



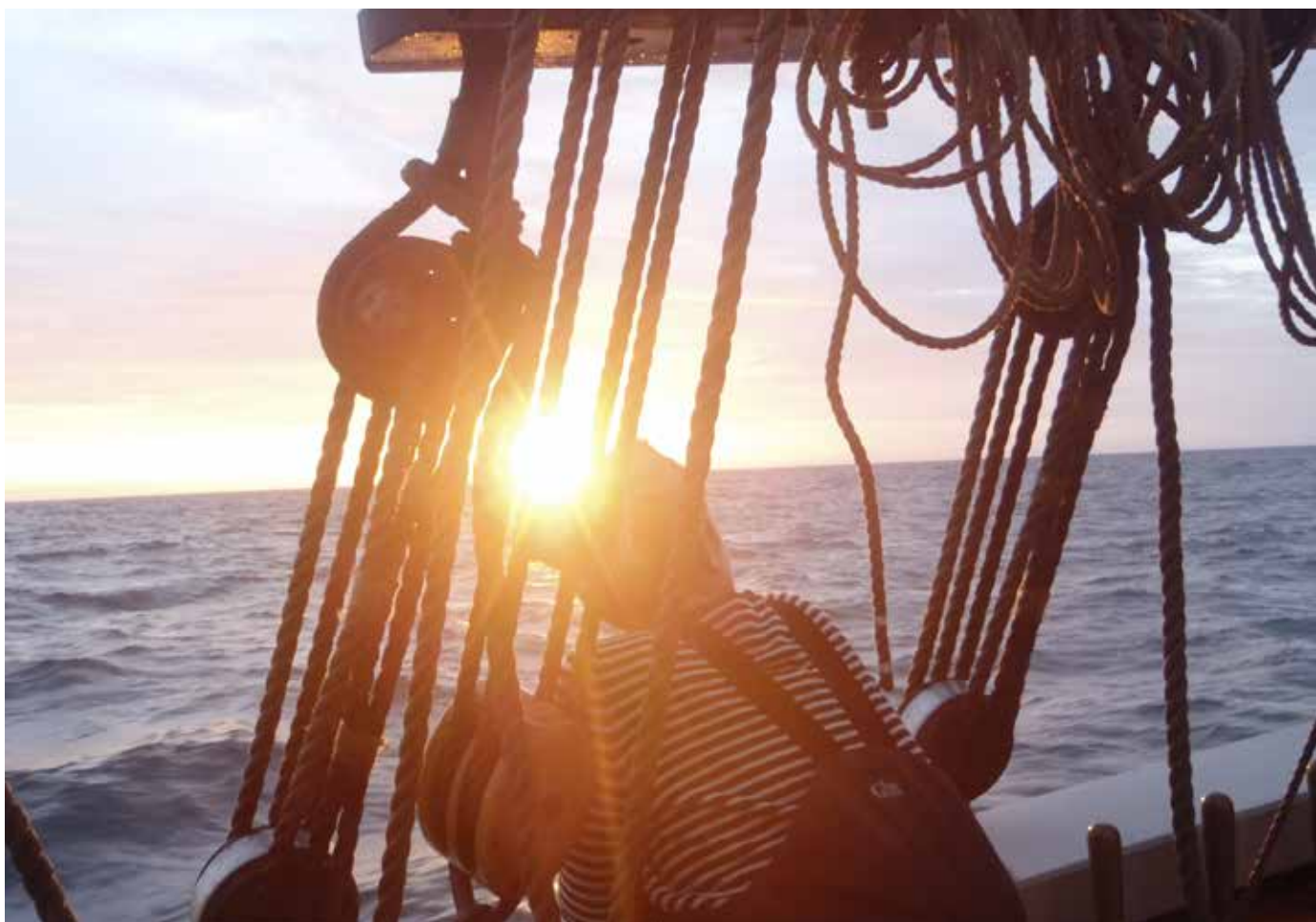
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2014



Stiftelsens utveckling 2010-2014 (Tkr)

Balansdag	2014-12-31	2013-12-31	2012-12-31	2011-12-31	2010-12-31
Bundet fondkap enl balansräkning	184 750	183 321	181 899	180 234	178 955
Bundet fondkap till marknadsvärde	410 404	377 908	329 950	310 924	359 997
Ingångskap omräkn efter KPI index	138 999	139 459	139 226	139 304	136 668
Real kapitalförändring					
ackumulerat värde	271 405	238 449	190 724	171 620	223 329
årets förändring	32 956	47 725	19 104	-51 709	36 239
i % av ing. fondkap.markn.v.	8,72%	14,46%	6,14%	-14,36%	11,30%
Balansomslutning (markn.värde)	442 788	405 297	358 619	336 604	385 229
Placeringstillgångar					
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	315 763	287 274	237 648	216 571	275 283
i % av balansomsl.markn.v.	71,31%	70,88%	66,27%	64,34%	71,45%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	124 040	115 015	117 767	112 945	105 643
i % av balansomsl. markn.v.	28,01%	28,38%	32,84%	33,55%	27,42%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	91 602	94 083	92 244	87 788	95 467
i % bokf. bundet kapital	49,58%	51,32%	50,71%	48,71%	53,34%
Avkastning					
räntor o utdelningar	14 289	13 708	16 654	12 791	10 684
reavinst/realförluster	6 520	4 245	5 857	5 102	2 331
förändring i övervärden	31 067	46 536	17 361	-50 352	38 255
totalavkastning	51 876	64 489	39 872	-32 459	51 270
i % av ing.balansomslutn. markn.v	12,80%	17,98%	11,85%	-8,43%	14,74%
Adm. o förvaltn.kostn.	3 755	3 330	3 257	3 649	3 078
Bidragsverksamheten	10 747	14 248	14 024	11 221	9 550
% av räntor/utdelningar	75,21%	103,94%	84,21%	87,72%	89,36%
% " " " ./. kostnader	102,2%	137,29%	104,68%	122,74%	125,55%
Indexförändringar					
Affärsvärld.generalindex	12,02%	23,37%	16,68%	-16,47%	23,14%
OMRX Bond All 1-3 years	2,99%	1,83%	3,10%	5,27%	0,69%
KPI	-0,33%	0,17%	-0,05%	1,93%	2,32%



Stämningbild från Tall Ships Race. Foto: Hanna Nilsson

Innehåll

Stiftelsens utveckling	2
Året som gick	4
Direktionens ordförande har ordet	5
Historik och bildande	6
Direktionens arbete	7
Personal	8
Bidragsverksamheten 2014	9
Bidragsverksamheten 1972–2014	20
Projekt som stiftelsen stödjer	21
BOKSLUT	
Resultaträkning	32
Balansräkning	33
Notbilaga	35
Revisionsberättelse	45
Stiftelsens Direktion och kansli	46



Fotograf Stefan F. Lindberg med sin bok Sjömän II. Foto: B. Vivien

Året som gick

Redovisade värden anges i miljoner kronor eller %. Föregående år ()

- Årets direktavkastning 14,3 Mkr (13,7).
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 225,7 Mkr (194,6) en ökning med 31,6 Mkr (46,5).
 - Viss omallokering av årets direktavkastning har skett till räntebärande instrument. Av årets direktavkastning har 9 Mkr reinvestrats i Kammarkollegiets Företagsobligationskonsortium.
 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument 91,6 Mkr (94,1) och för räntebärande 122,5 Mkr (115,0).
- Totalavkastningen 51,9 Mkr (64,3) motsvarar 12,8 % (17,9) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI sedan Stiftelsens start t.o.m. 14-12-31: 271,4 Mkr (238,4).
- Verksamhetens kostnader: administration, förvaltning och marknadsföring 3,8 Mkr (3,3).
- Bidragsverksamheten 10,7 Mkr (14,2) vilket motsvarar 75,2 % (103,9) av direktavkastningen. Balanserade disponibla medel uppgår per 14-12-31 till 30,8 Mkr (26,1). Beloppet täcker, med per balansdagen beslutade åtaganden, verksamhetens kostnader för år 2015.

Summa mottagna medel 1973–2014 (Mkr)	25,2
Omräknat enligt KPI (se not 12 sid 40)	139,0

Avkastningsmedel 1973–2014

Avsatta till bundet kapital	159,6
Förbrukade i bidragsverksamheten	296,8
Orealiserade övervärden per 2014-12-31	225,7
Totalt	682,1

i % av mottagna medel	2 706,7%
Konsumentprisindex procentuell förändring 1973–2014	624,7%

Direktionens ordförande har ordet

Direktionens avgående ordförande, Kenny Reinhold, överlämnade ordförandeklubban till undertecknad när en ny treårig mandatperiod påbörjades den 1 maj i år. Kenny Reinhold har framgångsrikt lett direktionsens arbete i två mandatperioder. Han sitter också kvar som ledamot i direktionen.

I samband med det konstituerande direktionssammanträdet träffade direktionsens ledamöter en intern principöverenskommelse att direktionens ordförande ska väljas från de ledamöter som representerar de fackliga organisationerna samt att vice ordförande ska väljas från de som representerar Redareföreningen. Därmed inträdde den nyinvalde representanten från Redareföreningen, Pia Berglund, som vice ordförande. Pia Berglund övertar även rollen som ordförande i stiftelsens placeringsutskott.

Olav Johansen avgick under året som ekonomiansvarig för stiftelsen och efterträddes av Birgitta Lönningqvist Gemvik.

Stiftelsens ekonomi har fortsatt att utvecklas positivt, vilket innebär att stiftelsen kan fortsätta satsa på kostnadskrävande projekt till gagn för de ombordanställda. Det har bland annat inneburit att stiftelsen har kunnat höja gratialbeloppet med 1 000 kronor.

Det sk TAP-systemet, som tillåter filippinska sjömän att arbeta på svenskflaggade fartyg, har nu varit verksamt i snart 20 år. Det innebär att många filippinska sjömän och änkor till sådana sjömän i ökad utsträckning får förmodas ansöka om gratialer. Under året har två filippinska änkor efter sjömän med mångårig tjänstgöring på svenska fartyg beviljats gratialer.

Stiftelsens finansiellt största projekt någonsin, Maskinrumsergonomi och säkerhet, som påbörjades 2006, kommer att avslutas under 2015. Projektet innebär i huvudsak finansiering av en forskartjänst i ämnet på Chalmers Lindholmen. Kostnaden för projektet uppgår till totalt ca 12 miljoner kronor. Diskussioner har inletts med Chalmers om och hur stiftelsen ska finansiera fortsatta forskaraktiviteter.

En noterbar händelse är också att stiftelsen har accepterat att bli partner i ett nationellt forskningscenter under namnet Lighthouse 2. Avsikten med detta samarbete är att stiftelsen deltar i arbetet med att samordna och effektivisera forskarinsatser inom sjöfartens område. Stiftelsen har bundit sig för att medverka under åren 2015–2017.

Årets belöningsdag ägde rum i Fotografiskas lokaler i Stockholm. Stiftelsens granskningsgrupp, under ledning av dess nye ordförande Karl Karell, hade lämnat förslag på ett antal sjömän som skulle belönas för insatser inom säkerhet, arbetsmiljö och trivsel. Av dessa sjömän hade tjugofem sjömän infunnit sig för att personligen motta sina belöningar.

Det är viktigt att komma ihåg att stiftelsens främsta ändamål är att vid framträdande behov bistå personer och anhöriga eller har varit anhöriga till de som är eller varit verksamma inom sjömansyrket. Vi får, som påpekats ovan, räkna med att det kommer in ansökningar om gratialer från fler behövande sjömän och sjömansänkor från framför allt Filippinerna där den sociala standarden och ekonomin inte är på samma nivå som i Sverige. Stiftelsen har dock ekonomiska resurser att möta denna förmodade extra belastning. På grund av att personregistreringen är annorlunda i Filippinerna kan det emellertid bli en administrativ utmaning att upprätta ett kontrollsystem för att säkerställa att lämnade uppgifter är korrekta.

Sammantaget har stiftelsen en betydelsefull uppgift att verka för de ombordanställdas välbefinnande såväl under som efter den yrkesverksamma tiden.



Stiftelsens ordförande, Christer Themnér. Foto: Cicci Jonsson

Christer Themnér

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. Kollekt-

medel 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 och 2013 0,1 Mkr för förvaltning. De totalt mottagna medlen om sålunda 25,2 Mkr motsvarar i dagens penningvärde ett totalt belopp om 139 Mkr vid omräkning enligt KPI. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 14-12-31 till 184,8 Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 225,7 Mkr.

Skeppslästen 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**.





Del av Direktionen samlad på ljugarbänken. Foto: J. Lorén

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 Sjöbefälsföreningen, en efter förslag av Sjöbefälsföreningen-O och en efter förslag av SEKO.

Direktionen utser inom sig ordförande och vice ordförande. Vid direktionens sammanträde den 7 maj 2014 valdes Christer Themnér som ordförande och Pia Berglund som vice ordförande för mandatperioden.

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

Direktionen har under året hållit fyra protokollförda sammanträden. I anslutning till ordinarie sammanträde i augusti genomförde direktionen en båtresa till Tallinn med omnejd. 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 avtackades avgående ledamöter och funktionärer och genomfördes seminarier/grupparbeten och studiebesök.

Stiftelsens Presidium och Stiftelsens Placeringsutskott har hållit fyra protokollförda sammanträden under året.

För mandatperioden 1 maj 2014–30 april 2017 har Direktionen följande sammansättning:

Ordinarie:

Christer Themnér, ordförande

Pia Berglund, vice ordförande

Bengt Eurén

Christer Lindvall

Kenny Reinhold

Ersättare:

Mikael Huss

Från 2014-08-14

Ragnar Johansson

Louise Langley

Jörgen Lorén

Karl-Arne Johansson

Sjöbefälsföreningen

Sveriges Redareförening

Sveriges Redareförening

Sjöbefälsföreningen-O

SEKO Sjöfolk



M/S Galaxys befälhavare framför besättningens tack för årets Hedersomnämmande. Foto: B. Vivien



Anders Ygeman med Lars Johansson och Lars Karlsson.
Foto: B. Vivien

Stiftelsens Belöningshögtid avhölls den 8 maj på Fotografiska i Stockholm. Hedersgäst och belöningsutdelare var ordföranden i Riksdagens trafikutskott, riksdagsman Anders Ygeman.

Tjuofem sjöfarare hade hörsammat kallelsen och kunde ur Anders Ygemans hand motta sin välförtjänta belöning.

Arvoden och traktamenten

I fasta arvoden till ordföranden och vice ordföranden har utgått sammanlagt 28 500 kr.

Till ordföranden i Granskningsgruppen har utgått arvode om 6 000 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 förrättningar avsett.

Personal

Kansliet har haft tre deltidsanställda.

Kanslichef: Christer Nordling

Kanslist: Inger Örnquist

Ekonomiansvarig: Birgitta Lönnquist
Gemvik

Löner och ersättningar (Tkr):

	2014	2013
Löner och ersättningar	1 536	1 410
Arbetsgivaravgifter	257	196
Pensioner		5
Särskild löneskatt på pensioner och pensionspremier		1
Totalt	1 759	1 612

Bidragsverksamheten 2014

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

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

Siffror inom parentes avser år 2013.

Gratial 2 527 Tkr (2 427)

Gratial utgår efter Direktionens prövning till personer som är eller har varit verk-samma inom sjömansyrket och till sådana personers närmaste anhöriga. Riktlinjer för att erhålla gratial är att vederbörande sjöman ska ha fullgjort cirka 75 månader till sjöss och har en årsinkomst understigande 180 000 kr för ensamstående och 225 000 kr för sammanboende.

Gratialbeloppet är från år 2014 höjt till 15 Tkr/år.

Antalet gratialister utvisar en successiv minskning. År 1976 utgjorde antalet gratialister 1 565 personer. Under 2014 har gratial utbetalts till totalt 167 personer.

Akut hjälp 129 Tkr (129)

Ekonomiskt bistånd i form av ett engångs-belopp kan utgå till ombordanställd vid

uppkomna situationer/behov inom områ-den som egen hälsa, egen försörjning, eget boende eller egen omskolning på grund av arbetsskada.

Under 2014 har 18 personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 862 Tkr (1 980)

Stiftelsen stödjer elever under utbildning med

– Individuella stipendier 842 Tkr (840)

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 försörjningsplikt av barn under 18 år.

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

Under 2014 har 219 studerande beviljats individuellt stipendium.

– Lokal utdelning 1 020 Tkr (1 139)

Stiftelsen avsätter årligen medel att utnyttjas lokalt vid skola/sjöfartshögskola med utbildning syftande till sjömans- och sjöbefälsyr-ken. Medlen fördelas i proportion till antal elever vid respektive skola/högskola. Medlen disponeras av prefekt/rektorer till studieresor, premier, stipendier, examensarbete eller annat ändamål som gynnar eleverna och

2014 års belöningsmottagare som var med den 8:e maj på Fotografiska i Stockholm. Foto: B. Vivien



studiemiljön vid skolan/högskolan. De tilldelade medlen skall tydligt kunna knytas till ändamålet ”undervisning eller utbildning”.

Under 2014 har 6 skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.



Skonaren Vega slutade som totalsegrare i sin klass av 2014 års Tall Ships Race.
Foto: J. Olofsson

Utbildningsstöd 566 Tkr (5 092)

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 2014 kan nämnas stiftelsens beslut att stödja utbyggnaden av nytt Hydrauliklaboratorium vid Kalmar Sjöfartshögskola med 426 Tkr. Se artikel sid 26.

Vidare har stiftelsen stött Sail Training Association Sweden med 35 Tkr, Svenska Kryssarklubbens seglarskola med 80 Tkr och utveckling av SUI planeringsverktyg med 25 Tkr.

Forskning och Utveckling 3 350 Tkr (2 350)

Stiftelsen stödjer forskning och utveckling (FoU) som är till gagn för sjömän 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 motsv.

Under 2014 har stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna summor avser 2014 respektive (2013).

Maskinrums ergonomi och säkerhet – 1 500 Tkr (1 500)

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 fortsatt 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.



Universitetslektor Monica Lundh. Foto: B. Vivien

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. Tjänsten innehas nu av universitetslektor Monica Lundh.

Under åren 2006-2013 har kostnadsförts 8 296 Tkr.

Doktorandtjänst vid Kalmar Sjöfartshögskola – 750 Tkr (750)

Stiftelsens stödjer Kalmar Sjöfartshögskolas utveckling av den akademiska kompetensen.

Mats Hammander har under 2013 antagits till en doktorandtjänst vid Linnéuniversitetet.

Forskarutbildningen genomförs i ämnet Sjöfartsvetenskap med inriktning ”Sjöfartens miljöpåverkan”.

Tjänsten/studierna är planerade under fyra år och finansieras av Stiftelsen, Rederi AB Gotland och Linnéuniversitetet.

FIRST Responder Safe Transfer – Utveckling av prototyper – 600 Tkr

Stiftelsen beviljade under 2014 medel för utveckling av en prototyp till ny räddningsbåt och en ny elektrisk drivlina till denna. Se artikel sid ??

Stiftelsen har tidigare bidragit till project FIRST enligt nedan

FIRST Responder Safe Transfer, FIRST – (2008 - 300 Tkr)

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

FIRST Responder Safe Transfer – Nästa steg – (2010 - 600 Tkr)

Stiftelsen har beslutat att stödja den fortsatta utvecklingen av FIRST till ett fullvärdigt räddningssystem. Målet är att genom att testa utrustningen i olika steg under realis-

tiska förhållanden kunna rekommendera IMO att utveckla regelverket så att de nya systemen accepteras internationellt och att en gemensam ny standard för ombordtagning skapas.



FIRST-tillämpade prov. Foto: SSRS

FIRST Responder Safe Transfer – Fortsatt utveckling – (2012 - 150 Tkr)

Stiftelsen beviljade under 2012 ytterligare 150 Tkr för fortsatt utveckling av FIRST-projektet.

Fartygs dynamik, Fas 2 – 500 Tkr

De goda resultaten från Fas 1 motiverar att arbetet drivs vidare i en Fas 2.

Stiftelsen har beviljat 500 Tkr för respektive 2014, 2015 och 2016. Se artikel sid ??

Fartygs dynamik , Fas 1 – (2010–2012 - 1 750 Tkr)

Fartygs dynamiska stabilitet och därtill hörande effekter som parametrisk exciterad rullning har uppmärksamats genom ett flertal incidenter där fartyg drabbats av extrema rullningsrörelser i relativt beskedliga sjötillstånd, med konsekvenser för såväl säkerheten, sjömäns arbetsmiljö, som för transportkvaliteten. Problemet förnyade aktualitet är kopplat till den senaste tidens utveckling av relativt extrema skrovformer,



Sven Sörelius vid den större Circle Raft-ringen. Foto: C. Nordling

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 sjöfartsnäringens 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.

Visualisering av designproblem i maskinrum för bättre förståelse och förslag till lösningar – (2013 - 150 Tkr)

Vid Avdelningen för Ergonomi, Institutionen för Designvetenskaper, Lunds Universitet pågår ett projekt med följande mål:

"Projektet skall utveckla metoder för att visualisera de forskningsresultat som är kopplade till designproblem i maskin-

avdelningen ombord och föreslå möjliga lösningar."

Direktionen beslutade 2012 att stödja projektet med 200 Tkr.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

SES – Circle Raft – (2009 - 450 Tkr) (2011 - 140 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.

Stiftelsen beviljade 2009 450 Tkr för projektet. Utveckling och tillverkning sker i samarbete 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.

Sven Sörelius har under 2011 beviljats ytterligare medel om 140 Tkr för slutförande av projektet. Några medel har inte utbetalats under 2014.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Lighthouse

Lighthouse har under året utvecklats till ett nationellt kompetenscenter med ett triple helix-samarbete mellan industri, akademi och offentlig sektor kring tvärvetenskaplig forskning, utveckling och innovation för en snabbare och effektivare förnyelse av

sjöfarten liksom utveckling av nya lösningar och produkter.

Stiftelsen har accepterat en inbjudan att bli partner i Lighthouse och har avdelat 500 Tkr för vardera åren 2015, 2016 och 2017.

Intendenturpersonalens arbetsmiljö på passagerarfartyg i svenskt närområde

Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan har sökt medel för ett forskningsprojekt som "innefattar en kartläggning av arbetsmiljön för intendenturpersonal på passagerarfartyg i svenskt närområde och hur olika aspekter i arbetsmiljön påverkar arbetstillfredsställelse, motivation, hälsa och välbefinnande för personalen".

Projektet, som leds av docenten Carl Hult med stöd av tekn.dr. och universitetslektor Cecilia Österman och enhetschefen vid Försäkringskassans Sjöfartskontor i Göteborg, Mats Lindblad, löper under två år.

Stiftelsen har avdelat 1 340 Tkr för åren 2015 och 2016.

Villkorade innovationslån

Rescue Capsule 5, RC 5

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.

För projektet beviljade direktionen ett villkorat innovationslån om 1 000 Tkr som utbetalades 2011.

Under 2012 beviljade direktionen en utökning av låneramen med 300 Tkr till totalt 1 300 Tkr.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Vingen

Innovatören Hans Sjöblom har under en längre tid arbetat med ett system som



Sven Sörelius och Per Wärn, vd Marström Composite AB, vid RC 5.
Foto: C. Nordling

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 vilket utbetalades 2011.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Electric Rescue Board

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



Sjömanshusstiftelsens ordförande Christer Themnér överlämnar Stiftelsens Litteraturpris till ambassadör Marie Jacobsson. Foto: T. Dalnäs

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.

Under 2011 har låneramen utökats med 150 Tkr.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Medbox

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 sjökapt Sten Ekelund vilket utbetalades 2011.

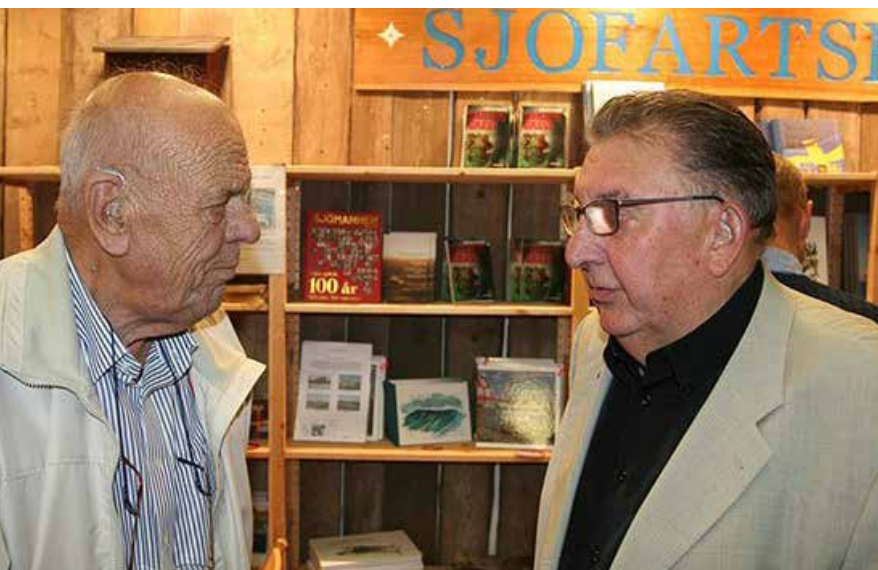
Återbetalning av lånet har påbörjats.

Kultur 873 Tkr (877)

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



Två sjöfartsprofiler, Erland von Hofsten och Guy Rosvall. Foto: T. Dalnäs

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

Stiftelsen har 2009 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.

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.

Stiftelsens Direktion har beslutat att stiftelsens stöd till Sjömanshusmuseet skall upphöra i och med utgången av år 2015.

Sjöfartens Kultursällskap - 40 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 del av hyra för monter vid den årliga bokmässan i Göteborg, se nedan.

Bok och Biblioteksmässan - 133 Tkr

Sjöfartsmontern, som under devisen "Sjö-

fartskultur" arrangeras av Sjöfartens Kultursällskap, har traditionsenligt sponsrats av Stiftelsen. I år disponerades del av montern av Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek som ställde ut och sålde ur sitt nautiska bokutbud.

Ur ett välmatat program kan nämnas sjömannen Mikael Espings presentation av sin nyutkomna roman *Sailor's Grave* och Anders Wällheds nya bok "Jag söker en människa" om sjömannen, skådespelaren och författaren Kent Andersson.

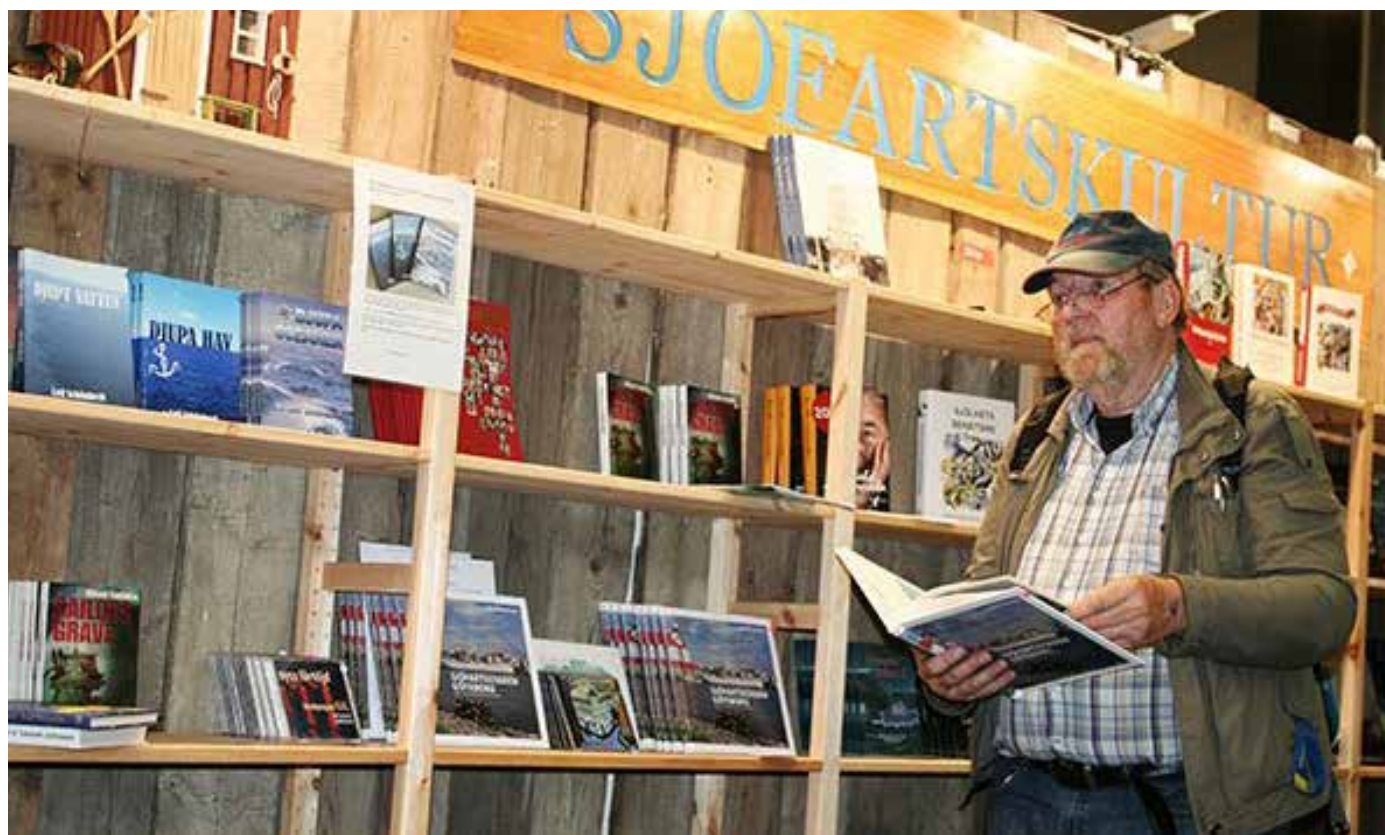
En av höjdpunkterna under mässan var utdelningen av Stiftelsens Litteraturpris 2014 som tilldelades ambassadören Marie Jacobsson.

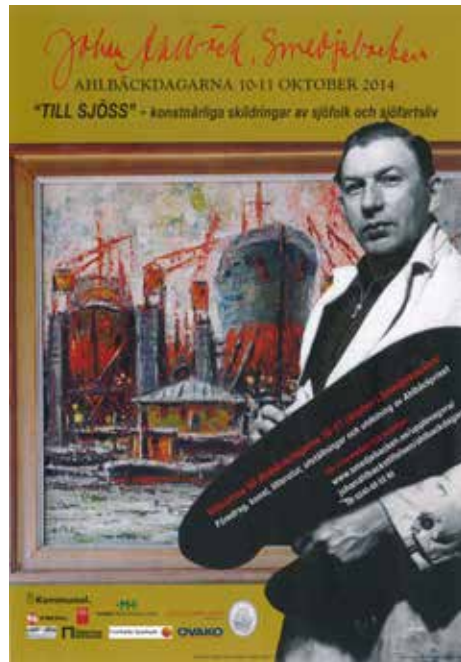
Priset om 20 000 kr delades ut av Stiftelsens ordförande Christer Themnér som redovisade prismotiveringen:

"Havs- och folkrättsfrågor har stor aktualitet för sjöfarten och sjömanskåren. Exempel på enskildheter är piratdåd, terrorism till havs, fripassagerare, båtflyktingar, narkotika- och vapensmuggling, samt kriminalisering och lagföring av sjöbefäl till följd av rena olyckshändelser.

Juris doktor och ambassadör Marie Jacobsson är folkrättsrådgivare vid Utrikesdepartementet, docent i folkrätt vid Lunds

Intresserad besökare i årets sjöfartsmonter på Bok- och Biblioteksmässan i Göteborg. Foto: T. Dalnäs





Konstnären Johan Ahlbäck gör reklam för årets Ahlbäcksdagar.

universitet och ledamot av FN:s folkrättskommission (ILC) sedan 2007.

FN:s folkrättskommission etablerades 1947 av FN:s generalförsamling i syfte att främja en fortlöpande utveckling och kodifiering av den internationella rätten och består av 34 ledamöter varav endast två är kvinnor. Marie Jacobsson är den tredje kvinnan i ILC:s historia.

Kommissionen har utsett henne till specialrapportör om miljöskydd under väpnade konflikter.

Hon har publicerat åtskilligt på havsrättsområdet, alltifrån Östersjön till Antarktis. Nämnas kan exempelvis skrifterna Antarktis: Om sydpolens historik, juridik och politik samt The Antarctic treaty system.

Marie Jacobssons senaste bidrag är boken Folkrätten, havet och den enskilda människan, som även kan väntas i en uppdaterad engelskspråkig upplaga. Här går hon pedagogiskt igenom det internationella regelverket på områden som sjösäkerhet, sjöfartsskydd och skydd för den marina miljön. Hon reder ut flaggstatens respektive kust- eller hamnstatens roller och ansvar vid händelser med civila fartyg inblandade, hela tiden med människan/sjömannen i centrum.

Boken Folkrätten, havet och den enskilde

människan är en porlande källa till fördjupad kunskap om sjömannens ställning i havs- och folkrätten. Därför är Marie Jacobsson en värdig mottagare av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2014.”

Ambassadör Jacobsson höll i anslutning till prisutdelningen en intressant föreläsning med rubriken ”Folkrätten, havet och den enskilda människan” som Stiftelsen med glädje publicerar på sid 24.

Antwerpenseglarna – 36 Tkr

I Antwerpen med omnejd finns en koloni av ilandgångna sjöfolk. Under samlingsnamnet Antwerpenseglarna bedrivs en omfattande social verksamhet.

Från att främst haft karaktären av föreningsmöten har verksamheten mer gått över till att genom hembesök försöka underlätta för medlemmarna och deras kontakter med myndigheter och sjukvård.

Stiftelsen stöder med glädje denna verksamhet.

Johan Ahlbäckstiftelsen – 53 Tkr

Johan Ahlbäckstiftelsen bildades 1992 i Smedjebacken och har som syfte att förvalta det konstnärliga arvet efter Johan Ahlbäck och uppmuntra dagens konstnärer att fortsätta skildringar av arbetslivet och industri- miljöer. Detta görs bl.a. genom att utdela ett årligt pris till konstnär som arbetar i Johan Ahlbäcks ”anda” och att anordna utställningar och seminarier på teman som anknyter till arbetslivet och Johan Ahlbäcks gärning.

Stiftelsen har sedan 1990 anordnat seminariedagar i Smedjebacken. Temat för 2014 års seminarium var ”Till sjöss”.

Seminariet, i vilket en rad kända sjöfartsprofiler medverkade, genomfördes 10-11 oktober och blev en stor framgång som förhoppningsvis gav ökad kunskap och förståelse för vårt behov av sjöfart och livet till sjöss.

Krigsseglarna – 25 Tkr

Sjömanskyrkan i Sverige arrangerar i nära samarbete med Sjömanshusstiftelsen på olika platser i Sverige en årlig minneshögtid



Stefan F. Lindbergs bilder rullar på Fotografiskas alla väggar under Belöningsdagen 2014. Foto: B. Vivien

för svenska krigsseglare. Högtiden äger rum under september/november.

Under 2014 har minneshögtider ägt rum i Uddevalla, Göteborg, Helsingborg, Karlstad, Malmö och Halmstad.

Övrigt kulturstöd har bl. a utgått till:

Katharina Schörner Carr – 30 Tkr

Stöd för bokprojekt "Tidernas mat".

Stefan F. Lindberg – 20 Tkr

Stöd för att, utgående från sin bok *Sjömän II*, producera en stillbildsfilm om livet till sjöss.

Dan Lennervald – 6 Tkr

För produktion av filmskiva Torsten Billman - Bildmakaren

Rosenhill Seamen Center – 10 Tkr

För genomförande av Martha-kväll.

BELÖNING 888 Tkr (828)

Belöningsverksamheten är Stiftelsens mest publika verksamhet. Stora ansträngningar görs för att sprida kunskap om denna bland sjöfolket. Annonsering sker såväl i fackpress som på bemanningskontoren på Filippinerna.

Årets belöningsdag, den 8 maj, genomfördes i Fotografiska museets lokaler på Stadsgården i Stockholm.

Hedersgäst, förutom alla belönade sjöfarande, var ordföranden i riksdagens Trafikutskott, riksdagsman Anders Ygeman som förrättade prisutdelning.

Belöningsdagen inleddes med ett axplock ur stiftelsens verksamhet under året. Således presenterade Stefan F. Lindberg sitt prakt-

verk *Sjömän II* varvid han utnyttjade alla de fantastiska presentationsmöjligheter som finns på Fotografiska. Johan Andersson och Viktor Lundberg presenterade på ett mycket bra sätt sitt examensarbete "Utveckling av ny livvästlår". Ett arbete som stiftelsen tidigare belönat med ett utvecklingsstipendium och där nu resterande del kunde delas ut.

Monica Lundh föreläste om sitt arbete med Maskinrummets ergonomi och Anders Rosén om projektet Fartygs dynamik.

Av de belönade hade tjugofem sjöfarande hörsammat kallelsen medan övriga på grund av sjötjänstgöring ej hade möjlighet att delta.

Dagen avslutades med en välsmakande lunch i Fotografiskas matsal signerad av stjärnkocken Paul Svensson.

Alla belöningar med motiveringar framgår av foldern "Belöning 2014". Foldern, som kan hämtas från Stiftelsens hemsida www.sjomanshus.se är tillsammans med Stiftelsens "Årsberättelse 2013" utsänd till samtliga svenska handelsfartyg.

Granskningsgruppen och övriga beredningsorgan

En viktig del av stiftelsens verksamhet som inte alltid får rättmätig uppmärksamhet är de grupper som bereder och lämnar förslag avseende årets belöningar. Gruppernas arbete är en förutsättning för belöningsverksamheten.

Granskningsgruppen, som för närvarande består av en ordförande och sex ledamöter, är utvalda för sina unika kompetenser inom respektive specialområde.

Gruppen, som utgör stiftelsens bered-

Karl Karell, ordförande i Granskningsgruppen.
Foto: B. Lindgren



Granskningsgruppen har under 2014 haft följande sammansättning:

Karl Karell, ordförande
Björn Molin
Karl-Arne Johansson
Jaana Åsberg
Thomas Mårtensson
Bo Lindgren
Örjan Liljeroth

Kanslichefen fungerar som gruppens sekreterare

ningsorgan avseende arbetsbelöningar och utvecklingsstipendier påbörjar sitt arbete under hösten när de får sig tillsända årets förslag till belöningar. Förslagen fördelas på de olika ledamöterna för specialgranskning och analys.

En dag i januari samlas så hela gruppen för gemensam genomgång av samtliga förslag. Utifrån en särskild värderingsmetodik bedöms varje förslag vilket i slutändan resulterar i Gruppens samlade förslag till Direktionen avseende årets belöningar. Förslaget åtföljs av de av ordföranden författade

motivtexter som sedan återfinns i belöningsfoldern.

Utöver Granskningsgruppen stöds beredningsarbetet av följande personer

Idrottsbelöningskommittén

Hans Fredriksson
Agneta Swensson

Litteraturpriskommittén

Torbjörn Dalnäs
Robert Hermansson

Bo Lindgren, ny ledamot i granskningsgruppen. Karl Karell i bakgrunden Foto: C. Nordling





Studiebesök under årets direktionsresa till Tallin. Foto: J. Lorén

Sjöräddningskommittén

Christer Haglund

Övriga bidrag 552 Tkr (565)

Kalmar sjömanshem – 34 Tkr

Stiftelsen Kalmar Sjömanshem driver studenthem för elever vid Sjöfartshögskolan i Kalmar. Studenthemmet är i stort behov av renovering.

Stiftelsen har avdelat 34 Tkr för ombyggnad av studenthemmets köksgolv.

Sjöfartsforum – 500 Tkr

Sjöfartsforum har beviljats bidrag för att kunna fortsätta sitt arbete baserat på strategiprocessens handlingsplaner och för att kunna förvalta den position som det maritima klustret tagit de senaste åren. Man behöver anställa en handläggare och söker

bidrag för bl.a. detta.

Direktionen har beslutat att stödja Sjöfartsforum med 500 Tkr för respektive 2013, 2014 och 2015. Se artikel sid 22.

Sjukvårdsguide för styrmän – 18 Tkr

Guiden, som är ett examensarbete från 2012, har väckt intresse i sjöfartskretsar. En förutsättning för framgång är att den är översatt till engelska.

Stiftelsen har avdelat 18 Tkr för detta översättningsarbete. Se artikel sid 28.

Förslag till
"Belöning 2016"
insänds före
1 november 2015

Bidragsverksamheten under 1972/73-2014 (Tkr)

Period	Gratia	Akut hjälp	Stipendier	Utbildningsstöd	Forskning och utveckling	Kultur	Beviljningar	Övriga bidrag	Totalt
1972/73-76/77	2 753	48	213	225			67	136	3 442
	80%	1,4%	6,2%	6,5%			2%	3,9%	100,0%
1977/78-81/82	3 736	23	1 155	794	38		608	237	6 591
	56,7%	0,4%	17,5%	12%	0,6%		9,2%	3,6%	100,0%
1982/83-86/87	3 872	53	2 722	840	818	87	1 625	223	10 240
	37,8%	0,5%	26,6%	8,2%	8,0%	0,9%	15,9%	2,1%	100,0%
1987/88-91/92	7 561	148	5 414	1 193	5 605	1 039	1 929	412	23 301
	32,4%	0,6%	23,3%	5,1%	24,0%	4,5%	8,3%	1,8%	100,0%
1992/93-1996	12 945	426	8 823	3 386	6 752	1 190	2 186	647	36 355
	35,6%	1,1%	24,3%	9,3%	18,6%	3,3%	6%	1,8%	100,0%
1997-2001	18 272	606	19 057	3 896	7 364	4 467	3 202	1 003	57 867
	31,6%	1%	32,9%	6,7%	12,7%	7,7%	5,5%	1,7%	100,0%
2002-2006	19 439	693	15 661	5 748	12 109	4 549	3 639	276	62 114
	31,33%	1,11%	25,24%	9,26%	19,51%	7,33%	5,86%	0,44%	100,0%
2007	3 514	95	2 379	831	2 729	794	1 271	161	11 774
	29,84%	0,80%	20,20%	7,05%	23,17%	6,74%	10,80%	1,40%	100,0%
2008	3 120	82	2 309	4 957	3 457	725	807	16	15 473
	20,16%	0,53%	14,92%	32,04%	22,34%	4,69%	5,22%	0,1%	100,0%
2009	2 649	90	1 597	75	3 989	780	748	-	9 928
	26,68%	0,90%	16,09%	0,76%	40,18%	7,86%	7,53%	-	100,0%
2010	2 486	59	1 787	288	3 293	805	732	100	9 550
	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%
2012	2 621	181	1 967	5 090	2 355	791	962	57	14 024
	18,69%	1,29%	14,03%	36,29%	16,79%	5,44%	6,86	0,41	100,0%
2013	2 427	129	1 980	5 092	2 350	877	828	565	14 248
	17,03%	0,91%	13,40%	35,74%	14,49%	6,16%	5,81%	3,97%	100,0%
2014	2 527	129	1 862	566 ¹⁾	3 350	873	888	552	10 747
	23,51%	1,20%	17,33%	5,27%	31,17%	8,12%	8,26%	5,14%	100,0%
Totalt	90 697	2 867	68 972	33 811	57 866	17 844	20 277	4 446	296 780

1) Under åren 2012 och 2013 beviljade Stiftelsen bidrag till Sjöfartshögskolan vid Linnéuniversitetet och Chalmers Tekniska högskola för etablering av ett marint simulatorcenter på respektive högskola. Bidragen uppgick till 5 Mkr till respektive högskola. Något motsvarande utbildningsstöd har inte utgått under år 2014.

FIRST

Sjöräddningssällskapet arbetar med benäget stöd av Sjömanshusstiftelsen med Massräddningsproblematik inom projektet FIRST. Med i projektet är också Chalmers Tekniska Högskola och Stena Line AB.

FIRST arbetar med tesen att den bästa möjligheten att höja beredskapen för stora olyckor är att utnyttja världens alla konventionsfartyg, som när de råkar vara först på platsen vid en olycka kallas Ships of Opportunity. Vidare driver vi tesen att samma farkost som används för att evakuera ett fartyg också borde kunna användas för att lyftas direkt till säkerheten ombord i första lämpliga Ship of Opportunity.

För att bevisa att vår tes är realistisk har vi under tidigare år genomfört ett stort antal prover till sjöss i hårt väder tillsammans med ROPAX-färjan Stena Jutlandica. Dessa prover har bland annat handlat om att dämpa sjön genom att gå i cirkel med fartyget, att sjösätta och ta upp en liten räddningsbåt (i vårt fall en av Sjöräddningssällskapet's Rescuerunners), samt att koppla och lyfta livflottar upp till 39 personers storlek.

När det gäller olyckor av det slag som projektet arbetar för att förbättra beredskapen för så noterar vi beklagligt nog en nyligen inträffad tragisk händelse; branden i roro-passagerarfartyget Norman Atlantic i Adriatiska havet. Branden ledde till många

omkomna och en evakuering där ca 500 personer evakuerades under 36 timmar varav 49 räddades genom att själva klättra ur en livbåt upp på däck på ett hjälpande fartyg.

Det sker tyvärr kontinuerligt olyckor vid övningar med beredskapsbåtar och livbåtar. FIRST projektet syftar bland annat till att göra momenten sjösättning och återtagning säkrare.

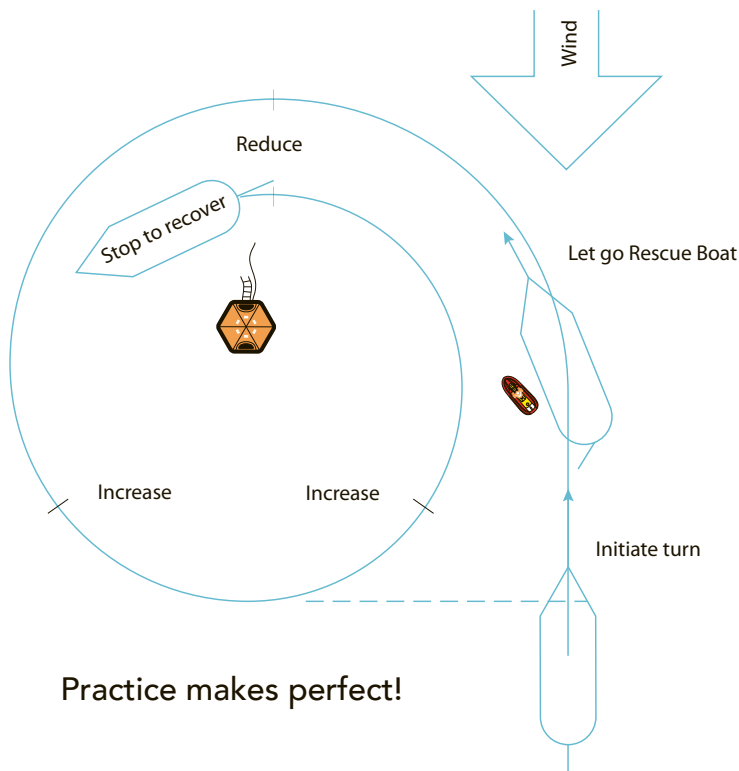
Den senaste fasen av projektet innefattar utveckling av ett antal delsystem för att ännu tydligare kunna visa en sammanhängande helhet:

- En fartygsanpassad räddningsbåt baserad på Rescuerunners fördelar, men anpassad för att kunna klassas enligt SOLAS-regelverket. Prototypen är under byggnad. Sjösättning förväntas under våren.
- En containerbaserad däckstation för att erbjuda bättre arbetsmiljö kring räddningsbåten. Vår förhoppning är också att containern skall underlätta genomförandet av prover från fler fartyg. Prototypstationen färdigställs under våren för att finnas på plats.
- Rim-jet – en axellös elektrisk permanentmagnet-baserad propulsor som skulle kunna ersätta motor och

Mikael Hinnerson
Sjösäkerhetsledare
Sjöräddningssällskapet, Göteborg
mikael.hinnerson@ssrs.se

FIRST-tillämpade prov. Foto: SSRS





vattenjet i en räddningsbåt för att möjliggöra operation i vatten med skräp, flytande linor och oljor. En befintlig motorenhet anpassas och en axellös impeller utvecklas genom två examensarbeten från KTH och Chalmers hos Rolls-Royce.

Under vintern har vi också påbörjat prover med Stena Danica, med målsättningen att kunna montera utrustning ombord för vidare tester.

Mer information om projektet finns på www.first-rescue.org och <http://www.surtsey.org/projects/rim-jet/>

Sjöfartsforum lägger pussel och visar hela bilden

Anna Hammargren

Vd

Sjöfartsforum, Stockholm

anna.hammargren@sjofartsforum.se

För att få kunskapen om och engagemanget för sjöfarten att öka i Sverige gäller det att jobba på två parallella plan samtidigt. De skiljer sig starkt, men stödjer samtidigt varandra. När kännedomen om den ena ökar spillo det direkt över på den andra. Och om den ena minskar påverkar det intresset för den andra. De två perspektiven är förstas sjöfarten som del i den större maritima näringen och sjöfarten som trafikslag i transportsystemet.

Sammantaget handlar de båda perspektiven om konkurrenskraft, samhällsnytta och svensk maritim kompetens. Sverige har EUs längsta kuststräcka och hela samhället är beroende av fartyg och vattenvägen för överlevnad och välbefinnande – idag och i framtiden. Med det följer vikten av att säkra och stärka den maritima kompetensen. Sverige som land behöver maritim kompetens och vår näringslivsutveckling behöver en livskraftig rederinäring med fler svenskflaggade fartyg och svenska sjömän. En stark rederinäring påverkar i sin tur utvecklingen inom den övriga maritima basnäringen, t ex maritim servicesektor och utvecklingen inom maritim teknologi. Allt detta ger jobb och tillväxt.

Samhällsnyttan finns också i utnyttjandet av vattenvägen. När vattenvägen utnyttjas i större grad och lasten tas närmare sin slutdestination med fartyg ökar robustheten i det transportsystemet, liksom systemets totala kostnads-, energi- och miljöeffektivitet.

Detta är vad den ideella föreningen Sjöfartsforum arbetar för och med – att sätta sjöfarten som maritim basnäring på kartan och att öka kunskapen och medvetenheten om sjöfartens roll och möjligheter för ett hållbart transportsystem. Sjöfartsforum startades 1996 och har fokus på att tydliggöra det pussel vi kallar sjöfart. Våra medlemmar är både enskilda företag (hamnar, rederier, varuägare, klassningssällskap, konsultföretag, teknikföretag m.m.), akademi samt branschorganisationer och fackföreningar (Sveriges Redareförening, Sveriges Hamnar, Skärgårdsredarna, Föreningen Sveriges Varv, Sveriges Skeppsmäklareförening m fl och t ex Seko sjöfolk). Sjöfartsforum arbetar med det som förenar alla och med allas gemensamma vilja att stärka sjöfarten och öka kunskapen om den. Föreningen arbetar med att synliggöra helheten, sammanhangen, den ömsesidiga påverkan och möjlighe-

terna som uppstår när aktörer med närliggande verksamheter arbetar tillsammans. Verksamheten stämmer väl med namnet – Sjöfartsforum. Som forum är vi arenan där intressenter möts för kunskapsöverföring och samverkan. Föreningen driver inga frågor som tillhör enskilda organisationer eller företag, men kan lyfta upp dem på den gemensamma arenan när och om så önskas och om frågorna gynnar alla.

De två parallella sjöfartsperspektiven som kommunikationsarbetet kring sjöfarten kretsar kring – sjöfarten som näring och trafikslag – är dock inte hela sanningen. Det finns ett perspektiv till – försvarsperspektivet – med vikten av att säkerställa fria svenska vattenvägar och en svensk samhällsförsörjning i läge av kris eller ofred. I takt med en ökad oro i omvärlden blir denna fråga allt viktigare och måste in i debatten. Det sägs att en ungdom klarar sig tre-fyra dagar och en familj upp till en vecka innan varorna tar slut i butikerna. Även ur detta perspektiv är en stark svensk maritim kompetens viktig – och här om något handlar det om samhällsnytta.

Sjöfartsforum får sedan ett par år stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för vårt långsiktiga utvecklingsarbete. Det är ett bidrag som varit helt avgörande för våra möjligheter att lyfta fram sjöfarten, rederierna och de ombordanställda. Föreningen är medlemsfinansierad och det lilla kansli föreningen haft under många år har med Stiftelsen Sveriges Sjömanshus hjälp kunnat förstärkas med en anställd – Anika Söderberg, kommunikatör – för att målinriktat kunna arbeta med och facili-

tera åtgärds punkter sammanfattade i det Maritima Manifestet från 2013. Bakom det Maritima Manifestet står 23 organisationer, föreningar och akademi inom sjöfarten. Arbetet riktar sig främst till våra huvudmålgrupper politiker och beslutsfattare inom transportnäringen, svensk industri och inom relevanta offentliga myndigheter, men även till oss själva.

Under 2014 har Sjöfartsforum, vid sidan av den ordinarie verksamheten med t ex större etablerade och årliga evenemang, haft ett speciellt fokus på inlandsjöfart och hamneffektivitet. Inlandsjöfart är det nya femte trafikslaget med stora möjligheter att på ett mer hållbart sätt lyfta gods från land till sjö inom regioner, städer eller mellan hamnar i väderskyddade kuststräckor. Under året har Sjöfartsforum bl a anordnat en kurs riktad till nyckelpersoner inom statliga myndigheter m fl intresserade.

Hamneffektivitet kan tyckas vara ett särintresse som inte tillhör de gemensamma övergripande sjöfartsfrågorna. I själva verket är hamneffektivitet en av de viktigaste förutsättningarna och pusselbitarna i möjligheten att öka sjöfarten i och på Sverige. Hamneffektivitet handlar om alla intressenter runt hamnföretaget och deras samtidiga samverkan. Förutom hamnföretaget själv är det rederiet, logistikföretaget, skeppsmäklaren, fackföreningarna, varuägaren, myndigheten, politiken m fl. Sjöfartsforum har under året genomfört ett arbete med tre större dialogmöten för att analysera begreppets olika aspekter och tydliggöra vikten av samtliga aktörers åtgärder.

Almedalssatsningen är årets främsta mö-

Swedish Maritime Day.



tesplats för beslutsfattare av olika slag, från politiken, myndigheterna, förvaltningarna samt de kommersiella näringsaktörerna. Sjöfartforum arrangerar den Maritima Mötesplatsen för egna och externa seminarier om sjöfartens aktuella frågor. Intresset för mötesplatsen och seminarierna har under de senaste åren ökat markant. Trots den enorma konkurrens som råder, har Sjöfartsforum fullt i det stora seminarietältet vid varje seminarium. De som kommer för att lyssna är inte längre de redan kunniga, utan de som vill lära, förstå och veta mer.

Swedish Maritime Day är ett annat evenemang som ökar i betydelse. Det är årets största mötesplats för alla som vill ha koll på var svensk maritim kompetens befinner sig och veta mer om verksamheter som har med vattnet som resurs och vattenväg att göra. Världssjöfartens Dag manifesterar sjöfarten och sjömännen ur olika aspekter. IMO fastställer temat och Sjöfartsforum är svensk huvudarrangör.

Sjöfartforum kan idag konstatera att sjöfarten blir allt synligare och tydligare. Ett tydligt strategiskt arbete lönar sig. Intresset och kunskapen ökar. Sjöfarten uppfattas allt mer som ett trafikslag med framtiden för sig och den maritima näringen håller på att etablera sig. De stuprör vi så länge arbetet i övergår allt mer till hängrännor och kontakterna med politiken och myndigheterna förbättras hela tiden. I ett nästa steg krävs ytterligare satsningar för att nå hela vägen ut till köksbordet. Det är där kunskapen och intresset för sjöfarten måste börja.

Vill du veta mer – prenumerera gärna på våra nyhetsbrev. Läs mer om Sjöfartsforum på vår webbplats www.maritimeforum.se. Nya medlemmar hälsas mycket välkomna.

Ett mycket stort tack till Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för det bidrag vi får och för de långsiktiga möjligheter detta ger sjöfarten, sjömännen och den maritima näringsutvecklingen.

Folkrätten, havet och den enskilda människan

Marie Jacobsson

Ambassadör

marie.jacobsson@swipnet.se



Marie Jacobsson. Foto: Pawel Flato

Det var förstås med stor förvåning och lika stor glädje som jag fick besked om att jag förärats Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris. Vanligtvis brukar stora tjocka böcker få pris, inte små kondenserade,

nästan frystorkade texter. Dessutom har ju boken några år på nacken, även om de frågor som den tar upp alltjämt är aktuella. I vissa fall mer så än då den skrevs.

Att forska och skriva är en drivkraft för mig. Havet är en annan. De konkurrerar dock med mitt arbete på UD och mitt uppdrag i FN:s folkrättskommission, och tiden tillåter inte att jag skriver tjocka böcker. Så det får bli kortare alster, som även de kräver forskning i mörka bibliotek och arkiv. Tack och lov.

Syftet med boken *Folkrätten, havet och den enskilda människan* var att visa den folkrättsliga kopplingen mellan hav och människa. Det är en kaxig titel på en liten bok, men syftet var desto större. Med boken ville jag lyfta fram folkrättens regler mot bakgrund av realiteterna. Nästan 75% av vår jord består av vatten. 6,6 miljarder individer är i sitt dagliga liv beroende av hav och vatten. Alla är vi beroende av färskvatten. Samtidigt är varje individ på jorden bärare av mänskliga rättigheter. Då tänker jag inte bara på rätten till liv, utan även på andra

rättigheter såsom rätten till anständiga levnadsvillkor och en god miljö, äganderätt, yttrandefrihet, rätten att lämna sitt land samt möjlighet att hävda alla rättigheter i rättsäkra juridiska processer. Det är staterna som garanterar att detta system fungerar.

Samtidigt äger en omfattande verksamhet rum i områden utanför staternas omedelbara kustkontroll. Flaggstatsregimen råder. Havsrätten föreskriver visserligen att flaggstaterna har ett slutligt ansvar för att det folkrättsliga regelverket upprätthålls, men ju längre avståndet är mellan den territoriella kontrollen och den faktiska verksamheten till havs, desto fler problem kommer i dagen. Att mänskliga rättigheter och havsrätt skulle kunna ha något som helst med varandra att göra tycks vara främmande för många - även för folkrättsjurister. Men om man ställer realiteter mot det folkrättsliga regelverket, då ser man hur det hänger samman. Det är just den kopplingen jag försökte skissera i min lilla bok.

I mitt tackanförande i Sjöfartsmontern på Bokmässan 2014 gick jag snabbt igenom boken kapitel för kapitel för att ge exempel på vad som har hänt sedan 2009. Mycket har hänt: "Båtflyktingar" har blivit en tragisk vardagsnyhet. EU har antagit en maritim strategi 2014 utöver den samordnade havspolitik som tidigare antagits. Frontex (EU:s gräns säkerhetsmyndighet) har stärkts och så även EMSA (EU:s sjösäkerhetsorganisation). Kopplingen mellan sjöfartsskydd och säkerhet ("safety" and "security") har kommit att uppmärksammas alltmer, bl a i EU genom EU:s maritima strategi.

FN:s kontor mot brott och droger (Office on Drugs and Crime) har publicerat rapporter om koppling mellan människosmuggling till havs i allmänhet och koppling mellan människosmuggling och fiskeindustrin i synnerhet.

FN:s viktiga miljömöte Rio+20 hölls år 2012 med stort fokus på små ö-stater som också är utvecklingsländer (SIDS – small island developing states).

Där det inte hänt något – eller i varje fall ytterst lite – rör de allra fattigaste människornas rättsskydd och hur det kan stärkas (legal empowerment of the poor) och, inte helt förvånande: kvinnornas situation. Till

detta finns det anledning att återkomma i ett annat sammanhang.

Det finns två frågor som berörts kortfattat i boken och som jag vill lyfta fram. Den ena rör sjöfararnas villkor, den andra vad som sker under vattenytan.

Det är glädjande att den Internationella arbetsorganisationens Sjöarbetskonvention (ILO Maritime Labor Convention) från 2006 har trätt i kraft. Det skedde 2013. Det är en konvention om arbetsförhållanden ombord och just arbetstagarnas rättigheter. Man kan betrakta den som sjöfararnas rättighetsförklaring - en Seafarers' Bill of Rights.

Genom konventionen kan 1,5 miljoner sjöfarare (och andra relaterade yrkesmän) i världen få anständiga arbetsvillkor, samtidigt som företagen kan konkurrera på rättvisa villkor. 50% av alla sjöfarare och $\frac{3}{4}$ av världens gross tonnage lär för närvarande täckas in under konventionens regler.

Konventionen har en komplicerad tillträdesprocess, men syftet är att undvika att den i slutändan blir en papperstiger. Den skall vara ett effektivt instrument. Ett särskilt inspektionsprogram har tillskapats. Sverige ratificerade konventionen år 2012 och svensk lag speglar nu konventionens krav.

Ett viktigt tillägg om finansiell säkerhet tillkom 2014. Det syftar till att på ett verkningsfullt sätt garantera finansiell säkerhet för sjöfarare i den händelse de överges av sin arbetsgivare. Syftet är att bistå till hemresa om de lämnats utan underhåll och stöd när arbetsgivaren klippt av banden. Konventionstillägget syftar till att ge ett brett skydd. I mångt och mycket liknar detta de svenska sjömanshusens verksamhet!

Den andra frågan jag vill lyfta fram berör det som sker under vattenytan. "Under vatten" är förstås lika viktigt som "på vatten". Men det jag nu vill ta upp är varken oljeutvinning eller ubåtsverksamhet, utan på något helt annat.

Det rör undervattenskablar och deras betydelse för vårt vardagsliv.

Den första undervattenskabeln lades för 165 år sedan (1850). Den lades över engelska kanalen, mellan Frankrike och Storbritannien. Åtta år senare (1858) lades den första transatlantiska kabeln mellan Irland och Newfoundland. Det allt ökande behovet att

dra kablar ledde till ett internationellt erkännande av en folkrättslig princip: alla staters fria rätt att dra kablar genom havsområden.



Kabelfartyget C/S Pleijel. Foto: Baltic Offshore Kalmar

Det finns internationella normer för hur kabelläggning bör ske. De kommer från 1884 år kabelkonvention. Men det finns i princip inga regler som hanterar balansen mellan de kolliderande anspråken på att använda ett visst havsområde. Bottentrålning, t ex, riskerar att riva upp kablar. Sådana upprivna kablar kan även utgöra ett ekonomiskt och

säkerhetsmässigt hot för andra fiskare. Ankring av allt tyngre fartyg har också visat sig utgöra ett hot mot kablarna. Vindkraftverk och oljeverksamhet kan riva upp kablar.

Idag ligger det miljoner kilometer av toppmoderna fiberkablar i havet. Utan detta infrastrukturella grundelement så skulle ingenting av den moderna sjöfarten eller verksamhet till havs kunna fungera.

Och inte heller samhället i övrigt!

Förstörs kablarna, eller om rätten att lägga kablar inskränks, så hotas inte bara kablar utan faktiskt alla samhälls- och privata funktioner.

Motsatsen gäller också. Ett skyddat och ostört kabelsystem ger samhällen trygghet och möjlighet att utvecklas, ger individen möjlighet att söka kunskap och bedriva näring.

Havet är därför det moderna samhällets absolut viktigaste infrastruktur, inte bara för världshandeln, utan för de internationella kommunikationerna och det internationella samarbetet. Vi ser igen hur användning av havet blir en fullkomligt avgörande kugge för att vardagen skall fungera för den enskilda människan. Havsplanering – eller marine spatial planning – kommer därför att bli ett allt viktigare element.

Det finns anledning att fortsätta forska och skriva på detta område – och det har jag för avsikt att göra. Priset stimulerar till fortsatt forskning och kom därför både till glädje och nytta.

Nytt hydrauliklabb på Sjöfartshögskolan

Ted Bågfeldt
Prefekt

Linnéuniversitetet,
Sjöfartshögskolan, Kalmar
ted.bagfeldt@lnu.se

Hydrauliska system är mycket vanliga ombord och används ofta till anläggningar vilka är kritiska för ett säkert framförande av fartyget. Systemen är vanligt förekommande till styrmaskiner, ankarspel, vinschar och hydrauliskt manövrerade ventiler. För att kunna använda ventiler i ballastsystem och länssystem är man ofta beroende av ett fungerande hydraulsystem. De systemen är alla viktiga för fartygets säkerhet. Men hydraulik har ofta ett betydligt större användningsområde än så. Ett exempel på en

fartygstyp där hydrauliska system används i större omfattning är produkttankfartyg och kemikalietankfartyg med så kallade deep well-pumpar. Där är lastpumpar, kranar och ett stort antal lastventiler och ballastventiler hydrauliskt drivna. Utan ett väl fungerande hydrauliksystem kommer fartyget inte att kunna lasta eller lossa. Det betyder att systemen ofta är kritiska, inte bara för ett säkert framförande utan, också rent kommersiellt.

Ibland tar man för givet att hydraulsystemen ska fungera utan problem och

ibland även utan underhåll. Det är viktigt att besättningarna har god kunskap och förståelse för hur systemen fungerar och hur de underhålls på bästa sätt.

På Sjöfartshögskolan i Kalmar ingår hydraulikutbildning i både sjökaptens- och sjöingenjörsutbildningarna. Utbildningen är dels rent teoretisk men mycket tid läggs också på övningar i laborationssalen. Den gamla utrustningen i laborationssalen levererades till skolan för mer än 30 år sedan och har använts flitigt i många år. De senare åren har utvecklingen gjort att den gamla utrustningen känts allt mer omodern och behovet av en uppgradering blivit allt mer påtaglig. Dessutom har komponenter, slangar och kopplingar blivit slitna och läckage av hydraulikolja allt mer frekvent. Oljeläckagen har gjort att arbetsmiljön för studenter och lärare har närmat sig gränsen för vad som är acceptabelt.

Genom ett bidrag om 425 000 kronor från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har Sjöfartshögskolan under hösten 2014 kunnat byta ut utrustningen i hydrauliklaboratoriet, vilket annars inte varit möjligt.

Den nya hydraulikutrustningen består av 8 stationer och upp till 16 studenter kan samtidigt få en effektiv och kvalitativ utbildning. Satsningen innebär en förbättrad arbetsmiljö med avseende på oljeläckage och bullernivåer. Det gör också att komponenterna som används är moderna och

av samma typ som till stor del monteras på nyare fartyg. I de nya hydraulikbänkarna kan man även koppla in mätutrustning för att både mäta och registrera tryck, flöden och temperaturer. Dessutom är de förberedda för att analysera oljan och därigenom



mäta föroreningar i form av partiklar och vatten. Satsningen gör att utbildningens kvalitet höjs och att det sätts fokus på betydelsen av att underhålla dessa viktiga system på ett bra sätt. Satsningen kommer att vara till glädje för Sjöfartshögskolans studenter i många år.

En dokumentärpoetisk film om Sjömän

Hur och med vad arbetar man till sjöss? Snart finns filmen här.

Formen för filmen är berättande, med ett flöde av stillbilder och kortare filmsekvenser som löper parallellt med en berättarröst. Med jämna mellanrum kommer det in inspelade citat av sjömän från alla kategorier. Vissa passager i filmen innehåller inspelat miljöljud och i andra delar enbart musik.

Filmen är dokumentärpoetisk i sin genre, dvs informativ genom att visa hur och med vad man arbetar med som sjöman - och episk, genom att i bild och ord beröra

djupare frågeställningar kring livet till sjöss. Filmdramatiken bygger på ett finstämt möte mellan bild (stillbild och film) och ljud (berättarröst, citat, miljöljud och musik). Vi söker ett tidlöst anslag i våra frågeställningar för att ge filmen en långvarig aktualitet.

Syftet med filmen är skapa en upplevelse och förståelse för sjömansyrket villkor och för sjöfarten betydelse. Mer än 95% av alla varor som kommer till Sverige går sjövägen och det är en av det mest miljövänliga transportsätten. Vi vill med filmen vara en del av debatten om sjöfarten genom en

Stefan F. Lindberg
Fotograf
stefanf.lindberg@gmail.com

Lennart Johnsson
Författare
lennart.johnsson49@gmail.com



inlevelsefull och upplysande berättelse. Som genomgående tema ställs livet som sjöman i förhållande till sjöfarten som varande en av de största och mest betydelsefulla transportsätten i vår värld.

Målgruppen för filmen är gymnasieskolor och sjömansskolor. Filmen kommer även att erbjudas TV, samt finnas med som underlag i samband med föreläsningar och seminarier kring sjömansyrket och sjöfarten. Det finns även planer för en engelsk version av filmen.

Filmprojektet nuvarande status:

- Stillbildsurval färdigt (bildmanus)

Pågående arbete:

- Urval av filmsekvenser och ljud (citat och miljöljud)
- Berättarmanus (Lennart Johnsson)

Kommande arbete:

- Filmning och ljudupptagning på bulkbåt (genomförs under juni och juli).
- Sammanställning av film (augusti och september).

Sjukvårdsansvarig ombord – en handbok för styrmän

Jonas Eriksson

Student

Högskolan på Åland

jonas_seglare@yahoo.se

Karin Hjoberg

Student

Högskolan på Åland

karinhjoberg@hotmail.com



Idén till guiden föddes då vi gick Hälso- och sjukvårdskursen för sjöbefäl på Ålands högskola. Sjukvårdskursen som är en del av sjökaptensutbildningen består på Åland av en veckas teori följt av fem dagar på en akutmottagning. Vi kände båda att sjukvården är ett väldigt viktigt moment för att få en säker arbetsmiljö ombord, och att den litteratur som finns tillgänglig inte alltid är så lättförståelig för den sjukvårdsansvarige.

Detta inspirerade oss till att göra en illustrativ och kortfattat sjukvårdsguide som examensarbete. Tanken med guiden är dels att använda den proaktivt för att bygga upp en trygghet i sjukvården. Dels för att använda den vid akuta tillbud ombord. Den är uppbyggd så att man kan arbeta efter L - ABCDE. Vi har valt att ha korta punkter med text som belyser det viktigaste och flertalet förklarande bilder. En viktig tyngdpunkt i guiden är de praktiska momenten som injektioner och sutur. Sjukvårdsguiden har även två kapitel som tar upp de vanligaste olyckstillbud samt sjukdomar ombord och hur man behandlar dem. Det

är viktigt att tydliggöra att den riktar sig till sjöfarten och de förutsättningar som finns ombord.

Guiden tar upp alla moment som behandlas i Hälso- och sjukvårdskursen som baseras på STCWs krav på den sjukvårdsansvarige ombord. Uppbyggnaden av guiden baseras på de resultat vi fick in från enkätutskick till fartyg och intervjuer med sjukvårdsansvariga styrmän. Undersökningen visade att det finns en allmän osäkerhet kring sjukvården ombord. Tillbuden sker men med en generell låg frekvens så den sjukvårdsansvariga får inte praktisera sina kunskaper tillräckligt ofta. Refresherkurser till trots.

Sjukvårdsguiden används numera som undervisningsmaterial i Hälso- och sjukvårdskursen för sjöbefäl på Högskolan på Åland. Ett svenskt rederi har köpt in ett stort antal exemplar som de har distribuerat på sina fartyg. Tack vare stipendium från Sveriges Sjömanshus har vi kunnat få den faktagranskad av en läkare på Tele Medical Assistance Service och fått den översatt till engelska.

Fartygsdynamik

Med stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Sjöfartsverket driver KTH forskningsprogrammet Fartygsdynamik i samarbete med företagen Wallenius och Seaware. Programmet tar ett brett grepp på området fartygs dynamik, det vill säga fartygets påverkan av vågor och vind och tillhörande sjösäkerhets- och prestandaaspekter rörande såväl design som drift av fartyg.

Forskningsprogrammets första fas löpte från 2010 till och med 2013. Forskningen har bland annat omfattat analys av incidenter där fartyg råkat ut för stabilitetsförlust och parametrisk rullning. Forskningen har även resulterat i utveckling av metoder för simulering av fartygs rörelser i sjö, tekniker för dynamisk stabilisering av fartygs rullningsrörelser, och verktyg som för att stödja besättningar ombord för tolkning av fartygs dynamiska egenskaper och prestanda i förhållande till rådande väder och vid ruttplanering.

Forskningsresultat har kvalitetssäkrats och spridits genom publicering i internationella vetenskapliga tidskrifter, konferenser, workshops och böcker. Resultaten från programmet första fas 2010–2013 sammanfattas i ett tjugotal artiklar och rapporter, i Stiftelsens årsberättelser, samt i en slutrapport. Som ett exempel på forskningsprogrammets kvalitet kan nämnas att en av artiklarna tilldelats ut-

märkelsen Best Paper Award 2013 av Japan Society of Naval Architects and Ocean Engineers.

Forskningsresultat har även spridits till sjöbefäl genom presentationer på Stiftelsens belöningsdagar och genom utbildning av Wallenius besättningar, och givetvis även till skeppsbyggarstudenter på KTH. En del

Anders Rosén
Lektor, Skeppsbyggare, PhD
Marina system
KTH, Stockholm
aro@kth.se

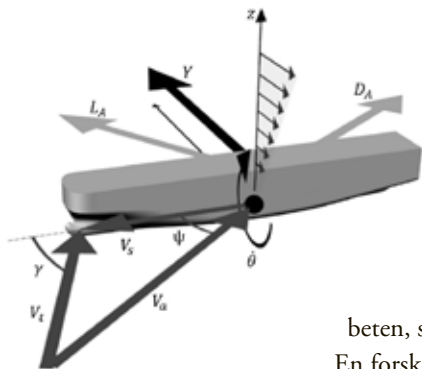


Carl-Johan Söder, industridoktorand på KTH och Wallenius, tar emot utmärkelsten Best Paper Award 2013 vid en ceremoni i Japan.

forskningsresultat har redan implementerats i Seawares system och används nu ombord på fartyg. Resultaten har även haft påverkan på utformningen av nya fartyg, till exempel förstoring av slingerkölar, för ökad robust-

Forskningsresultaten har haft påverkan på utformningen av nya fartyg, till exempel förstoring av slingerkölar för ökad robusthet mot stabilitetsvariationer i sjö och motsvarande förbättring av sjösäkerheten.





Principen för den aerodynamiska rulldämpningen är att rullningsrörelsen varierar den skenbara vindens hastighet och riktning och att detta i sin tur ger en variation av motsvarande aerodynamiska sidokrafter och rullningsmoment.

het mot stabilitetsvariationer i sjö och motsvarande förbättring av sjösäkerheten.

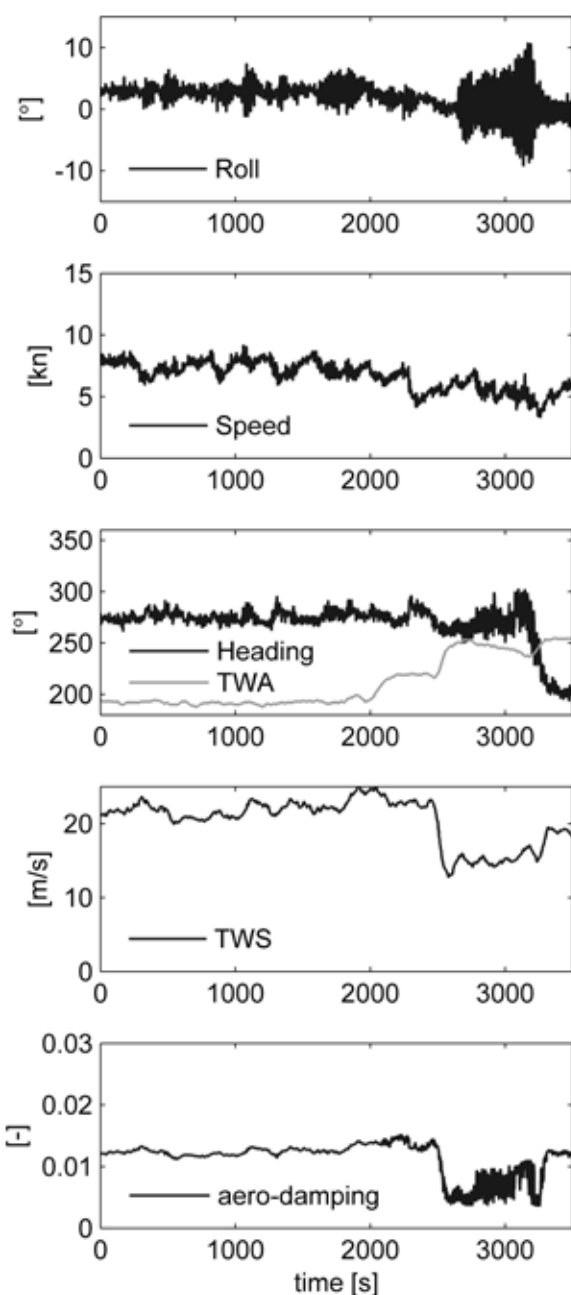
Programmets första fas har även inbegripit omvärldsanalys och etablering av ett omfattande kontaktnät och samarbeten, såväl nationellt som internationellt. En forskningsstudie genomfördes till exempel i samarbete med SSPA, och representanter från forskargruppen har presenterat forskningsresultat vid besök hos Stena Teknik, Osaka University och University of Trieste. KTH har vidare varit med och startat en ny internationell kommitté och

ett web-forum för forskning och utveckling inom fartygs stabilitet och dynamik, SRDC/www.shipstab.org. Forskargruppen har även bidragit till det internationella sjösäkerhetsarbetet och utvecklingen av andra generationens intaktstabilitetskriterier genom stöd till Transportstyrelsen inom IMO. Forskningsprogrammet Fartygsdynamik är således ett tydligt exempel på trippelhelix-samverkan mellan akademi, sjöfartsnäring och myndigheter som skapar tydliga resultat för förbättrad sjösäkerhet, fartygsprestanda och transportkvalitet.

Forskningsprogrammets första fas slutrapporterades till Stiftelsen i mars 2014. Forskningsbehovet inom området fartygsdynamik är fortsatt stort och KTH, Wallenius och Seaware har därför med stöd av Stiftelsen och Sjöfartsverket inlett programets andra fas vilken kommer att löpa från 2014 till och med 2016. Syftet är att förvalta och vidareutveckla den nationella resurs som forskningsprogrammet och forskargruppen utgör, att knyta nya kontakter och utveckla nya samarbeten, och att fortsätta bidra till den samhällseliga kunskapsutvecklingen inom området fartygs dynamik och tillhörande aspekter på fartygs design, drift, säkerhet och prestanda.

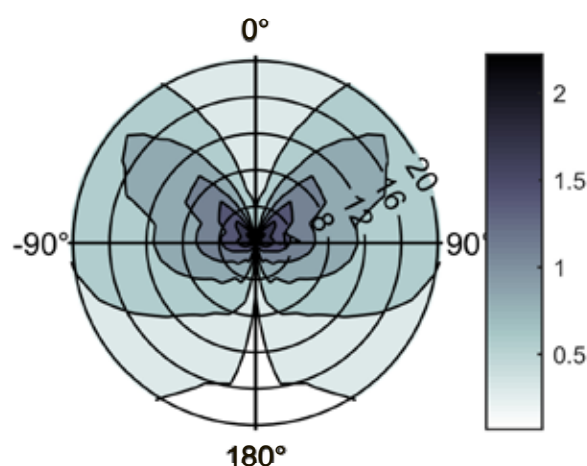
Inom programmet andra fas drivs tre doktorandprojekt. Inom ett av dessa utvecklas metodik för ruttplanering och ruttoptimering med användande av avancerade så kallade ensembleväderprognoser. Målet är att utreda i vilken mån dessa mer avancerade metoder kan användas för att förbättra transportekonomi och sjösäkerhet. Det andra projektet syftar till utveckling av ökad förståelse för dynamik och sjöbelastningar för snabbgående fartyg. Här utvecklas metodik för bättre beskrivning och kvantifiering av dessa belastningar, både med avseende på skrovstrukturen och den fartygsrörelse-relaterade påfrestningen på besättningen. Målet är att skapa förutsättningar för dimensionering av fartyg med bättre balans mellan prestanda, säkerhet och arbetsmiljö.

Det tredje doktorandprojektet syftar till utveckling av ökad förståelse för fartygs rullningsrörelser med särskilt fokus på olika aspekter på dynamisk stabilitet som parametrisk rullning. Här ges en kort inblick i



Parametrisk rullning

en studie kring aerodynamisk rulldämpning som pågår inom detta projekt. Det finns en allmän uppfattning bland besättningar att fartyg stabiliseras om man i hårt väder går med vinden in mot bogen. Det finns dock knappast några vetenskapliga studier som berör detta. Målet med studien är att utveckla en modell för kvantifiering av den aerodynamiska rulldämpningen, att utreda hur stor denna kan vara jämfört med den "vanliga" hydrodynamiska dämpningen, samt att klargöra hur ökad kunskap om denna rullningsmekanism kan användas vid design och drift av fartyg. Som illustreras i bilden uppe till vänster, är principen för den aerodynamiska rulldämpningen att rullningsrörelsen varierar den skenbara vindens hastighet och riktning och att detta i sin tur ger en variation av motsvarande aerodynamiska sidokrafter och rullningsmoment. Figuren ovan ger exempel på relationen mellan beräknad aerodynamisk och hydrodynamisk rulldämpning för ett visst fartyg i en vindhastighet om 20 m/s. Graderna visar fartygets kurs relativt vinden, där 0 är vind in rakt förifrån. Radiellt visas fartygets fart i knop. Som synes kan den aerodynamiska rulldämpningen för vissa fart- och kurskombinationer vara av samma storleksordning som eller till och med större än den hydrodynamiska dämpningen. Detta



Bilden ger exempel på relationen mellan beräknad aerodynamisk och hydrodynamisk rulldämpning för ett visst fartyg i en vindhastighet om 20 m/s. Graderna visar fartygets kurs relativt vinden, där 0 är vind in rakt förifrån. Radiellt visas fartygets fart i knop.

stämmer väl överens med besättningars upplevelser av vindens stabiliserande verkan. Den utvecklade metoden har använts för att analysera en fartygsincident där det kunde konstateras att minskning av den aerodynamiska dämpningen till följd av ett vindvrid medverkade till att fartyget utvecklade parametrisk rullning enligt kurvorna till vänster. Metoden skulle kunna integreras i ombordbaserade beslutstödssystem för att ge besättningar bättre information om fartygets dynamiska egenskaper i förhållande till rådande väder.

BOKSLUT

Resultaträkning (Tkr)

Intäkter

	Not	2014	2013
Utdelningar från Kammarkollegiet			
Aktiekonsortiet	1	8 071	7 477
Aktieindexkonsortiet	2	854	767
Aktieindexkonsortium utland	3	1 333	1 501
Räntekonsortiet	4	3 974	3 894
Övriga räntor	5	57	69
Summa direktavkastning		14 289	13 708

Verksamhetskostnader

Arvode Kapitalförvaltning		-525	-471
Administrationskostnader	6	-2 370	-2 240
Förvaltningskostnader	7	-619	-619
Marknadsföringskostnader		-241	-406
Summa verksamhetskostnader		-3 755	-3 736

Resultat före reavinster

		10 534	9 972
Reavinster	8	6 520	4 245
Årets överskott före dispositioner	13	17 054	14 217

Balansräkning (Tkr)

Tillgångar	Not	2014-12-31	2013-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	9	209 689	203 180
Inventarier, bokfört värde	10	0	0
Summa anläggningstillgångar		209 689	203 180
Långfristiga fordringar			
Innovationslån	11	2 766	2 768
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar		2	0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		216	239
Summa kortfristiga fordringar		218	239
Kassa och bank		4 461	4 523
Summa omsättningstillgångar		4 679	4 762
Summa tillgångar		217 134	210 710
Skulder och eget kapital			
Eget kapital			
Bundet eget kapital	12	184 750	183 321
Fritt eget kapital	13	30 776	26 079
Summa eget kapital		215 526	209 400
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		80	136
Övriga skulder		42	311
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		302	66
Beslutade ej utbetalade anslag	14	1 184	797
Summa kortfristiga skulder		1608	1 310
Summa skulder och eget kapital		217 134	210 710
Ansvarsförbindelser			
	15	6 841	6 250

Sammandrag balansräkning (Tkr) 2010-2014

Tillgångar	14-12-31	13-12-31	12-12-31	11-12-31	10-12-31
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	209 689	203 180	203 283	198 826	199 884
Inventarier netto bokfört värde	0	0	0	0	0
Långfristiga fordringar	2 766	2 768	3 050	2 650	2 290
Kortfristiga fordringar					
Övriga fordringar	2	0	3	0	2
Förutbetalda kostnader & upplupna intäkter	216	239	171	193	181
Kassa & bank	4 461	4 523	4 063	4 245	1 830
Summa tillgångar	217 134	210 710	210 570	205 914	204 187
Skulder & eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	184 750	183 321	181 899	180 234	178 955
Fritt eget kapital	30 776	26 079	27 924	24 643	23 415
Summa eget kapital	215 526	209 400	209 823	204 877	202 370
Kortfristiga skulder					
Leverantörsskulder	80	136	83	0	0
Övriga skulder	42	66	98	106	80
Upplupna kostnader & förutbetalda intäkter	302	311	151	203	297
Beslutade ej utbetalda anslag	1 184	797	306	626	1 323
Summa eget kapital och skulder	217 134	210 710	210 570	205 914	204 187
Ansvarsförbindelser	6 841	6 250	14 650	8 000	12 912

Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper.

Årsredovisningen har upprättats enligt Bokföringslagen och Årsredovisningslagen.

Placeringsstillgångar

Stiftelsen har sina medel placerade hos Kammarkollegiet som sköter den ekonomiska förvaltningen för ett antal stiftelser och andra fonder.

För förvaltningen har Kammarkollegiet bildat ett antal konsortier. Kammarkollegiet har ett särskilt beslutsorgan för denna kapitalförvaltning, Fonddelegationen.

Förvaltningen av Konsortierna sker utifrån ett regelverk fastställt av Fonddelegationen 2013-12-18. Tillgångarna i respektive konsortium ägs gemensamt av de stiftelser och fonder som har placerat kapital i konsortiet genom köp av andelar. Andelarna i varje konsortium är lika stora och medför lika rätt till den egendom som ingår i konsortiet. 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.

Enligt av Stiftelsens tillsynsmyndighet 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.

I övrigt hänvisas till Fonddelegationens protokoll 2013:10 samt not 9.

Anslag till institutioner m.fl.

För anslag med längre löptider än pågående kalenderår och bestämda utbetalnings-

terminer upprättas skriftliga avtal med bidragsmottagaren. Som ansvarsförbindelser har härvid upptagits det samlade beloppet för åren efter beslutsåret enligt beslutad avtalsperioder. Övriga anslag skuldförs vid beslutstillfället och belastas direkt det fria fondkapitalet.

Innovationslån

Lån kan beviljas för projekt som

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

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

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.

	Utdelning (kr) per andel		Utdelning (Tkr) totalt	
Not 1				
Utdelning från Aktiekonsortiet, svenska	2014	2013	2014	2013
Avstämningsdag 30 november	204,94	193,15	8 071	7 477
En del av årets utdelning har reinvestrats i Företagsobligationskonsortiet (9 000 Tkr) resterande har utbetalats				
Not 2				
Utdelning från aktieindexkonsortiet	2014	2013	2014	2013
Avstämningsdag 30 november	5,71	5,13	854	767
Årets utbetalning har utbetalats				
Not 3				
Utdelning från aktieindexkonsortiet, utland	2014	2013	2014	2013
Avstämningsdag 30 november	195,14	177,89	1 333	1 501
Årets utdelning har utbetalats				
Not 4				
Utdelning från räntekonsortiet	2014	2013	2014	2013
Avstämningsdag 30 november	4,51	4,42	3 974	3 894
Årets utdelning har utbetalats				
Not 5				
Övriga räntor, m.m. (Tkr)			2014	2013
Övriga räntor			57	69
Summa räntor			57	69
Not 6				
Administrationskostnader (Tkr)			2014	2013
Personalkostnader			1 432	1 177
Andel i lokalkostnader			445	468
Övriga administrationskostnader			493	595
Summa administrationskostnader			2 370	2 240

Not 7

Förvaltningskostnader (Tkr)

	2014	2013
Arvoden och traktamenten	378	339
Andel i lokalkostnader	137	152
Övriga förvaltningskostnader	104	128
Summa förvaltningskostnader	619	619

Not 8

Reavinster (Tkr)

Under året har reavinster tagits hem i samband med avyttring av aktieandelar i Aktieindexkonsortiet, utland, för att finansiera stiftelsens verksamhet.

	2014	2013
Realisationsvinster	6 520	4 245

Not 9

Placeringstillgångar (Tkr)

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		För- ändr ¹	Bokfört värde		Marknadsvärde (Tkr)	
	2014	2013	2014	2013	%	2014	2013	2014	2013
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	39 384	39 384	6 286,51	5 623,91	15,43%	63 380	63 380	247 586	221 490
Aktieindexkonsortiet	149 489	149 489	153,60	140,02	13,78%	17 673	17 673	22 961	20 931
Aktieindexkonsortiet, utland	6 831	8 437	6 618,93	5 316,02	28,18%	10 549	13 029	45 216	44 853
Räntekonsortiet	881 059	881 059	125,50	125,41	3,67%	109 097	109 097	110 576	110 492
Företagsobligations-konsortiet	8 550	0	1 053,04	0	0,00%	8 989	0	9 003	0
Totalvärde						209 688	203 179	435 342	397 766
Övervärde						225 654	194 587		

1) Värdeförändringen är inkl. utdelning. Utdelning per konsortie se not 1–4. Utdelningsprinciper se under Redovisningsprinciper och Kammarkollegiets regelverk, Fonddelegation protokoll 2013:10.

Indexförändringar Källa Kammarkollegiet

KK:s jfr-index

	2014/2013	2013/2012
OMX Stockholm Cap GI	15,66%	27,77%
OMX Stockholm 30 Cap GI	13,81%	24,80%
MSCI World Index NET (SEK)	27,81%	25,66%
OMRX Bond All 1-3 years	2,99%	1,83%

Not 10

Inventarier (Tkr)

Ingående bokförda värden

	2014-12-31	2013-12-31
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

Bokförd avskrivning

	2014-12-31	2013-12-31
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.

Inventariebeståndets sammansättning 2014-12-31

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

Inventarierna är egendomsförsäkrade för 2 818 Tkr

Not 11

Innovationslån

Lån för vidareutveckling av projekt stiftelsen funnit värda att stödja. Lånen kan omsättas men har relativ lång löptid, upp till fem år.

Not 12

Bokfört bundet fondkapital (Tkr)

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 tidigare 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
Gåva enl Ingrid Falcks testamente, erhållen 2013	51	51
Gåva i samband med bemärkelse, erhållen 2014	0	0

Stadgeenliga avsättningar,

ingående balanserat värde	44 155	42 784
årets avsättning	1 429	1 371

Reavinster ingående balanserat värde	114 038	114 038
--------------------------------------	---------	---------

Summa utgående bokfört bundet fondkapital	184 750	183 321
--	----------------	----------------

Övertagna donationsmedel jämte tillkommande medel för vilka medel särskild redogörelse lämnats i skrift 1999-12-31, har enligt av Kammarkollegiet fattade permutationsbeslut överförts till ovan redovisat bundet fondkapital att samförvaltas enligt Kungl. Maj:ts beslut 1972-05-05.

Under 2014 har 400 kr tillkommit genom en gåva i samband med bemärkelsedag.

I efterföljande sammanställning har redovisats kapitalets reala förändring 1973-2014, utvisande per 2014-12-31 ett ackumulerat överskott på 271 405 Tkr (238 449).

Kapitalets reala förändring 1973-2014 i Tkr

Balansdag	Kapital enligt balansräkning exkl. disp. avkast	Ej realiserat övärde 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	- 16 657	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
2012-12-31	181 899	148 051	329 950	139 226	19 104		190 724	1 796
2013-12-31	183 321	194 587	377 908	139 459	47 725		238 449	1 799
2014-12-13	184 750	225 654	410 404	138 999	32 956	0	271 405	1 793

Kommentar:

Omräknat kapital efter KPI inkluderar i likhet med det bokförda kapitalet tillkommande donationsmedel 4,4 Mkr men ej realisationsvinster och stadgeenliga avsättningar.

Not 13

Fritt fondkapital

Ingående kapital

Årets resultat

Stadgeenlig avsättning

Bidragsverksamheten

Bidrag till behövande

Gratual

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

Eftergift av innovationslån

Återförda ej utnyttjade anslag

Forskningsseminarium

Utgående kapital 31 december

	2014	2013
	26 079	27 924
	17 054	14 217
	-1 429	-1 371
	-2 527	-2 427
	-129	-129
	-1 862	-1 980
	-566	-5 092
	-3 350	-2 350
	-873	-877
	-888	-828
	-552	-565
	-10 747	-14 248
	0	0
	0	-25
	0	-282
	20	45
	-201	-181
	30 776	26 079

Not 14

Beslutade ej utbetalda bidrag (Tkr)

Sammansättning

	2014	2013
Utvecklingsstipendier	66	106
Bidrag till institutioner m. fl.	1 118	691
Totalt	1 184	797

Utvecklingsstipendier

Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalas. Restbeloppet utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Per 2014-12-31 finns fem stycken ej slutredovisade projekt.

Bidrag till institutioner

Löpande beviljas bidrag till institutioner avseende kortare eller längre tidsperioder. Avtal upprättas mellan Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och den mottagande institutionen av vilken det även framgår när och under vilka förutsättningar bidragen kan rekvireras.

Den del av beviljat bidrag som ej rekvirerats för ett aktuellt år reserveras. Institutioner har rätt att under resterande del av avtalperioden rekvirera ej tidigare rekvirerade bidrag.

Per 2014-12-31 hade fem institutioner ej rekvirerat hela det möjliga beloppet.

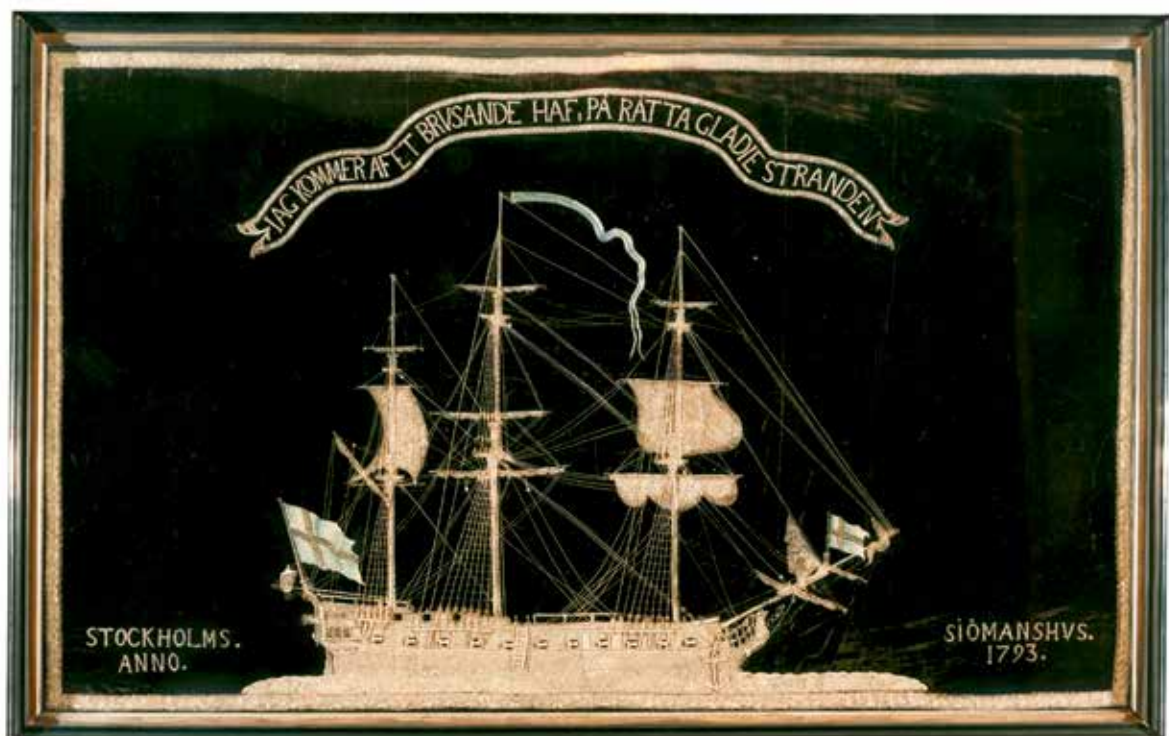
Not 15

Ansvarsförbindelser (Tkr)

Sammansättning

	Löptid	2014-12-31
Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum	2015	500
Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:		
CTH, forskartjänst	2015	1 500
Kalmar, doktorandtjänst	2015	500
Sjöfartsforum	2015	500
KTH, Fartygs Dynamik	2015-2016	1 000
Lighthouse	2015-2017	1 500
Kalmar, Intendenturpersonal	2015-2016	1 341
Summa ansvarsförbindelser		6 841

Av beloppet beräknas 4 400 Tkr komma att förfalla till betalning under 2015.



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 5 mars 2015

Christer Themnér, Ordförande

Pia Berglund, Vice ordförande

Bengt Eurén

Christer Lindvall

Kenny Reinhold

Christer Nordling, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2015-

Jan Nyström, Auktoriserad revisor



REVISIONSBERÄTTELSE

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

Rapport om årsredovisningen

Jag har utfört en revision av årsredovisningen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2014. Stiftelsens årsredovisning ingår i den tryckta versionen av detta dokument.

Direktionens ansvar för årsredovisningen

Det är direktionen som har ansvaret för att upprätta en årsredovisning som ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen och för den interna kontroll som direktionen 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 direktionens 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 2014 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 utfört en revision av direktionens förvaltning för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2014.

Direktionens ansvar

Det är direktionen 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 direktionsledamot handlat i strid med stiftelselagen eller stiftelseförförordnandet. Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige.

Som underlag för mitt uttalande om förvaltningen har jag utöver min revision av årsredovisningen granskat väsentliga beslut, åtgärder och förhållanden i stiftelsen för att kunna bedöma om någon direktionsledamot är ersättningsskyldig mot stiftelsen eller om det finns skäl för entledigande.

Jag har även granskat om någon direktionsledamot på annat sätt har handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförförordnandet eller årsredovisningslagen.

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

Uttalande

Enligt min uppfattning har direktionsledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförförordnandet eller årsredovisningslagen.

STOCKHOLM den

Jan Nyström
Auktoriserad revisor

Ordinarie ledamöter från 1 maj 2014

Christer Themnér	Stockholm, ordförande, för Sjöbefälsföreningen
Pia Berglund	Göteborg, vice ordförande, för Sveriges Redareförening
Bengt Eurén	Stockholm, för Sveriges Redareförening
Christer Lindvall	Åkersberga, för Sjöbefälsföreningen-O
Kenny Reinhold	Göteborg, för SEKO Sjöfolk

Ersättare från 1 maj 2014

Mikael Huss	Stockholm, för Christer Themnér Från 2014-08-14
Ragnar Johansson	Göteborg, för Pia Berglund
Louise Langley	Göteborg, för Bengt Eurén
Jörgen Lorén	Göteborg, för Christer Lindvall
Karl-Arne Johansson	Göteborg, för Kenny Reinhold

Tillsynsman

Gunilla Malmlöf	Sjöfartsverket
-----------------	----------------



Bildtext. Foto: NN

Stiftelsens kansli

Christer Nordling	Kanslichef
Inger Örnquist	Kanslist
Birgitta Lönnquist Gemvik	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
Bankgiro:	0131-1406



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium
- Förslag till "Belöning 2016" insänds före 1 november 2015.
- 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*