brukar uppmärksamma, var hemkomsten av örlogsfartyget HMS Carlskrona.

HMS Carlskrona återvände den 5 december efter ett långt och ärofyllt uppdrag i den EU-ledda Operation Atalanta, där det svenska örlogsfartyget skötte sina sysslor och åtaganden med en enastående bravur och tjänade både svenska och andra civila sjömän som tvingades att passera Adenviken. Från stiftelsens sida tackar vi den svenska marinen för dess enastående insats för framför allt det svenska sjöfolket, men även självklart allt seglande sjöfolk runt om i världen.

Stiftelsen uppvaktade besättningen i Karlskrona genom att framföra SSS:s djupa tacksamhet över inblandade parter engagemang och överlämna en tavla målad av konstnären Stig Fyring. Tavlan symboliserar det civila sjöfolkets tack till besättningen på HMS Carlskrona.

Sjöfolk över hela världen berörs direkt eller indirekt av piratverksamheten utanför Somalias kust. I slutet av 2010 satt över 700 sjömän som gisslan hos somaliska pirater. Piraterna går längre och längre ut från kusten och visar allt mer brutalitet och hänsynslöshet gentemot sina offer. Dessutom har de gått över en fruktansvärd gräns genom att mörda sjömän som tagits i gisslan. Detta är en mycket otäck och oroväckande utveckling för allt seglande sjöfolk världen över.

Sjöröveriet i denna region har ökat kraftigt efter det somaliska inbördeskriget på 1990-talet. Efter att regeringen föll 1991 hade landet ingen fungerande kustbevakning, vilket ledde till att utländska fartyg började bedriva illegalt fiske på somaliska vatten. Lokala fiskare beväpnade sig för att försvara sitt eget fiske och detta övergick efterhand i sjöröveri. Genom den totala korruptionen i delar av Somalia har sjörövarna kunnat nå frihet och framgång.



Stiftelsens ordförande, Kenny Reinhold. Foto: A. Kämpe

Som ordförande i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus är det med stolthet som jag tänker på hur bra och väl direktionen tillsammans med anställda inom SSS har företrätt både sjöfolket och sjöfartsnäringsen under 2010. Att vi dessutom kanske har medverkat till att överbrygga klyftan mellan civilt och militärt sjöfolk, det tycker jag känns extra bra.

Min förhoppning är att 2011 kommer att bli ett mycket bättre år!

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 sjölöag. 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 sjöfartsnärings 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,

gratialis 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 Kongl. 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 136,7 Mkr vid omräkning enligt KPI-index. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 10-12-31 till 179,0 Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 181,0 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**.*



Delar av Direktion och kansli i arbete. Foto: C. Nordling

Direktionens arbete

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utövar sin bidragsverksamhet utgående från stadgar fastställda av Kongl. 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 suppleant. Ledamöter och suppleanter 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 5 maj 2008 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 byrå förvaltar vad gäller placeringsstrategi, marknadsläge med mera.

För mandatperioden 1 maj 2008 – 30 april 2011 har Direktionen följande sammansättning:

Ordinarie:	Suppleant:	
Kenny Reinhold, ordförande	Karl-Arne Johansson	SEKO Sjöfolk
Christer Themnér, vice ordförande	Karl-Erik Finnman	Sjöbefälsförbundet
Håkan Friberg	Roger Lindgren	Sveriges Redareförening
Jan-Eric Nilsson	Björn Petrusson	Sveriges Redareförening
	fr 090618	Sveriges Fartygsbefälsförening
Per Ringhagen	Christer Lindvall	



Gösta Landell studerar med intresse Rescue Capsule 5. Foto: C. Nordling

Direktionen besökte i anslutning till sitt ordinarie sammanträde i augusti företaget Marström Composite AB i Västervik varvid redovisades läget avseende två av de projekt som stöds av Stiftelsen, Rescue Capsule 5 och SES-Circle Raft (se sid 13 och 12 för närmare presentation).

Stiftelsens Placeringsutskott har hållit ett protokollfört sammanträde under året.

Stiftelsen står under tillsyn av Sjöfartsverket. Som tillsynsman har under många år tjänstgjort förre sjösäkerhetsdirektören Johan Franson. Franson är nu pensionerad och har efterträtt av chefsjuristen vid Sjöfartsverket, Gunilla Malmlof.

Stiftelsen är sedan dec 2009-12-14 registrerad i Länsstyrelsens i Stockholms Län stiftelseregister. Registreringen innebär att tillsyn över Stiftelsen nu även utövas av Länsstyrelsen i Stockholms Län.

För att bringa klarhet i bla denna fråga har det under året gjorts en översyn av Stiftelsens stadgar i syfte att anpassa dessa till nutida verksamhetssätt och benämningar.

Översynen har resulterat i en framställan till Kammarkollegiet om permutation.

Kanslichefen har mot bakgrund av det ökande antalet filippinska belöningsmottagare deltagit i The 11th Asia-Pacific Manning & Training Conference i Manila den 16-18 november och under den 19 – 22 november följt Stiftelsens Stockholms Sjöfartshotell studieresa till samma stad.

Arvoden och traktamenten

Som framgår av not 6 har i fasta arvoden till ordföranden och vice ordföranden utgått sammanlagt 27 000 kr och till ordföranden i Granskningsgruppen har utgått arvode om 5 000 kr.

Härutöver har för varje sammanträde/förrättning utgått arvode om 3 000 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, varav en kvinnlig.
- Kanslichef: Christer Nordling
 - Kanslist: Ingrid Ahl
 - Ekonomiansvarig: Gösta Landell

Löner och ersättningar (tkr):		
	2010	2009
Löner	891	852
Arbetsgivaravgifter	79	184
Pensioner och pensionspremier	51	51
Särskild löneskatt på pensioner och pensionspremier	13	11
Totalt	1 034	1 098



Kirsi Siegfriids, SRAB Shipping tar emot belöning för 3:e styrman Jon Dexter Salise, m/t Nordic Victory, från Borgarrådet Ulla Hamilton. Foto: T. Dalnäs

Bidragsverksamheten 2010

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

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

Siffror inom parentes avser år 2009.

Gratial 2 486 tkr (2 649)

Gratial utgår efter Direktionens prövning till personer som är eller har varit verk-samma inom sjömansyrken och till sådana personers närmaste anhöriga. Riktlinjer för att erhålla gratial är att vederbörande sjö-man har haft cirka 75 månader till sjöss och har en årsinkomst understigande 150 000 kr för ensamstående och 250 000 kr för sam-manboende. Gratialbeloppet uppgår från år 2000 till 12 tkr.

Antalet gratialister utvisar en successiv minskning. Antalet gratialister utgjorde 1975/76 1 565 personer. Under 2010 har gratial utbetalts till totalt 198 personer.

Akut hjälp 59 tkr (90)

Ekonomiskt bistånd i form av ett engångsbe-

lopp kan utgå till ombordanställd vid upp-komna situationer/behov inom områden som egen hälsa, egen försörjning, eget boende eller egen omskolning på grund av arbetsskada.

Under 2010 har 9 personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 787 tkr (1 597)

Stiftelsen stödjer elever under utbildning med:

– Individuella stipendier

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

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

Under 2010 har 163 studerande beviljats individuellt stipendium.

– Lokal utdelning

Stiftelsen avsätter årligen medel att utnyttjas lokalt vid skola/sjöfartshögskola med utbild-ning syftande till sjömans- och sjöbefälsyr-ken. Medlen fördelas i proportion till antal elever vid respektive skola/högskola. Medlen disponeras av prefekt/rektor till studieresor,



M/S Athene. Foto: K. Magnusson

premier, stipendier, examensarbete eller annat ändamål som gynnar eleverna och studiemiljön vid skolan/högskolan. De tilldelade medlen skall tydligt kunna knytas till ändamålet ”undervisning eller utbildning”.

Under 2010 har 9 skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Utbildningsstöd 288 tkr (75)

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 2010 kan nämnas:

Svenska Kryssarklubbens Seglarskola – 90 tkr

Stöd till SXX ungdomsutbildning.

Vitsgarns Seglarskola – 75 tkr

Stöd till säkerhetsutrustning för Seglarskolans följebåtar.

Föreningen M/S Atene – 48 tkr

Stöd till utbyte av klätterselar.

The Tall Ships Races i Halmstad 2011 – 75 tkr

Stöd till ungdomars deltagande i TSR 2011.

Forskning och Utveckling 3 293 tkr (3 989)

Stiftelsen stödjer forskning och utveckling (FoU) som är till gagn för sjömän inom områdena säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolk. Stiftelsen följer respektive projekt genom deltagande i referensgrupp eller motsvarande.

Under 2010 har stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna belopp avser Stiftelsens totala satsning på det aktuella projektet.

Maskinrumsergonomi och -säkerhet – 13 859 tkr

Stiftelsen beslutade 2006 att totalfinansiera inrättandet av en ny forskartjänst vid Chalmers inom området ”Maskinrumsergonomi 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 utformas 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.

Forskartjänsten har under 2010 upprätthållits av sjöingenjören Monica Lundh.

Monica Lund doktorerade den 11 juni 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”. Se artikel på sida 20.

Den nya tjänsten utlyses och tillsätts under 2011. Under 2010 har kostnadsförts 1 000 tkr och under åren 2006 – 2009 3 446 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 disputera under hösten 2011.

Under 2010 har kostnadsförts 510 tkr.

First Responder Safe Transfer, FRST - 300 tkr

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

Beloppet utbetalt under 2008.

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 kan bli obligatorisk från den 1 juli 2012.

Beloppet kostnadsförts 2008-12-31.

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, att FRC kan ses från MRCC inom VTS-områden och att 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 2010.

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. Projektet är planerat att pågå till 2011-12-31 och projektledare är forskaren Carl Hult.

Under 2010 har kostnadsförts 983 tkr.

M/S Finnsailor. Foto: P-H. Sjöström



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 stora passagerarfartyg. Systemet, som är streckkodbaserat, skall utvecklas och testas ombord M/S Finnsailor.

Projektledare är sjökapten Sten Hallström och beloppet är kostnadsfört under 2008.

Se artikel sida 24.



M/V Mignon Foto: Wallenius Wilhelmsen Logistics

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” skall bildas en forskargrupp med det övergripande målet att möta sjöfartsnärings och samhällets behov av förbättrad sjösäkerhet, arbetsmiljö och transportkvalitet. Aktiviteterna inom forskargruppen skall omfatta 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 skall ingå 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 och 750 tkr har kostnadsförts under 2010. Se artikel på sida 22.

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.

SES – Circle Raft – 450 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 autoklavhärdat kolfiber. Den framtagna produkten skall testas och godkännas av DNV.

Utveckling och tillverkning sker i sam-

arbete med Marström Composite AB i Västervik. Den större CR-ringen utformas att kunna utgöra ett komplement till RC 5, se nedan.

Projektledare är Sven Sörelius och beloppet är kostnadsfört under 2009.

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.

Stiftelsen har beviljat ett villkorat innovationslån till Marström Composite AB om 1 Mkr.

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 cigarettpakets 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 upptäcktssannolikhet 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 – 300 tkr

En av initiativtagarna till den numera välkända räddningsfarkosten Rescuerunner, Fredrik Falkman, går vidare och utvecklar

en ännu mindre räddningsenhet. Detta arbete är nu redo 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 blir 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. Se artikel sida 19.

Medbox – 300 tkr

Projekt Medbox avser att förenkla distribution, lagerhållning och kontroll av föreskrivna mediciner och sjukvårdsmaterial ombord. Konceptet bygger på att en trans-



Medbox, se artikel s.26 Foto: S. Ekelund

Besök av kulturministern i Sjöfartsmontern på Bok- & Biblioteksmässan. Foto: M. Halvdanson





Björn Larsson – 2010 års litteraturpristagare. Foto: B. Larsson

portsäker 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 inno- vationslån om 300 tkr till sjökapt Sten Ekelund. Se artikel sid 26.

Kultur 805 tkr (780)

Sjömanshusmuseet, 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. Verksam- heten 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. Sålunda har under året fattats beslut om stöd med 500 tkr för 2014.

Sjöfartens Kultursällskap - 39 tkr

Sjöfartens Kultursällskap är en ideell fören- ing, öppen för alla intresserade av sjöfart- skultur 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 2010 - 141 tkr

Sjöfartsmontern, som under devisen "Sjö- fartskultur" arrangeras av Sjöfartens Kul- tursällskap, har traditionsenligt sponsrats av Stiftelsen. I montern finns böcker om sjöfart att köpa eller beställa. Flera kända sjöfarts- författare presenterade själva sina verk bla framträdde flera av medarbetarna i den av

Kultursällskapet utgivna novellsamlingen "Kärlek till sjöss".

Montern blev som vanligt mycket upp- märksam och besöktes bland annat av kulturminister Lena Adelsohn-Liljeroth.

En av höjdpunkterna under mässan var utdelningen av Stiftelsens Litteraturpris 2010 som tilldelades författaren Björn Larsson. Priset om 20 000 kr delades ut av Stiftelsens ordförande Kenny Reinhold som redovisade prismotiveringen:

"Författaren och seglaren Björn Larsson har i såväl romaner som essäer skildrat havet och människan och på ett intressant och lysande sätt vävt samman de stora existen- siella frågorna och spännande äventyr med vardagsliv ombord.

Flera av de karaktärer som Björn Larsson skildrar lever kvar hos läsaren långt efter det att böckerna är lästa. Inte minst kapten Marcel, änkan Le Grand och juveleraren i Kinsale i Drömmar vid havet. Eller Ulf Berntson, vars enastående äventyr som be- rättas i Den keltiska ringen börjar i Dragörs hamn en januarikväll när skepparen på katamaranen Sula ger honom sin loggbok.

För att träffa den karaktär som de flesta läsare minns bäst får vi bege oss till Rate's Bay på Madagaskar och lyssna på den gamle John Silvers egen berättelse som presenteras i romanen Long John Silver – den äventyr- liga och sannfärdiga berättelsen om mitt

fria liv och leverne som lyckoriddare och mänsklighetens fiende.

Genom Björn Larssons internationellt uppskattade författarskap löper en längtan efter frihet och Stiftelsen finner Björn Lars- son mycket väl förtjänt av 2010 års littera- turpris."

Stöd till författare m.fl.

Som exempel kan nämnas:

Signe Andrén – 30 tkr

För utgivning av boken "Ett liv under ånga".

Carl Krusell – 30 tkr

För utgivning av boken "Sjöstycken målade av befäl i Kungl. Flottan åren 1750-2000".

Kjell Håkansson – 20 tkr

För utgivning av boken "Möte med en ubåt".

Tom Roeck Hansen – 10 tkr

För utgivning av boken "Sven Barthel på Sillö".

BELÖNING 2010 732 tkr (748 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 engelska på beman- ningskontoren på Filippinerna.



Carl Krusell presenterar sin bok "Sjöstycken målade ..." vid bokmässan 2010. Foto: T. Dalnäs

Sjöfartsmontern på Bok- och Biblioteksmässan 2010. Foto: T. Dalnäs



2010 års belöningsmottagare utanför Östasiatiska Museet. Foto: T. Dalnäs



Förslag till
"Belöning 2012"
insänds före
1 november 2011

Årets belöningar delades ut den 5 maj i Östasiatiska Museet på Skeppsholmen i Stockholm. Hedersgäst och belöningsutdelare var Borgarrådet Ulla Hamilton.

Högtiden inleddes med en presentation av Stiftelsen och dess verksamhet varefter Kommendören 1. Gustaf Taube och Redaktör Torbjörn Dalnäs kåserade kring ämnet "Sjömän genom historien" i detta fall såväl örlogssjömän som handels sjömän. Ämnet alluderade på det av IMO för år 2010 proklamerade "Year of the Seafarer". 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 2010". Foldern, som kan hämtas från Stiftelsens hemsida www.sjomanshus.se, är tillsammans med Stiftelsens "Årsberättelse 2009" utsänd till samtliga svenska handelsfartyg.

I anslutning till Stiftelsens högtid delades

Matros Erica Wikström, m/s Oberon med Jan Berglöw och Peter Jodin, Wallenius Marine. Foto: T. Dalnäs



det nyinstitfödda INSJÖ-priset ut. Priset tillfaller person som på ett förtjänstfullt sätt engagerat sig i arbetet med INSJÖ avvikelse- och rapporteringssystem.

Övrig verksamhet

Krigsseglarna – 24 tkr

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

Under 2010 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.

Lennart Johnsson – 25 tkr

Stiftelsen har tidigare lämnat ekonomiskt stöd för ett projekt med syfte att dokumentera filippinska sjömanshustrurs situation. Författaren Lennart Johnsson har givits möjlighet att översätta boken "Sjömanshustru" till engelska.

Sjöpensionärernas Klubb i Göteborg – 25 tkr

Klubben har beviljats stöd för sitt ändamål att ideellt verka för pensionerade sjömän och deras partners. Medlemskap är helt oberoende av tidigare tjänsteställning.

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 islaget vid Stiklestad den 29 juli 1030. Efter detta blev kung Olav Nordens helige helgon.



Team Seafarers med lagledning. Foto: Sjömansservice

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 Seafarers, var anmälda i klassen Motion Mix. Tyvärr tvingades den norska lagdelen lämna återbud medan de svenska sjöfararna med framgång sprang sträckan Norska gränsen – Östersund.

SSS sponsrade den svenska lagdelen med overaller och tävlingsdräkter.

Operation Atalanta – 4 tkr

Redaktör Torbjörn Dalnäs har givits möjlighet att genomföra en reportageresa till Somalia och den EU-ledda Operation Atalanta. Dalnäs tillbringade 10 dagar ombord på det svenska örlogsfartyget HMS Carlskrona vilket har resulterat i ett antal

artiklar som har publicerats i ett flertal facktidningar.

Handelsflottans tack till Örlogsflottan – 17 tkr

HMS Carlskrona förtöjde i sin hemmahamn Karlskrona den 5 december. Marinens personal har genom deltagande i den EU-ledda operationen Atalanta på olika sätt lämnat stöd till det civila sjöfolket.

Stiftelsens ordförande Kenny Reinhold framförde vid en ceremoni i Amiralitetskyrkan handelsflottans uppskattning av örlogsflottans insatser genom att bland annat överlämna en tavla målad av konstnären Stig Fyring med inskriptionen "Handelsflottan tackar Marinen för god vakt i farofyllda vatten under Sjömannens år 2010. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus".

Tavlan hänger nu på en framträdande plats på Sjöofficersmässen i Karlskrona.

Bidragsverksamheten under 1972/73-2010 (tkr)

Period	Gratal	Akut hjälp	Stipendier	Utlidningsstöd	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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
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%
Totalt	80 347	2 253	61 117	22 233	46 154	14 436	16 814	3 211	246 565



Illustration ur novellsamlingen "Kärlek till sjöss". Illustration: J. Sparf

Electric Rescue Board – en minimal räddningsfarkost

Isen kom tidigt även till västkusten, så det var först efter en del letande som en lämplig plats med öppet vatten kunde hittas för de avslutande proverna med prototypen till Electric Rescue Board, ERB, i mitten av december 2010. Till min hjälp vid proverna hade jag Mats Ryde och Mikael Hinnerson, experter på små räddningsbåtar och räddningsutrustning på Sjöräddningssällskapet. Trots sju minusgrader var vi mycket spända på resultatet. Prototypen byggdes från början med flit för liten, för att det successivt skulle gå att addera bredd och flytkraft tills den var tillräcklig, allt för att inte råka bygga en onödigt stor farkost. Själva idén med projektet är nämligen att utveckla en så liten och hanterlig farkost som möjligt – liten nog att kunna transporteras i bagaget på en vanlig kombibil, ombord på mindre räddningsbåtar eller inne i mindre helikoptrar, lätt nog att hanteras, bäras eller rullas av en person, men samtidigt stabil och stark nog att kunna ta sig fram en kortare bit med god fart och manövrerbarhet till nödställda som kanske befinner sig på platser som är svåråtkomliga med andra hjälpmedel.

Efter två timmar och med domnande fingrar i det isiga vattnet kunde vi till slut konstatera att det här verkar ju fungera! Även om idén har verkat lovande så var

det inte självklart att en så liten farkost med egen framdrivning faktiskt skulle bli stabil, stark, lättarbetad och lättmanövrerad nog för att faktiskt vara användbar i svåra situationer. Våra försök visade nu att det fanns gott om kraft. Den statiska dragkraften var hela 95 kg, vilket var tillräckligt för att farkosten skulle plana med en person på. Det skulle också vara gott och väl tillräckligt för att dra en lång bogserända från en större räddningsbåt till en haverist på ett utsatt ställe. Vi konstaterade också att manöverförmågan var bra. Det var enkelt att hålla rak kurs trots det korta skrovet, och det gick utmärkt att göra både stora och riktigt tigha svängar med bibehållen kontroll.

Till slut provade vi också att få upp en nödställd på baren. Här visade det sig att det fortfarande kan finnas utrymme för något mer flytkraft, men den viktigaste slutsatsen var trots allt att det gick bra att vara två personer ombord, och att man även då hade god fart och manöverförmåga.

En intressant notering är att vi kunde hålla på att öva så länge som vi gjorde på en laddning trots det kalla vädret. Det hade inte varit möjligt för bara några år sedan, men tack vare avancerade litiumbatterier från det svenska företaget Alelion Batteries går det nu att få tillräckligt med kraft utan allt för stor

Fredrik Falkman
Industridesigner

ff@fid.se
www.fid.se

Prov med Electric Rescue Board. Foto: F. Falkman





vikt. Med några snabbt utbytbara batterier med på ett uppdrag innebär det att uthålligheten inte bör bli något problem utan att farkostens totala vikt behöver påverkas.

En av de största utmaningarna i projektet har faktiskt varit att hitta tillräckligt bra

kontaktidon för att koppla in batteriet i den minst sagt våta miljön. Eftersom motorn går på relativt låg spänning blir det stora strömmar och alltså tjocka kablar och stora kontakter. Efter mycket letande har vi till slut hittat en bra lösning från dykeribranschen.

Proverna i december visade att konceptet med en båt med flytkraft och framdrivning fungerar och bör kunna bli ett bra hjälpmedel i många räddningssituationer. Inte minst för att batteridriften gör den näst intill underhållsfri och miljövänlig nog att övas med till och med i inomhusbasängar.

Arbetet med prototypen fortsätter. Fler prover behöver göras i varierade situationer och med fler potentiella användare, tex brandkår. Prototypen kommer också utvecklas vidare för att pröva detaljlösningar och för att närmare likna en möjlig produktionsversion.

Nästa stora utmaning i projektet blir att söka finansiering för att gå från prototyp till färdig produkt. Kanske kan en Electric Rescue Board hjälpa till att rädda liv redan 2012!

Projektet har delfinansierats av VINNOVA.

Maskinrumsergonomi och -säkerhet

Monica Lundh
Sjöingenjör

monica.lundh@chalmers.se
www.chalmers.se

Det finns vissa dagar i livet som man bär med sig och aldrig glömmar. Den 11 juni 2010 är en sådan dag för mig, då försvarade jag min avhandling. Titeln på avhandlingen, "A life on the Ocean Wave", är hämtad från en dikt tonsatt 1838 av Henry Russel. Sången handlar om livet till sjöss, samma fokus som avhandlingen hade kommit att få.

Arbetsmiljö är viktigt och angeläget område för alla branscher men kanske ännu något viktigare för sjöfarten. Att besluta sig för att gå till sjöss är mer än ett yrkesval. Att arbeta till sjöss innebär att man blir en del av en isolerad miljö, många gånger på en mångkulturell arena och att man under lång tid är separerad från familj och vänner. Ar-

betet i maskin innebär ibland att man ställs inför besvärliga och utmanande situationer och det är svårt att inte få tankar och åsikter om designen av maskinrummet och samspillet mellan människa och teknik. Genom doktorandarbetet på Chalmers så fick jag möjlighet att fördjupa mig inom olika delar av området människa-teknik-organisation och att tillämpa dessa kunskaper på min tidigare erfarenhet från livet till sjöss.

Sjöfartsnäringen har under de senaste årtiondena genomgått stora förändringar på grund av den tekniska utvecklingen, automatiseringen och de ökade lönsamhets- och konkurrenskraven. Följderna av dessa förändringar har inneburit minskade besätt-

ningar, förändringar i arbetsuppgifternas genomförande och att nya arbetsuppgifter har tillkommit. Trots att bryggan och kontrollrummet har genomgått likartad utveckling så har arbetet med att anpassa arbetsplatsen till den nya tekniken och sättet att arbeta kommit mycket längre på bryggan än det har i kontrollrummet. Många av de arbetsmiljöproblem som lyftes fram för dryga trettioåret sedan är fortfarande aktuella och väntar på en lösning. Det övergripande syftet med avhandlingen var därför att undersöka samspelet mellan fartyget, tekniken och människorna ombord för att försöka öka förståelsen för hur de senaste årtiondenas förändringar har påverkat sjömännens, speciellt maskinbefälens arbetsförhållanden och välbefinnande ombord.

Resultatet i denna avhandling visar på att maskinbesättningen på grund av brister i designen av maskinrum och kontrollrum måste anpassa sig på ett mindre ändamålsenligt sätt för att kunna genomföra sina arbetsuppgifter. En slutsats är att rådande kunskaper i ergonomi inte utnyttjas i designen av fartygens maskinavdelning. Konsekvenserna av detta är att besättningen hittar alternativa sätt att lösa uppgiften vilket ökar både risken för skador och för exponering av skadliga ämnen samt att det innebär ett mindre effektivt fullbordande av arbetsuppgiften.

Maskinbefälen rapporterar också en ökad stressnivå och en rollkonflikt men inga förhöjda nivåer av psykisk ohälsa. Det verkar inte som om arbetets innehåll eller kvalifikationsnivåerna är den huvudsakliga källan till arbetsrelaterad stress. Snarare, som indikeras av de höga nivåerna av rollkonflikt, är det motstridiga krav som ställs på driften av fartyget som verkar skapa en konflikt hos maskinbefälen. Dessa förväntas leva upp till sin professionella roll samtidigt som lönsamhetskraven skall mötas med minskade besättningar och korta hamntider. Det fortsatta arbetet inom maskinrumsergonomi och -säkerhet behöver fokusera på att ta fram underlag som kan användas för att revidera och utveckla de regelverk som styr utformningen av kontroll- och maskinrummen ombord. Sjöfartsnäringen är hårt konkurrensutsatt bransch och därför behöver målet med arbetet vara att påverka på internationell nivå.

Trots att det står ett namn på avhandlingen så är det många som har varit delaktiga i arbetet. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har inte bara finansierat utan även bidragit med intressanta diskussioner under resans gång. Kollegor har tagit sig tid att lyssna, handledare har coachat och sist men inte minst så har ett stort antal sjöfolk frikostigt delat med sig av sina erfarenheter och tankar om livet till sjöss. Tack allihop!



Doktorand Monica Lundh.
Foto: R. Markström

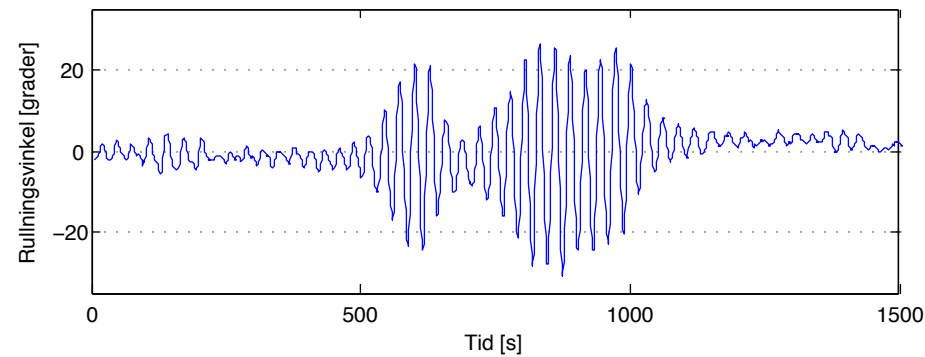
Monica Lundh med handledare professor Olle Rutgersson. Foto: R. Markström



Fartygsdynamik

Anders Rosén
PhD, Naval architect

aro@kth.se
www.kth.se

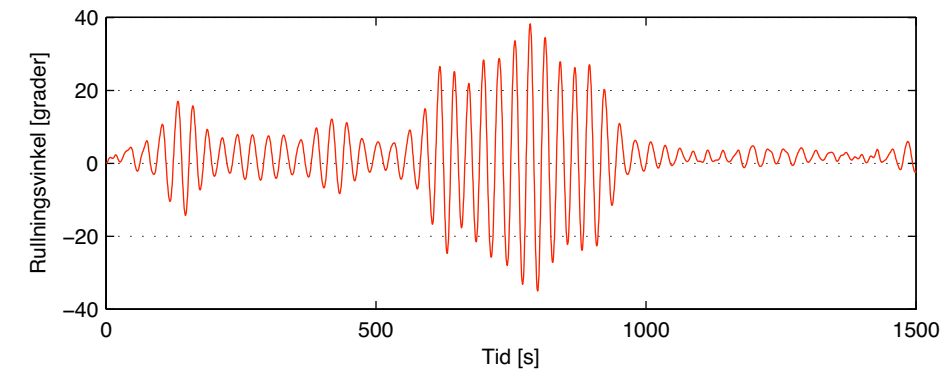


Figur 2: Verkligt exempel på parametrisk rullning. Rullningen i figuren är inspelad på en PCTC 2008.

Fartygs dynamiska stabilitetsegenskaper och därtill hörande effekter har på senare tid uppmärksamats genom ett antal incidenter. Ett exempel är fartyget Finnbirch som förläste mellan Öland och Gotland den 1 november 2006 till följd av lastförskjutning orsakad av stabilitetsförlust i följande sjö. Det har även förekommit fall där fartyg drabbats av så kallad parametrisk rullning, där mycket stora rullningsrörelser utvecklats vid gång i mötande eller följande sjö i relativt beskedliga sjötillstånd. Dessa problems förnyade aktualitet är kopplat till den senaste tidens utveckling av relativt extrema skrovformer, framför allt för container- och RoRo-fartyg, för att maximera lastkapacite-

ten och minimera framdrivningsmotståndet. Dynamisk stabilitet är relaterad till komplexa icke-linjära stokastiska mekanismer och behovet av ytterligare forskning och kunskapsutveckling är stort. För att möta detta behov och sjöfartsnäringens och samhällets behov av förbättrad sjösäkerhet, förbättrad arbetsmiljö ombord på fartygen, och förbättrad transportkvalitet, har Kungliga Tekniska Högskolan och företagen Wallenius Marine och Seaware bildat en gemensam forskargrupp inom området fartygs dynamik. Bildandet av forskargruppen har möjliggjorts genom finansiering från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Sjöfartsverket.

KTH har en lång tradition av forskning och utbildning inom marin teknik och skeppsbyggnad. Fartygs dynamik är ett av kärnområdena. Wallenius är ledande inom utveckling och drift av biltransportfartyg och andra RoRo-fartyg. Wallenius var tidigt medvetna om att deras fartyg tillhör den kategori som kan erfara stabilitetsvariation i vågor och har under en längre tid bedrivit ett proaktivt arbete för att utveckla kunskap och förståelse för dessa fenomen. I början av 1990-talet finansierade till exempel Wallenius, tillsammans med Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, ett forskningsprojekt på KTH vilket senare utvecklades till EnRoute Live som är ett avancerat system för beslutstöd som hjälper besättningar att framföra fartyg säkert och effektivt. Företaget Seaware utvecklar och säljer EnRoute Live och även andra ombordbaserade system för hantering och presentation av väderdata. Wallenius



Figur 3: Exempel på simulerad parametrisk rullning för samma fartyg och lastkondition som i Figur 2 i ett sjötillstånd som är baserat på en efteranalys av vädersituationen vid tillfället.

och Seaware har samarbetat vid analys av incidenter, vid utveckling av nya fartyg, och vid utbildning av besättningar. KTH, Wallenius och Seaware har även samarbetat kring utveckling av metoder för att simulera och mäta fartygsrörelser och strukturbelastningar. Syftet med bildandet av forskargruppen är att ytterligare fördjupa dessa samarbeten och tydligare och starkare möta behovet av forskning och kunskapsutveckling inom området fartygs dynamik.

Forskargruppens mål är att utveckla kunskap, metoder och verktyg som är användbara för att förbättra såväl sjösäkerhet som transportkvalitet vid konstruktion och drift av fartyg. Under 2010 har gruppen bland annat arbetat med kartläggning av det rådande forsknings- och kunskapsläget. En seminarierie har genomförts med inbjudna gäster som till exempel Jelena Vidic-Perunovic från Danmarks Tekniska Universitet och Tomas Hellgren som var befälhavare på Finnbirch vid förlisningen. Forsknings- och utvecklingsarbetet har under 2010 bland annat omfattat analys av verkliga incidenter där fartyg råkat ut för stabilitetsförlust eller parametrisk rullning. Härigenom utvecklas förbättrad förståelse för dessa fenomen som till exempel kan användas för att ge återkoppling till besättningar. Figur 2 visar en tidsserie på rullningsvinkel som spelats in i verkligheten på ett av Wallenius fartyg i följande sjö. Den mycket hastigt uppkomna och snabbt ökande rullningsrörelsen är typisk för parametrisk rullning och är mycket

svår att förutse ombord utan stödsystem avsedda för detta. Inom forskargruppen utvecklas simuleringsprogramvara med vilka denna typ av dynamiska problem kan studeras och analyseras. Figur 3 visar ett exempel på en simulering av parametrisk rullning baserad på de förhållanden som kunde antas råda vid händelsen i Figur 2. Denna typ av simuleringsprogram är kraftfulla verktyg för kunskapsutveckling. De är även användbara för vidareutveckling av beslutstödsystem för komplicerade dynamiska fenomen såsom parametrisk rullning och stabilitetsförlust i vågor, vilket också är en del av forskargruppens arbete.

Forskargruppen arbetar aktivt för att bidra till den samhälleliga kunskapsutvecklingen genom att sprida genererade resultat vid utbildning av sjöbefäl, skeppsbyggare och forskare, och genom publiceringar i vetenskapliga tidskrifter och konferenser. Forskargruppen har även som uttalat syfte att stödja Transportstyrelsen i det internationella sjösäkerhetsarbetet. Under 2010 har detta inneburit att forskargruppen deltagit i utvecklingen av nästa generations stabilitetskriterier som pågår inom den internationella sjöfartsorganisationen IMO. Till skillnad från de nuvarande stabilitetskriterierna kommer den nya generationens kriterier även omfatta fartygs dynamiska stabilitetsegenskaper. Detta är en mycket positiv process som kommer att leda till förbättrad sjösäkerhet.

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



EAS – ett system för verifierad kontroll av utrymning av passagerarfartyg

Sten Hallström
Sjökapten

sten.hallstrom@bredband.net

Ombord på passagerarfartyget Finnsailor har ett system för kontroll och verifiering av utrymning tagits fram. Systemet med benämningen ESA "Evacuation Assurance System" är tänkt att ge utrymningsledare/ledningsgrupp tillförlitlig och verifierad information om utrymningsläget i realtid. I passagerarfartyg finns utrymningsplaner och olika typer av strategier som man använder sig av vid en krissituation där utrymning av fartyget är nödvändig. I större passagerarfartyg med stora mängder passagerare är detta en komplex organisation som skall arbeta under press.

Människohjärnan är som bekant den mest utvecklade hjärnan på jorden, den kan uppfatta tekniskt komplicerade apparater, göra datorprogram, lära sig olika språk etc. Den har dock den stora nackdelen att den påverkas av stress. Stress betyder belastning och ju mer vi belastar hjärnan över en

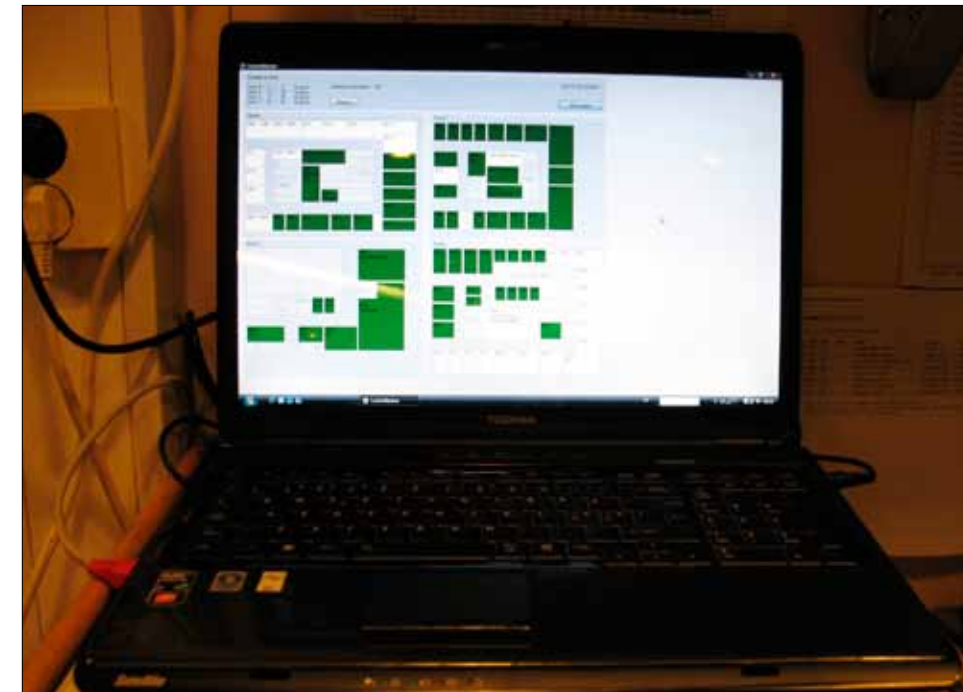
Figur 1: Scanning av hytt. Foto: S. Hallström



viss gräns desto sämre presterar den. Den personal som utrymmer ett passagerarfartyg utsätts för stark stress beroende på situation. Detta innebär försämringar i kommunikation, minne, orientering etc. Utrymningsövningar, där statister använts och där utrymningspersonalen inte på förhand vetat om vilken typ av övning det blir, har visat att ibland glöms eller missas en del utrymnen som skulle ha genomförts. Speciellt utmärkande var detta då någon typ av störande moment lades till som störde de redan inövade rutinerna. I dessa situationer är risken stor att den information som når ledningsgruppen från utrymningsgrupperna inte stämmer då den inte är verifierad. Den information ledningsgruppen erhåller har också ofta förmedlats i olika steg inom organisationen. Exempelvis från utrymningspersonal till gruppleddare som sedan ger muntlig information via UHF till utrymningsledare vilken i sin tur ger informationen vidare till ledningsgrupp. På denna väg finns risken att många fel eller missförstånd sker vilket gör att informationen blir mindre och mindre tillförlitlig.

Dessa brister har jag under en tid funderat över hur man skulle kunna lösa. Någon typ av system för att skapa och förse fartygets ledningsgrupp med verifierad tillförlitlig information borde utvecklas. Jag började ombord på Finnsailor att utveckla systemet ESA "Evacuation Assurance System" som är ett system baserat på ett trådlöst nätverk, streckkodsläsare och en kontrollstation. Varje hytt eller utrymme som skall utrymmas enligt fartygets utrymningsplan tilldelas en streckkod som sätts upp. Utrymningspersonalen använder trådlösa streckkodsläsare som skannar av dessa streckkoder när utrymmet är genomfört (fig.1)

Denna information skickas sedan trådlöst till en kontrollstation hos ledningsgruppen som presenterar detta visuellt i ett ritningsperspektiv. Varje utrymme som skannats blir grönt i kontroll datorn. (fig .2)



Figur 2: Visuellt presentation av utrymningsläget i kontroll datorn. Foto: S. Hallström

Funktion finns även för att påkalla uppmärksamhet om man behöver hjälp. Man skannar då hytten 3 ggr inom 15 sekunder, hytten blir då rödmarkerad. Ledningsgrupp kan då skicka extra personal till denna hytt om så erfordras.

Med detta system får vi i realtid en helt verifierad information om aktuellt utrymningsläge. Tack vare den visuella presentationen får ledningsgruppen en fullständig överblick över utrymningsläget vilket är en stor fördel när beslut skall tas.

Arbetet med detta system har pågått i ca 1,5 år. Utveckling av programvara har gjorts i Karlskoga av Rolf och Sara Larsson som är systemvetare i grunden. Systemet som utvecklats på Finnsailor driftsattes i januari 2011, denna version fungerar bra och enl. de uppsatta krav vi ställt. Den tidigare versionen som testades under sommaren 2010 fungerade inte som tänkt så en hel del arbete gick åt för att hitta och åtgärda dessa fel. Meningen är att EAS skall utvecklas

och förfinas, bl. a skall vi titta på att ta fram enklare modeller av streckkodsläsare då den vi använder idag är onödigt avancerad.

Fartyget Finnsailor är i ett relativt litet fartyg men tack vare sin ringa storlek har hon varit en mycket lämplig utvecklingsplattform för framtagandet av EAS. Målet med EAS, när det är fullt utvecklat, är att detta skall kunna användas även i stora kryssningsfartyg där utrymningsorganisationen är avsevärt mer komplex. I dessa fartyg med kanske upp till 2000 hytter och andra publika utrymnen är risken betydligt större att utrymningsorganisationen inte fungerar som avsett vid en allvarligare incident. I sådana sammanhang skulle ett väl fungerande EAS vara ett utmärkt hjälpmedel för ledningsgruppen att hela tiden erhålla uppdaterad information om den verkliga utrymningsituationen.

Medbox Ship's Pharmacy

Sten Ekelund
Sjökapten

info@medboxshipsfarmacy.com
www.medboxshipsfarmacy.com

Medbox ett koncept utvecklat av BHT Business Development AB.

Medbox en affärsidé som förenklar distribution, lagerhållning och kontroll av föreskrivna mediciner och sjukvårdsmaterial till fartygsapotek.

Med ekonomisk support från bla. Stiftelsen Sveriges Sjömanshus kunde vi sjösätta projektet Medbox till verklighet sommaren 2010.

Verktyget för affärsidén är en solid byggd container med en fackkonstruktion och volym som rymmer det medicinförråd vilket är anpassat till regelverket enligt ILO konventionen C164 och till berörda fartygs bemanning.

Medbox ger följande fördelar:

- Eliminerar kostnader och arbete för ombordinventeringar och besök från landbaserade apotek.
- Eliminerar kommunikation mellan fartyg och landorganisation för rekvisition av mediciner.
- Olönsamt nätverk slopas.
- Inspektion och kompletteringslogistiken är mycket förenklad.

- Alltid god ordning med tydlig märkning av läkemedel, utrustning, hållbarhet och återanskaffning.
- Innehållet i Medboxcontainern och placering på kundfartyget är uppdaterat i vårt dataregister. Utbyte med ny uppdaterad container sker senast efter ett år ombord.
- Hindrar missbruk och stölder av mediciner och medicinsk utrustning ombord.

Mottagandet från marknaden har varit mycket positivt.

Köpmotivet från några av våra kunder är att man valde Medbox konceptet därför att man behövde ett portabelt fartygsapotek, som ett serviceåtagande till den oceangående flotta som man opererar. I stället för att hantera mängder av fartygsrekvisitioner, ordrar och administration, har vi investerat i Medbox medical supply system, en kostnadseffektiv och säker lösning.

Vroon Offshore Services beställde Medbox till deras Platform Supply fartyg. I stället för att bygga dyra utrymmen för medicinska förråd, valde man den logistiska lösning som vi kunde erbjuda.



BOKSLUT

Resultaträkningar (tkr)

Intäkter

	Not	2010	2009
Utdelningar			
Aktiekonsortiet	1	5 658	6 437
Räntekonsortiet	2	4 501	3 787
Övriga räntor	3	4	31
Utdelning Carnegie WW Ethical	4	521	-
Summa direktavkastning		10 684	10 255

Verksamhetskostnader

Förvaltningsarvode		-555	-396
Administrationskostnader	5	-2 084	-2 168
Förvaltningskostnader	6	-439	-477
Marknadsföringskostnader		-264	-258
Summa verksamhetskostnader		-3 342	-3 299

Symposier

	-15	-53
--	-----	-----

Resultat före avskrivn. och extraordin.poster

	7 327	6 903
--	-------	-------

Reavinster	7	2 331	13 778
Avskrivning invent. 100%		0	0
Återvunnen löneskatt		0	69
Årets överskott		9 658	20 750

Balansräkningar (tkr)

Tillgångar	Not	2010-12-31	2009-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	8	199 884	192 506
Inventarier, bokf. värde	9	0	0
Summa anläggningstillgångar		199 884	192 506
Omsättningstillgångar			
Långfristiga fordringar			
Innovationslån		2 290	563
Kortfristiga fordringar			
Upplupna intäkter och förutbetalda kostnader	10	181	170
Skattekonto		2	50
Summa kortfristiga fordringar		183	220
Kassa och bank		1 830	11 656
Summa omsättningstillgångar		4 303	12 439
Summa tillgångar		204 187	204 945
Skulder och eget kapital			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	11	178 955	177 887
Fritt	12	23 415	24 572
Summa eget kapital		202 370	202 459
Kortfristiga skulder			
Upplupna kostnader	13	297	149
Upplupna skatter	14	80	72
Beslutade ej utbetalade anslag	15	1 323	2 157
Kammarkollegiets fondbyrå		117	108
Summa kortfristiga skulder		1 817	2 486
Summa skulder och eget kapital		204 187	204 945
Beräknat övertvärde i placeringstillgångar	8	181 040	142 787
Ansvarsförbindelser	16	11 416	15 018

Sammandragna balansräkningar (tkr)

Tillgångar	10-12-31	09-12-31	08-12-31	07-12-31	06-12-31
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	199 884	192 506	188 787	188 616	181 757
Inventarier netto bokf.v.	0	0	0	0	0
Omsättningstillgångar					
Långfristiga fordringar					
	2 290	563	0	0	0
Kortfristiga fordringar					
Upplupna intäkter o. förutbetalda kostnader	181	170	182	201	193
Skattekonto	2	50			
Kassa o. bank	1 830	11 656	8 723	7 500	6 487
Summa tillgångar	204 187	204 945	197 692	196 317	188 437
Skulder o. eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	178 955	177 887	176 862	175 324	173 921
Fritt	23 415	24 572	14 916	20 312	13 386
Summa eget kapital	202 370	202 459	191 778	195 636	187 307
Kortfristiga skulder					
Upplupna kostnader	297	149	135	300	291
Upplupna skatter	80	72	78	63	71
Beslutade ej utbetalda anslag	1 323	2 157	5 612	193	635
Kammarkollegiets fondbyrå	117	108	89	125	133
Summa eget kapital och skulder	204 187	204 945	197 692	196 317	188 437
Beräknat övertvärde i placeringstillgångar	181 040	142 787	89 504	203 992	238 727
Ansvarsförbindelser	11 416	15 018	3 003	2 620	5 163

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. 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 inlösensvärdet 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)	
2010	2009	2010	2009
Avstämningsdag 30 november Årets utdelning har reinvesterats i aktieindexkonsortiet			
108,69	122,09	5 658	6 437

Not 2
Utdelning från räntekonsortiet (tkr)

Utdelning/andel		Utdelning (tkr)	
2010	2009	2010	2009
Avstämningsdag 30 november Årets utdelning har reinvesterats i aktieindexkonsortiet			
5,23	4,84	4 501	3 787

Not 3
Övriga räntor (tkr)

	2010	2009
Likvidkonto (förvaltad av Kammarkollegiet)	4	27
Övriga	0	4
	4	31

Not 4
Utdelning Carnegie WW Ethical

	2010	
Avstämningsdag 06-27 5% på marknadsvärdet	521	
	521	

Not 5
Administrationskostnader (tkr)

	2010	2009
Löner	891	852
Arbetsgivaravgifter	79	184
Pensioner	51	51
Särsk. löneskatt på pensioner o pens.prem.	13	11
Övriga personalkostnader	59	42
Andel i lokalkostnader	462	448
Kontorsmaterial och trycksaker	129	112
Småinventarier underhåll samt leasing	76	40
Servicekontrakt	110	91
Konsulttjänster	75	146

forts. Not 5	2010	2009
Revision	61	96
Tele och porto	38	63
Försäkringar	28	29
Diverse kostnader	12	3
	2 084	2 168

Not 6

Förvaltningskostnader (tkr)

	2010	2009
Ordförande och vice ordförande fast arvode	27	27
Arbetsgivaravgifter på arvoden	8	8
Direktion förrättningskostnader inkl. sociala avgifter	263	278
Andel i lokalkostnader	140	146
Konferensresa	0	17
Uppvaktningar och övrig representation	1	1
	439	477

Not 7
Reavinster (tkr)

	2010	2009
Under året har viss allokering skett av de räntebärande placeringstillgångarna till aktierelaterade instrument varvid framkommit mindre reavinster. Vidare har viss hemtagning av reavinster skett för finansiering av verksamheten.		
Reavinster	2 331	13 778

Not 8

Placeringstillgångar (Förvaltade av Kammarkollegiets fondförvaltning)

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		Förändr*	Bokfört värde		Marknadsvärde (tkr)	
	10-12-31	09-12-31	10-12-31	09-12-31	%	10-12-31	09-12-31	10-12-31	09-12-31
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	52 058	52 726	4994,55	4 167,04	22,5*	80 389	81 421	260 005	219 710
Aktieindexkonsortiet	84 209	0	121,05	0	0	10 072	0	10 193	0
Räntekonsortiet	844 055	897 952	125,16	128,72	1,3*	104 418	111 085	105 642	115 583
Summa						194 879	192 506	375 840	335 293
Förvaltade av Carnegie									
WW Ethical	59 638	0	85,26	0	0	5 005	0	5 084	0
Totalvärde						199 884	192 506	380 924	335 293

Övervärde 181 040 tkr (f.å. 142 787)

*Inklusive utdelning, kr/andel: aktiekonsortiet 108,69 resp räntekonsortiet 5,23

Indexförändringar**	2010
KK:s jfr-ind (80% OMX30+20% MSCI World NET dev)	22,01%
OMX Stockholm 30 Cap GI	26,25%
MSCI World Index NET (SEK)	5,10%
OMRX Bond All 1-3 years	0,69%

**Källa Kammarkollegiet

Not 9
Inventarier (tkr)

	2010-12-31	2009-12-31
Ingående bokförda värden		
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

	2010-12-31	2009-12-31
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 Edeltam, av Stockholms Handelskammare förordnad besiktningsman för konst- och antikviteter.

Inventariebeståndets sammansättning 2010-12-31 (tkr)

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 10
Upplupna intäkter och förutbetalda kostnader (tkr)

	2010-12-31	2009-12-31
Hyra	131	129
Förskottsbetalda kostnader	50	41
	181	170

Not 11
Bokfört bundet fondkapital (tkr)

	2010-12-31	2009-12-31
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	38 772	37 747
årets avsättning	1 068	1 025
Reavinster ingående balanserat värde	114 038	114 038
Summa utgående bokfört bundet fondkapital	178 955	177 887

Övertagna donationsmedel jämte tillkommande medel för vilka 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 1973-2007, utvisade per 10-12-31 ett ackumulerat överskott på 223 329 tKr (f.å. 187 090).

Kapitalets reala förändring 1973-2010 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

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 negetivt värde för balanserat fritt eget kapital.

Not 12

Fritt fondkapital

Ingående kapital 1 jan.

Årets resultat

Stadgeenlig avsättning

Bidragsverksamheten

Bidrag till behövande

Gratial

Akut hjälp

Övriga bidrag till nytta och gagn för sjöfolket

Stipendier

Utbildningsstöd

Forskning och utveckling

Kultur

Belöningar

Övriga bidrag

Summa bidrag

Förätningskostnader m.m.

för stipendieverksamheten

för anslagsverksamheten

Återförda ej utnyttjade anslag

Forskningsseminarium

Utgående kapital 31 december

2010	2009
24 572	14 916
9 658	20 750
-1 068	-1 025
-2 486	-2 649
-59	-90
-1 787	-1 597
-288	-75
-3 293	-3 989
-805	-780
-732	-748
-100	0
-9 550	-9 928
-1	-3
-71	-39
0	11
-125	-110
23 415	24 572

Not 13
Upplupna kostnader (tkr)

Sammansättning	2010-12-31	2009-12-31
Reserv för revisionsarvode	50	50
Gratial	6	6
Reserv för tryckning årsberättelse	63	63
Diverse räkningar	70	30
Upplupna löner	108	0
Totalt	297	149

Not 14
Skattekonto (tkr)

Sammansättning	2010-12-31	2009-12-31
Skattedeklaration 2010-01-09		
Arbetsgivaravgifter	20	23
Avdragen prel.skatt	62	50
Särskild A-skatt	-2	-1
Totalt	80	72

Not 15
Beslutade ej utbetalda anslag (tkr)

Sammansättning	2010-12-31	2009-12-31
Utvecklingsstipendier	146	120
Anslag till institutioner m fl	1 177	2 037
Totalt	1 323	2 157

Utvecklingsstipendier
Utvecklingsstipendier utdelas i samband med de årligen förekommande pris- och stipendieutdelningarna varvid utbetalas ett delbelopp. Restbeloppet utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Ovan oreglerade stipendier har ålderssammansättning enligt nedan.

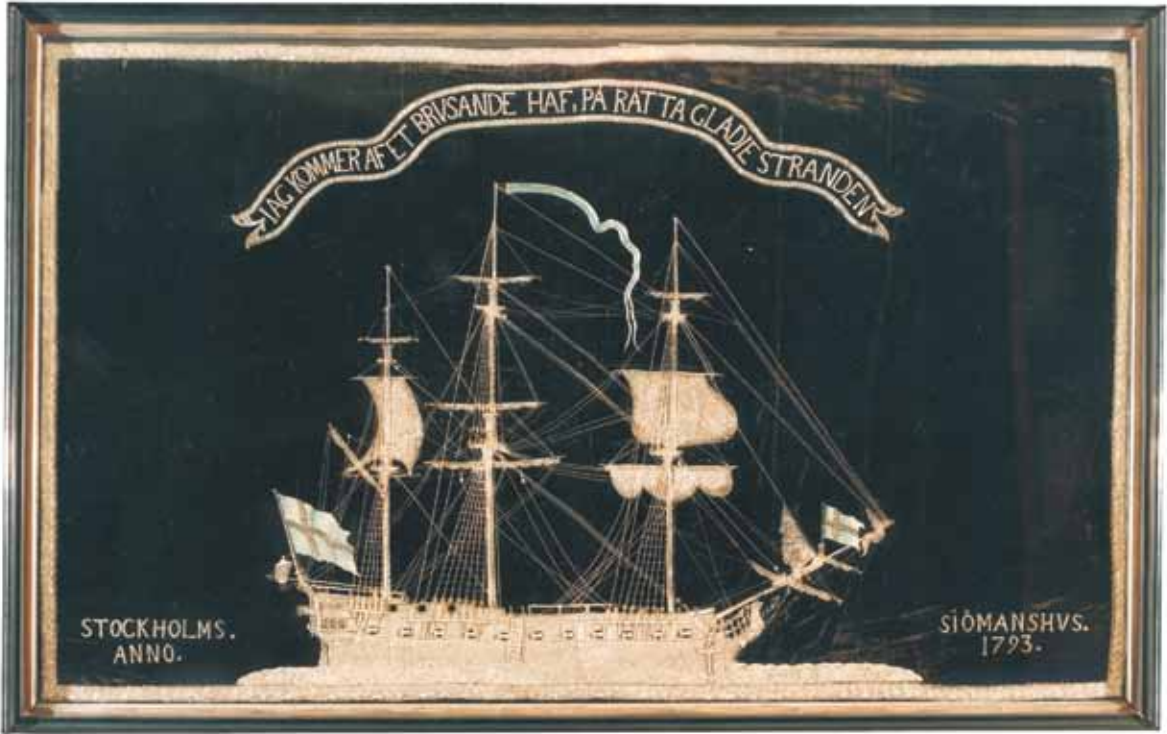
Beviljade år 2010-12-31

	Antal stipendier	Totalt
2006	1	10
2007	2	50
2008	2	40
2009	1	20
2010	2	26
Totalt	8	146

Not 16
Ansvarsförbindelser (tkr)

Sammansättning	Löptid	2010-12-31
Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum	2011-2014	2 000
Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:		
CTH, forskartjänst	2011-2015	7 304
Sjöfartshögskolan i Kalmar, forskningsprojekt	2011	602
Sjöfartshögskolan i Kalmar, forskarstudier	2011	510
KTH, forskningsprojekt	2011-2012	1 000
Summa ansvarsförbindelser		11 416

Av beloppet beräknas 3 712 tkr komma att förfalla till betalning under 2011.



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 9 mars 2011

Kenny Reinhold, Ordförande

Christer Themnér

Per Ringhagen

Håkan Friberg

Jan-Eric Nilsson

Christer Nordling, kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2010-05-03

Jan Nyström, Auktoriserad revisor



REVISIONSBERÄTTELSE

Till styrelsen i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, org nr 802005-7173

Jag har granskat årsredovisningen och bokföringen samt styrelsens förvaltning i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus år 2010-01-01 – 2010-12-31. Det är styrelsen som har ansvaret för räkenskapshandlingarna och förvaltningen och för att årsredovisningslagen tillämpas vid upprättandet av årsredovisningen. Mitt ansvar är att uttala mig om årsredovisningen och förvaltningen på grundval av min revision.

Revisionen har utförts i enlighet med god revisionssed i Sverige. Det innebär att jag planerat och genomfört revisionen för att med hög men inte absolut säkerhet försäkra mig om att årsredovisningen inte innehåller väsentliga felaktigheter. En revision innefattar att granska ett urval av underlagen för belopp och annan information i räkenskapshandlingarna. I en revision ingår också att pröva redovisningsprinciperna och styrelsens tillämpning av dem samt att bedöma de betydelsefulla uppskattningarna som styrelsen gjort när den har upprättat årsredovisningen samt att utvärdera den samlade informationen i årsredovisningen. Jag har granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i stiftelsen för att kunna bedöma om någon styrelseledamot är ersättningsskyldig mot stiftelsen, om skäl föreligger för entledigande eller om styrelseledamot på annat sätt har handlat i strid med stiftelselagen eller stiftelseförförordnandet. Jag anser att min revision ger mig rimlig grund för mina uttalanden nedan.

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med årsredovisningslagen och ger en rättvisande bild av stiftelsens resultat och ställning i enlighet med god redovisningssed i Sverige. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

Styrelseledamöterna har inte handlat i strid med stiftelselagen eller stiftelseförförordnandet.

Stockholm den 3 maj 2011

Jan Nyström
Auktoriserad revisor

Ordinarie ledamöter från 1 maj 2008

Kenny Reinhold	Göteborg, ordförande för SEKO Sjöfolk
Christer Themnér	Stockholm, vice ordförande för Sjöbefälsförbundet
Jan-Eric Nilsson	Visby, för Sveriges Redareförening
Håkan Friberg	Göteborg, för Sveriges Redareförening
Per Ringhagen	Norrtälje, för Sveriges Fartygsbefälsförening

Suppleanter från 1 maj 2008

Karl-Arne Johansson	Göteborg, för Kenny Reinhold
Karl-Erik Finnman	Helsingborg, för Christer Themnér
Roger Lindgren	Göteborg, för Håkan Friberg
Christer Lindvall	Stockholm, för Per Ringhagen
Björn Petrusson (fr.o.m 090618)	Göteborg, för Jan-Eric Nilsson



Kansliet i arbete, fr v Gösta Landell, Christer Nordling och Ingrid Ahl. Foto: C. Themnér

Stiftelsens kansli

Christer Nordling	Kanslichef
Ingrid Ahl	Kanslist
Gösta Landell	Ekonomiansvarig

Postadress	Katarinavägen 22, 1 tr, 116 45 Stockholm
Telefon:	08-641 44 37
E-post:	info@sjomanshus.se
Hemsida:	www.sjomanshus.se
Organisationsnummer:	80 20 05-7173



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast vecka 5, 12, och 40.
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium.
 - Förslag till "Belöning 2012" insänds före 1 november 2011.
 - 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*