



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2017



Stiftelsens utveckling 2012-2017

Belopp i Tkr

Balansdag	2017-12-31	2016-12-31	2015-12-31	2014-12-31	2013-12-31	2012-12-31
Bundet fondkap enl balansräkning	189 518	187 912	186 362	184 750	183 321	181 899
Bundet fondkap till marknadsvärde	451 343	431 367	413 380	410 404	377 908	329 950
Ingångskap omräkn efter KPI index	143 879	141 404	138 999	138 999	139 459	139 226
Real kapitalförändring						
ackumulerat värde	307 464	289 963	274 381	271 405	238 449	190 724
årets förändring	17 502	15 582	2 976	32 956	47 725	19 104
i % av ing. fondkap.markn.v.	4,06%	3,77%	0,73%	8,72%	14,46%	6,14%
Balansomslutning (markn.värde)	487 776	472 127	449 480	442 788	405 297	358 619
Placeringstillgångar						
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	382 454	350 445	319 218	315 763	287 274	237 648
i % av balansomsl.markn.v.	78,41%	74,23%	71,02%	71,31%	70,88%	66,27%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	98 415	114 511	125 051	124 040	115 015	117 767
i % av balansomsl. markn.v.	16,12%	24,25%	27,82%	28,01%	28,38%	32,84%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	117 997	104 691	90 581	91 602	94 082	92 244
i % bokf. bundet kapital	62,26%	55,71%	48,60%	49,58%	51,32%	50,71%
Avkastning						
räntor o utdelningar	16 060	15 501	16 115	14 289	13 708	16 654
reavinst/realförluster	870	5 016	3 972	6 520	4 245	5 857
förändring i övervärden	<u>18 370</u>	<u>16 436</u>	<u>1 364</u>	<u>31 067</u>	<u>46 535</u>	<u>17 361</u>
totalavkastning	35 300	36 953	21 451	51 876	64 488	39 872
i % av ing.balansomslutn. markn.v	7,48%	8,22%	4,84%	12,80%	17,98%	11,85%
Adm. o förvaltn.kostn.	3 839	3 920	3 648	3 758	3 330	3 257
Bidragsverksamheten	11 915	15 195	11 413	10 747	14 248	14 024
% av räntor/utdelningar	74,19%	98,02%	70,82%	75,21%	103,94%	84,21%
% " " " ./. kostnader	97,50%	131,20%	91,55%	102,05%	137,29%	104,68%



Krigsseglarmonumentet. Foto: Christer Nordling

Innehåll

Stiftelsens utveckling	2
Året som gick	4
Direktionens ordförande har ordet	5
Historik och bildande	6
Direktionens arbete	7
Personal	8
Bidragsverksamheten 2017	9
Bidragsverksamheten 1972–2017	23
Projekt som stiftelsen stödjer	24
Förvaltningsberättelsen	46
Resultaträkning	47
Balansräkning	48
Notbilaga	50
Revisionsberättelse	60
Stiftelsens Direktion och kansli	62



#lättaankar Foto: Cajsa Jersler Fransson

Året som gick

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

- Årets direktavkastning uppgick till 16,1 Mkr (15,5).
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 261,8 Mkr (243,4) en ökning med 18,4 Mkr (16,4).
 - Viss omallokering har skett av årets direktavkastning.
Av årets direktavkastning har 5 Mkr (9) reinvesterats i Kammarkollegiets konsortie GIVA.
Ett konsortie bestående av både räntebärande placeringar, derivat och aktieplaceringar.
 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument uppgår till 118,0 Mkr (104,7) och för räntebärande 101,0 Mkr (116,8).
- Totalavkastningen 35,3 Mkr (37,0) motsvarar 7,5% (8,2) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI, med basår 1949, sedan Stiftelsens start t.o.m 17-12-31: 307,5 Mkr (290,0).
- Verksamhetens kostnader: administration och förvaltning 3,8 Mkr (3,9).
- Bidragsverksamheten 11,9 Mkr (15,2) vilket motsvarar 74,2% (98,0) av direktavkastningen. Balanserade disponibla medel uppgår per 17-12-31 till 33,5 Mkr (33,9). Beloppet täcker, med per balansdagen beslutade åtaganden, verksamhetens kostnader för år 2018.

Summa mottagna medel 1973–2017 (Mkr)

Omräknat enligt KPI (se notering sid 55)

25,2

143,9

Avkastningsmedel 1973–2017

Avsatta till bundet kapital

164,4

Förbrukade i bidragsverksamheten

335,3

Orealiserade övervärden per 2017-12-31

261,8

Totalt

761,5

i % av mottagna medel

3 021,8%

Konsumentprisindex procentuella förändring 1973-2017

647,0%

Direktionens ordförande har ordet

En ny treårig mandatperiod inleddes den 1 maj i år. Rikard Engström inträdde som ordinarie ledamot i stället för Pia Berglund. Jörgen Lorén (ersättare till ordinarie ledamoten Christer Lindvall) ersattes av Fredrik Jahrén den 18 oktober 2017. Såväl Pia Berglund som Jörgen Lorén har lagt ner stort engagemang i stiftelsens verksamhet och varit tongivande i direktionens arbete.

Vid det konstituerande direktionssammanträdet den 10 maj omvaldes undertecknad till ordförande för mandatperioden 2017 – 2020 och Rikard Engström valdes till vice ordförande efter avgående Pia Berglund.

Stiftelsens ekonomi har fortsatt att utvecklas positivt. Under året uppnåddes ett samlat kapital på en halv miljard kronor. Den omfördelning av kapital från Kammarkollegiets räntefond till högre avkastande räntepapper har varit positiv och har även bidragit till ett jämnare inflöde av kapital under året. Den goda ekonomin har inneburit att stiftelsen fortsatt har kunnat lämna bidrag till kostnadskrävande projekt samt även höja gratialbeloppet till 20 000 kronor / år.

Stiftelsen beslutade att även under år 2018 delta i Lighthouse. Undertecknad lämnade styrelsen för Lighthouse och Rikard Engström får istället bevaka stiftelsens intressen i Lighthouse styrelse.

Under året avhölls också ett internt seminarium inom direktionen avseende stiftelsens fortsatta satsning på forskning och utveckling.

Avsikten med seminariet var att pröva om stiftelsens nuvarande tolkning av ändamålsbestämmelserna är fortsatt relevant med tanke på att den tolkning vi nu lever efter fastställdes så tidigt som 1993. Det måste dock först slås fast att utrymmet för tolkning av stiftelsens ändamålsparagraf är ytterst begränsad. Enligt stadgarna är stiftelsens ändamål ”att vid framträdande behov bistå personer och anhöriga till dem som är eller har varit verkamma inom sjömansyrket”. Stiftelsen ska ”i övrigt verka till nytta och gagn för sjöfolket”. Bidragsverksamheten ska således ha en stark direkt koppling till sjöfolket. I den uttolkning

som gjordes 1993 beslutades bl a att stiftelsen skulle verka för förbättrad säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolk och att detta kan ske genom stöd till forskning och utveckling på nämnda områden, uppmuntran av förslagsverksamhet med mera. Det är således en ganska vid tolkning av ändamålsparagrafen men som ändå får anses accepterad eftersom den tillämpats i nästan 25 år.

Det kapital som stiftelsen har till sitt förfogande för sin bidragsverksamhet och löpande förvaltning är i princip den avkastning som stiftelsens kapital genererar. Direktavkastningen ligger på ca 8–9 miljoner/år efter avdrag för administrativa kostnader. Stiftelsen delar dock ut ca 12–13 miljoner kronor /år, vilket är möjligt genom att stiftelsen i viss utsträckning kan ta realisationsvinster i anspråk för utdelning. Med tanke på det relativt stora kapital som finns i stiftelsen kan det vara frestande att avsätta mer pengar till bidragsverksamheten. Emellertid kan ett starkt beroende av hemtagning av realisationsvinster göra att bidragsverksamheten äventyras vid en allmän kursnedgång. Jag anser därför att nuvarande utdelningsnivå är väl balanserad med tanke på direktavkastning och hemtagning av realisationsvinster och bör stå sig i såväl goda som dåliga tider.

Med detta kan vi också konstatera att vi inte har några problem med att finna projekt för vår bidragsverksamhet med nuvarande tolkning av ändamålsparagrafen. Det finns således också ett mycket begränsat utrymme att genom att utvidga ändamålsparagrafen dela ut mer pengar. En annan fråga är om vi ger bidrag till rätt ändamål. Jag menar dock att vi använder stiftelsens pengar till i allt väsentligt bra ändamål. Jag ser därför inget behov av att ändra inriktningen på vår bidragsverksamhet.

Christer Themnér



Stiftelsens ordförande, Christer Themnér.
Foto: Torbjörn Dalnäs

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 sjöfartsnäringsens historia framgår av att det var över trettio skeppsredare närvarande och tjugotta 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 "plåtavgift", sedermera kallat "hyresavgift". I 1911 års sjömanshusförordning fastställdes hyresavgiften till en procent av de ombordvarandes löner. Fartygen skulle också vid hemkomsten från utrikes resor erlägga "lästavgift", även kallad "sjömanshusavgift", med några ören för varje läst som fartyget höll. Vidare tillföll de "böter" som inbetalats av sjöfolk och de vid rymning "förverkade hyrorna" sjömanshuset. Kollektmedel upptogs för sjöfolk en gång om året fram till 1888.

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

Bland arbetsuppgifterna för sjömanshusen kan nämnas understöd till orkeslösa sjömän, gratial till änkor och andra nödlidande, fast-

ställande 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 143,9 Mkr vid omräkning enligt KPI-index. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 17-12-31 till 189,5 Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 261,8 Mkr.

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





Stiftelsens direktion och kansli samt Jörgen Lorén i Skagen, Augusti 2017. Foto Torbjörn Dalnäs

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 Svensk Sjöfart, 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 10 maj 2017 valdes Christer Themnér som ordförande och Rikard Engström som vice ordförande för mandatperioden 2017 – 2020.

Stiftelsen står under tillsyn av Sjöfartsverket. Som tillsynsman har tjänstgjort chefsjuristen vid Sjöfartsverket, Lisa Lewander.

Direktionen har under året hållit fyra protokollförda sammanträden. I anslutning till ordinarie sammanträde i augusti genomförde direktionen en resa med start i Göteborg och vidare till Skagen. Utöver direktion och kansli deltog avgångna ledamöter och heder-ledamöter. Syftet med resan – som regelmässigt genomförs första året i ny mandatperiod - är att möjliggöra erfarenhetsutbyte mellan gamla och nya direktionsledamöter i

För mandatperioden 1 maj 2017 – 30 april 2020 har Direktionen följande sammansättning:

Ordinarie:	Ersättare:	
Christer Themnér, ordförande	Mikael Huss	Sjöbefälsföreningen
Rikard Engström, vice ordförande	Christer Bruzelius	Svensk Sjöfart
Bengt Eurén	Louise Langley	Svensk Sjöfart
Christer Lindvall	Fredrik Jahrén	Sjöbefälsföreningen – O
	Från 2017-10-18	
	Pelle Andersson	SEKO
Kenny Reinhold	Från 2018-03-07	

en miljö som är relaterad till stiftelsens verksamhet. Under resan avtäckades avgående ledamöter och funktionärer.

Studiebesök genomfördes vid Stenakonskern i Göteborg, Terntank, Karstensens skibsverf och Sjömanskyrkan i Skagen. Ett besök vid Skagen museum hanns också med.

Utförligare rapport från årets resa återfinns på sida 24.

Stiftelsens Presidium har hållit fyra protokollförda sammanträden under året.

I anslutning till dessa har även genomförts möte med Placeringsutskottet.

Stiftelsens Belöningshögtid avhölls den 11 maj i Sjöräddningssällskapets Hus i Långedrag.

Hedersgäst och belöningsutdelare var Ragnar Johansson, ordförande i Svensk Sjöfart.

Tjugosju sjöfarare hade hörsammat kallelsen och kunde ur Ragnar Johanssons hand mottaga sin välförtjänta belöning.

Arvoden och traktamenten

I fasta arvoden till ordföranden och vice ordföranden har utgått sammanlagt 25 000 kr.

Till ordföranden i Granskningsgruppen har utgått arvode om 10 000 kr. Härutöver har för varje sammanträde/förrättning utgått arvode

om 4 000 kr till de ledamöter som varit närvarande, vilka belopp jämte 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):	2017	2016
Löner	1 268	1 228
Arvoden	323	348
Arbetsgivaravgifter	345	345
Totalt	1 936	1921



2017 års belöningsmottagare. Foto: Torbjörn Dalnäs

Bidragsverksamheten 2017

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

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

Siffror i rubriken avser år 2017 och siffror inom parentes avser år 2016.

Gratial 3 030 Tkr (2 456)

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

Gratialbeloppet är från år 2017 höjt till 20 Tkr/år.

Antalet gratialister utvisar en successiv minskning. Antalet gratialister utgjorde 1976, i 565 personer.

Under 2017 har gratial utbetalts till totalt 151 personer.

Akut hjälp 175 Tkr (360)

Ekonomiskt bistånd i form av ett engångsbelopp kan utgå till ombordanställd vid uppkomna situationer/behov inom områden

som egen hälsa, egen försörjning, eget boende eller egen omskolning på grund av arbetsskada.

Under 2017 har 14 personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 429 Tkr (1 604)

Stiftelsen stödjer elever under utbildning med:

Individuella stipendier 665 Tkr (794)

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

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

Under 2017 har 69 studerande beviljats individuellt stipendium.

Lokal utdelning 764 Tkr (810)

Stiftelsen avsätter årligen medel att utnyttjas lokalt vid skola/sjöfartshögskola med utbildning syftande till sjömans- och sjöbefälsyrken. Medlen fördelas i proportion till antal elever vid respektive skola/högskola. Medlen disponeras av prefekt/rektor till studieresor, premier, stipendier, examensarbete eller annat ändamål som gynnar eleverna och studiemiljön vid skolan/högskolan. De tilldelade medlen skall tydligt kunna knytas till ändamålet ”undervisning eller utbildning”.

Under 2017 har 7 skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Utbildningsstöd 1 580 Tkr (3 918)

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.

Sail Training Association har beviljats 30 Tkr för att kunna placera svenska ungdomar på deltagande fartyg i 2017 års Tall Ships Races.

Ungdomsförbundet Sveriges Flotta har beviljats 50 Tkr för genomförande av diplomerad säkerhetsutbildning av ledare vid Seglarskolan Vitsgarn.

Skärgårdsredarna – Sveriges Redareförening för mindre passagerarfartyg bildades 1988.

Föreningen är en branschorganisation för rederier som opererar passagerarfartyg upp till 500 passagerarplatser. Föreningen har beviljats stöd om 400 Tkr för att kunna förnya/omarbete befintligt utbildningsmaterial avseende grundläggande säkerhet för ombordpersonal i nationell yrkestrafik. Den nya utbildningen planeras som en CBT-utbildning (Computer Based Training) och skall vara tillgänglig för alla. Se artikel sid 27.

Kalmar Sjöfartshögskolas DP-simulator måste uppgraderas i närtid.

Nya krav från det certifierande organet Nautical Institute, NI, gör att om anläggningen inte får någon ny certifiering måste den sannolikt avvecklas.

Skolan, som mot bakgrund av bl.a vikande söktryck har svårt att finansiera den nödvändiga uppgraderingen, har beviljats stöd om 1,1 Mkr för detta ändamål.

Samma summa har även beviljats från Stiftelsen Stockholms Sjömanshem varför skolans båda Advanced DP simulatorer kan uppgraderas till de krav som NI ställer. Antalet möjliga kursdeltagare kan även fortsatt upprätthållas till dagens nivåer. Se artikel sid 29.

Forskning och Utveckling 3 932 Tkr (5 042)

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

Under 2017 har direkt stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna summor avser 2017 respektive (2016) eller år som särskilt anges.

[Pågående projekt](#)

MASKINRUMS ERGONOMI OCH SÄKERHET (MOS). FORTSATT STÖD 800 Tkr (780)

Direktionen har beslutat att fortsatt stödja forskningsområdet "Maskinrums ergonomi och säkerhet (MoS)".

Stödet skall avse senior forskare inom MoS under tre år till en total kostnad av 2 410 Tkr och pågå under åren 2016 – 2018. Per 17-12-31 är 1 530 Tkr utnyttjade.

Stödet till den seniora forskaren skall i första hand utnyttjas för forskning inriktad mot regelutveckling inom MoS. Se artikel sid 31.



Monica Lundh. Foto: Barbro Vivien

Stiftelsen har tidigare bidragit till MoS enligt nedan:

*Maskinrums ergonomi och säkerhet.
(MoS) (2006 – 2015, 13 859 Tkr)*

Direktionen 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.

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.

DOKTORANDTJÄNST VID
KALMAR SJÖFARTSHÖGSKOLA

Stiftelsen 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. För SSS del totalt 2 000 Tkr.

Disputation är planerad till 3:e kvartalet 2018.

FIRST RESPONDER SAFE
TRANSFER – UTVECKLING AV
PROTOTYPER (2014 - 600 Tkr)

Direktionen beviljade under 2014 medel för utveckling av en prototyp till ny räddningsbåt och en ny elektrisk drivlina till denna.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

Se artikel sid 33.

Stiftelsen har tidigare bidragit till project FIRST enligt nedan:

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

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

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

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

*FIRST Responder Safe Transfer (2008 -
300 Tkr)*

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



Bilder från Carl-Johan Söders disputation på KTH 5 maj 2017.

FARTYGSDYNAMIK, FAS 3 500 Tkr (-)

Direktionen har beslutat att stödja KTH projekt Fartygsdynamik Fas 3 under åren 2017 – 2019 med 500 Tkr respektive år. Medfinansiär är Sjöfartsverket och projektledare är fortsatt Anders Rosén, KTH. Se artikel sid 34.

Stiftelsen har tidigare bidragit till Fartygsdynamik enligt nedan:

Fartygsdynamik, Fas 2 (2010 - 2012 – 1 750 Tkr)

De goda resultaten från Fas 1 motiverar att arbetet drivs vidare i en Fas 2. Direktionen har beviljat 500 Tkr för respektive 2014, 2015 och 2016.

Fas 2 har slutredovisats under 2016.

Fartygsdynamik, 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 sjöstillstånd, med konsekvenser för såväl säkerheten, sjömäns arbetsmiljö, som för transportkvaliteten. Problemets förnyade aktualitet är kopplat till den senaste tidens utveckling av relativt extrema skrovformer, framför allt för container- och RORO-fartyg, för minimering av framdrivningsmotstånd och maximering av lastkapacitet. Dynamisk stabilitet och parametrisk rullning är relaterat till komplexa

ickelinjära mekanismer och behovet av ytterligare forskning är stort.

Inom ramen för projekt ”Fartygsdynamik” 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.

Fas 1 har slutredovisats under 2012.

SES – Circle Raft (2011 – 730 Tkr)

Projektet utvecklar 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 tillverkas i autoklavhårdad kolfiber. Den framtagna produkten skall testas och godkännas av DNV.

Direktionen har beviljat 590 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 Villkorat innovationslån sid 15.

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

Projektet är ännu inte slutredovisat.

LIGHTHOUSE 500 Tkr (500)

Lighthouse har utvecklats till ett nationellt kompetenscenter med ett triple helix-samarbete mellan industri, akademi och offentlig sektor



Professor Carl Hult. Projektledare för Intendenturstudien. Foto Linda Sundgren

kring tvärvetenskaplig forskning, utveckling och innovation för en snabbare och effektivare förnyelse av sjöfarten liksom utveckling av nya lösningar och produkter.

Stiftelsen accepterade under 2014 en inbjudan att bli partner i Lighthouse och avdelade 500 Tkr för vardera åren 2015, 2016 och 2017.

Stiftelsens deltagande i Lighthouse har utvärderats under året och som en konsekvens av detta har avtalet med Lighthouse sagts upp per den 30 juni 2017.

Nytt avtal har tecknats omfattande enbart 2018 och 500 Tkr.

POPULÄRVETENSKAPLIG FÖRMEDLING AV RESULTAT OCH REKOMMENDATIONER FRÅN PROJEKTET INTEN- DENTURPERSONALENS ARBETSMILJÖ. 189 Tkr (-)

Projektet avser finansiering av en populärvetenskaplig förmedling av resultat och rekommendationer utifrån det avslutade projektet "Intendenturpersonalens arbetsmiljö på passagerarfartyg".

Aktiviteter planeras under 2017 och 2018 inom områdena Konferenser, Inspelade föreläsningar, Workshops. Dessutom ska en särskild hemsida "intejobbadumt.se" tas fram. Se artikel sid 36.

Stiftelsen har tidigare bidragit till projektet enligt nedan:

Intendenturpersonalens arbetsmiljö på passagerarfartyg i svenskt närområde (2015 – 2016, 1 340 Tkr)

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.

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

Projektet har slutredovisats 2017-02-01.

RISKBEDÖMNING AV SVENSKA SJÖMÄNS YRKESMÄSSIGA EXPONERING FÖR TOXISKA LUFTFÖRORENINGAR, RISSYL 1 200 Tkr (1 500)

Enligt Transportstyrelsens sjömansregister arbetar över 130 000 personer ombord på svenska fartyg. Farliga ämnen från fartygets bränsle, motoravgaser och last kan bidra till långvarig exponering för toxiska ämnen på fartyg. Även

om förhöjd förekomst av cancer bland sjömän finns dokumenterad i vetenskaplig litteratur har den faktiska exponeringen av fartygspersonal för cancerframkallande ämnen från bränslen och avgaser genomförts bara sporadiskt.

I ett pågående projekt "God innemiljö på svenska fartyg" har i enstaka fall oroväckande höga halter av bensen, NO₂ och benso(a)pyren påträffats ombord (i detta fall isbrytaren Oden).

Resultaten motiverar en bredare studie kring frågeställningen om kemiska faktorer i arbetsmiljön och vad olika arbetsmoment innebär för personlig exponering för luftföroreningar med hänsyn till individens hälsa och säkerhet.

Syftet med det föreslagna projektet är att

- På ett systematiskt sätt undersöka exponeringen av svenska sjömän för toxiska ämnen bensen, NO₂ och PAH som är beståndsdelar både av fartygsbränsle och råolja samt bränsleavgaser
- Jämföra med svenska lagkrav och internationella riktlinjer samt med normalbefolkningen
- Föreslå övervakningsstrategier
- Utforma råd och rekommendationer för att minimera exponeringen av fartygspersonal

Huvudsökande är Sarka Langer, Fil. Dr. och Professor vid IVL Göteborg, medsökande Cecilia Österman, Tekn. Dr och Universitetslektor vid Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan och Bo Strandberg, Docent vid Göteborgs universitet.

Stiftelsen har beslutat att stödja projektet med 2,8 Mkr fördelat över åren 2016, 17 och 18. Se artikel sid 38.

SEBRA, SYSTEMINRIKTAT ERFARENHETSARBETE FÖR MARIN BRANDSÄKERHET 213 Tkr (-)

Projektets bakgrund och forskningsfrågor formuleras i ansökan:

"Projektets utgångspunkt är att utifrån tvärvetenskapligt systemperspektiv identifiera vad

som ger en lyckosam hantering av brandincidenter till sjöss samt att lära av det.

Kunskaperna projektet för med sig kommer komplettera det befintliga fokuset på tekniska installationer och konstruktionstekniska säkerhetsbarriärer. Projektet kommer att synliggöra de redan existerande framgångsfaktorerna som finns i organisationens och besättningens samverkan, erfarenhet, sjömanskap och yrkeskunnande samt ge verktyg för att främja dessa. Nyttan kommer vara mer användbart utformade brandskyddslösningar som jobbar med yrkesutövarnas naturliga flöden och arbetssätt, inte emot dem, vilket förbättrar både arbetsmiljön och säkerheten ombord.

Projektet syftar till att bryta platån i statistiken över inträffade brandincidenter till sjöss, dels med hjälp av kunskaper från inträffade händelser, dels genom att lägga grunden för ett systematiskt angreppssätt för utvecklingen av marin brandsäkerhet.

Målet med projektet är att ge värdefull input till rederiaktörerna själva, men också till lagstiftare, tillsynsmyndigheter, brandskyddsprojektörer, fartygsingenjörer och intresseorganisationer.

Målet är att skapa förbättrade underlag för projektering, drift, tillsyn och utveckling av marint brandskydd, där underlag kompletteras med organisatoriska och mänskliga aspekter av förebyggande och operativt brandskyddsarbete.

Målet är ny kunskap om operativa förmågor hos rederiorganisationens alla led och hur dessa kan främjas. Målet är vidare att den insamlade kunskapen om vad som gör att incidenter går bra ska göra direkt nytta i sjöfarten.

Målet är att bidra med praktiska tillvägagångssätt för rederiaktörerna, som skapar möjlighet att främja resilienta förmågor. Målet är brandsäkerhetslösningar som bättre matchar övriga behov och som därför harmonierar med verksamheten och användarna, vilket ger en säkrare helhetslösning."

Direktionen har beslutat att stödja projektet med 948 Tkr under 2017 – 2019.

Projektledare är Helene Degerman, RISE.

ELECTRIC RESCUE BOARD 450 Tkr

En av initiativtagarna till den numera välkända räddningsfarkosten Rescuerunner, Fredrik Falkman, går vidare och utvecklar en ännu mindre räddningsenhet. Detta arbete är nu redo för att verifieras med utveckling av en fullt fungerande prototyp.

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

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

Direktionen 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. Förutsättningarna för utveckling av konceptet är idag förändrade och F. Falkman har inga förutsättningar att fullfölja detta.

Direktionen har därför under 2017 beslutat att efterskänka det villkorade innovationslånet.

[Villkorade innovationslån](#)

RESCUE CAPSULE 5, 1 300 Tkr

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

Företaget Marström Composite AB i Västervik har tagit på sig att utveckla en version av kapseln, RC 5, som skall tillverkas av kolfiber.

För projektet beviljade stiftelsen ett villkorat

innovationslån om 1 000 Tkr som utbetalades 2011.

Under 2012 beviljade Direktionen en ökning av låneramen med 300 Tkr till totalt 1 300 Tkr.

Projektet är ännu inte slutredovisat.

VINGEN 1 000 Tkr

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

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

Direktionen 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.



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



MedBox

MEDBOX 12 TKR

Projekt Medbox avser att förenkla distribution, lagerhållning och kontroll av föreskrivna mediciner och sjukvårdsmaterial ombord. Konceptet bygger på att en transportsäker medicinbox fylls med mediciner för fartygsapotek B1 och B2. Boxen ersätter sen det traditionella befintliga lagersystemet ombord och placeras i sjukhytten i obrutet 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.

Direktionen har beviljat ett villkorat innovationslån om 300 Tkr till sjökapt Sten Ekelund vilket utbetalades 2011.

Återbetalning av lånet har påbörjats.

[Nya projekt](#)

Bedömning av arbetsmiljö och säkerhet vid val av fartygsbränsle.

Projektets bakgrund och forskningsfrågor formuleras i ansökan:

För att minska miljöförstörande utsläpp från fartyg finns flera alternativ. Fartyg kan köras på renare bränsle, såsom marindiesel eller gasolja, något hybridrestbränsle med låg svavelhalt, naturgas eller metanol, eller installera utrustning för rökgasrening.

Som underlag för beslut om vilket alternativ som kan passa ett fartyg eller rederi bäst behöver följande frågor undersökas:

- Är några av bränslealternativen bättre, sämre eller lika för miljö, arbetsmiljö och ekonomi än andra?
- Vad innebär användning av olika nya fartygsbränslen för inneklimatet ombord, för besättningens arbetsmiljö och arbetsbelastning och är det lönsamt att satsa på alternativa bränslen eller nya tekniker?

Svaren på ovanstående frågor skall tjäna som underlag inför beslut om val av bränsle för alla typer av fartyg och förväntas vara till stor nytta för svensk och internationell sjöfart.

Direktionen har beslutat att stödja projektet med 2 Mkr fördelat över åren 2018 – 2020.

Projektledare är Cecilia Österman, Linnéuniversitetet.

För proaktivt sjösäkerhetsarbete. En studie av förutsättningarna för resilienta sjöfartssystem.

Projektets bakgrund och forskningsfrågor formuleras i ansökan:

”För att utveckla en säker arbetsmiljö inom framtidens allt mer komplexa sjöfart krävs nya synsätt. Traditionellt säkerhetsarbete och säkerhetsträning har främst fokuserat på analys av tidigare olyckor. Resiliens är ett nytt sätt att se på säkerhet som används för att utveckla och

förbättra säkerhetsledning och träning i högriskdomäner såsom kärnkraft, sjukvård och flyg. Istället för att ensidigt fokusera på negativa händelser, är idén med resiliens att belysa hur människor bidrar till säkerhet och hur människan i samspel med teknik och organisation kan stärka sin förmåga att hantera komplexa förutsedda, såväl som oförutsedda situationer så effektivt och säkert som möjligt. För att resiliens ska få samma genomslag inom sjöfarten som i andra branscher behövs ytterligare forskning som kan visa möjligheterna för resiliens att användas för att utveckla säkerhetsarbetet ombord. Forskningen bör också ta fram förslag för förbättrad säkerhetsträning och höjd säkerhet i det dagliga arbetet ombord.”

Direktionen har beslutat att stödja projektet med 1 377 Tkr kr fördelat över åren 2018 – 2019.

Projektledare är Gesa Praetorius, Linnéuniversitetet.

BREND: Brand i nya Energibärare på Däck.

Projektets bakgrund och forskningsfrågor formuleras i ansökan:

”Roro-fartyg är den vanligaste fartygstypen som anlöper svenska hamnar, med en stor andel svenska sjömän i behov av kunskap om hur brand i nya energibärare ska hanteras. Projektet BREND syftar till att höja och överföra kompetens för hur brand i fordon med alternativa bränslen ska hanteras på roro-däck, inklusive utvärdering av nya metoder. Detta uppnås genom att tillvarata relevant vägledning för landbaserade applikationer och genom att utvärdera metoder tillsammans med redare/däcksbesättning, både i fältförsök och brandförsök.

Resultatet kommer att förmedlas genom ett offentligt vägledningsdokument för redare och till IMO genom den svenska Flaggsstaten (Transportstyrelsen).”

Direktionen har beslutat att, tillsammans med Trafikverket, delfinansiera projektet med 1 000 Tkr under 2018.

Projektledare är Franz Evegren, RISE.

RO5: Ro-ro deck Fire Ventilation.

Projektets bakgrund och forskningsfrågor formuleras i ansökan:

”Projektet RO5 syftar till att bringa klarhet i hur ventilationen av roro-däck påverkar en brands utveckling samt ge rekommendationer på lämpliga brandskyddsåtgärder för roro-däck med olika ventilationsförutsättningar, genom

- Litteraturstudier av regelverk och olycksfallsutredningar
- Identifiering av svagheter och åtgärder i brandskydd för olika roro-däck
- Simuleringar av brand på roro-däck med olika ventilationsförhållanden
- Utveckling av konceptlösningar för skyddsåtgärder”

Direktionen har beslutat att, tillsammans med bla Trafikverket, delfinansiera projektet med 1 500 Tkr under 2018.

Projektledare är Franz Evegren, RISE.



Bokmässan 2017. Foto Torbjörn Dalnäs.

Kultur 352 Tkr (322)

Det enskilt största bidraget är

Bok och Biblioteksmässan - 131 Tkr

Sjöfartsmontern, som under devisen "Sjöfartskultur" arrangeras av Sjöfartens Kultursällskap, har traditionsenligt sponsrats av Stiftelsen. Kultursällskapets styrelse valde tidigt under året att inte engagera sig i de protester och diskussioner som föranleddes av beslutet att låta Moderna Tider delta i Bokmässan.

I montern presenterade förlagen Breakwater Publishing, Svenskt Militärhistoriskt Bibliotek och Tre Böcker sitt nautiska utbud. Ett välmatat program lockade många att lyssna till de olika presentationerna och att botanisera bland de utställda böckerna. Allt fler väljer också att bli medlemmar i Sjöfartens Kultursällskap.

En av höjdpunkterna under mässan var utdelningen av Stiftelsens Litteraturpris 2017 som tilldelades redaktören och författaren Linda Sundgren. Linda berättade i ett samtal med Berit Blomquist, ordförande i Kultursällskapet, om sitt författarskap och om sina framtidsplaner. Priset om 20 000 kr delades ut av Stiftelsens ordförande Christer Themér som redovisade prismotiveringen:

"Sjöfartsjournalisten Linda Sundgren har i många år medarbetat i den svenska maritima pressen med välskrivna artiklar och reportage från när och fjärran, exempelvis Panamakanal. Hon har även speglat sjöfart och sjöfolk som medarbetare i Svenska Dagbladet. 2004 tillträdde hon som redaktör för Sjöfartens Arbetsmiljönämnds kvartalstidskrift SAN-nytt, som sedan dess är en mycket läsvärd och intressväckande publikation. Även i övrig maritim press har hon engagerat sig i sjömanskårens arbetsmiljö. Inför dåvarande Sveriges Fartygsbefälsförenings 100-årsjubileum 2007 skrev hon jubileumsskriften 100 år i sjöbefälens tjänst, som är ett viktigt bidrag till den maritima historieskrivningen. 2016 debuterade hon som skönlitterär författare med deckaren Ondska utan ånger, som huvudsakligen utspelar sig i svensk skärgårdsmiljö. Det rör sig inte om någon bokstavlig sjöroman, men anslaget och

språkbehandlingen bådar gott inför hennes fortsatta författarskap.

Sammantaget är Linda Sundgren är en mycket välförtjänt mottagare av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris 2017."

Övrigt kulturstöd har utgått till

Krigsseglarna – 21 Tkr

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

Under 2017 har minneshögtider ägt rum i Uddevalla, Göteborg, Helsingborg, Karlstad, Malmö och Halmstad.

Lion Ferryklubben (Carl Erik Rydberg)

– 30 Tkr

Bidrag till bokprojektet "Vårt Lion Ferry", en berättelse om det nu "försvunna" rederiet.

John E Persson – 50 Tkr

Bidrag till tryckning av boken "Dödens Roulette, Svenska fartyg i allierad charter 1940-1945".

Gösta Bågenholm – 15 Tkr

Bidrag till tryckning av boken "Motorseglaren Kinnekulle".

Leif Schönbeck – 10 Tkr

Bidrag till produktion av boken "I sjöfartens tjänst".

Anders Nilsson och Peter Sjögren – 18 Tkr

Bidrag till tryckning av boken "Sölvesborgsvarv".

Visgruppen KAL genom Bosse Andersson

– 38 Tkr

Bidrag till produktion av projektet "Mitt namn är sjömansvisan".

Stefan F. Lindberg – 14 Tkr

Bidrag till dokumentation av sjömansyrket av idag (stillbild och film).

Rosenhill Seamen's Center – 10 Tkr

Bidrag till genomförande av Martha afton.



Direktion och kansli i marin miljö, 2017. Foto Torbjörn Dalnäs.

Belöningsverksamhet 2017 1 332 Tkr (1 161)

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 belöningshögtid avhölls den 11 maj i Sjöräddningssällskapets Hus i Långedrag.

Hedersgäst, förutom alla belönade sjöfara-re och deras anhöriga, var Ragnar Johansson, ordförande i Svensk Sjöfart som delade ut årets belöningar.

Drygt 150 personer hade hörsammat Stiftelsens inbjudan. Dagen inleddes med aktuella orienteringar om FoU projekt som stiftelsen stödjer. Carl Hult och Cecilia Österman från Linnéuniversitetet orienterade om den nu avslutade studien om "Intendenturpersonalens arbetsmiljö".

Lars Markström från SSPA talade om "Ljusspektrumets betydelse ombord", också det en studie som avrapporterats under våren.

Franz Evgren, SP, illustrerade sin föredragning om projektet "Detektion och släckning av metanol ombord" med ett "värmande" brandexperiment som väckte åskådarnas häpnad.

Sarka Langer, professor vid IVL berättade om sin nyligen påbörjade studie "Sjömäns exponering för toxiska luftföroreningar".

Sammantaget gav redovisningarna en

mycket god bild av Stiftelsens breda FoU portfölj.

Efter en paus med underhållning från visgruppen KAL höll Ragnar Johansson ett mycket uppskattat anförande om förutsättningarna för den svenskflaggade handelsflottan. Ragnar såg "ljuset i tunneln" och förutspådde kommande inflaggningar.

Sedan var det dags för dagens höjdpunkt – utdelning av årets belöningar.

Av de belönade hade tjugosju sjöfarare hörsammat kallelsen medan övriga på grund av sjö tjänstgöring ej hade möjlighet att delta. De belönade förslagen presenterades av Granskningsgruppens ordförande Karl Karell och åskådliggjordes med de videofilmer som de belönade skickat in.

Totalt summerar sig årets belöningar till 531 Tkr. Dessutom 20 Tkr inom ramen för ett Utvecklingsstipendium att utbetalas inom 5 år under förutsättning av godkänt slutresultat.

Dagen avslutades med en välsmakande lunch på Långedrag Vårdshus.

De belönades tack framfördes av Rolf Westerström, nyligen avgående VD för Sjöräddningssällskapet, och som under dagen tagit emot Stiftelsens Hedersbelöning.

Alla belöningar med motiveringar framgår av foldern "Belöning 2017". Foldern, som kan hämtas från Stiftelsens hemsida www.sjomanshus.se är tillsammans med Stiftelsens "Årsberättelse 2016" utsänd till samtliga svenska handelsfartyg.



Granskningsgruppen samlad för sammanträde. Anders Wikström saknas på bild. Foto Birgitta Gemvik.

Granskningsgruppen och övriga beredningsorgan

En viktig del av stiftelsens verksamhet 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 beredningsorgan avseende belöningar och stipendier, 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 avseende övriga belöningar av följande personer

Idrottsbelöningskommittén

Hans Fredriksson
Agneta Swensson

Litteraturpriskommittén

Torbjörn Dalnäs
Robert Hermansson

Sjöräddningskommittén

Christer Haglund

Förslag till
"Belöning 2019"
insänds före
1 november 2018

Granskningsgruppen har under 2017 haft följande sammansättning:

Karl Karell, ordförande
Björn Molin
Jaana Åsberg
Anders Wikström
Bo Lindgren
Mats Högbom
Pelle Andersson
Kanslichefen fungerar som gruppens sekreterare



Det nyrenoverade krigsseglarmonumentet på Mariebergskyrkogården i Göteborg. Foto Ib Pihlblad.

Övriga bidrag 86 Tkr (332)

De större bidragen utgörs av

Antwerpenseglarna 25 Tkr (26)

I Antwerpen med omnejd finns en koloni av ilandgångna svenska sjöfarare.

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.

Renovering av Krigsseglarmonument 53 Tkr (0)

Sjöpensionärernas Klubb i Göteborg har beviljats bidrag för restaurering av krigsseglarmonumentet på Mariebergskyrkogården i Göteborg.



Kalmar Sjömanshem 0 Tkr (300)

Stiftelsen bidrog under 2016 med ett engångsbelopp om 300 Tkr som stöd för en omfattande renovering av studenthemmet.

Bidragsverksamheten under 1972/73-2017

Belopp i Tkr

Period	Gratiai	Akut hjälp	Stipendier	Utbildningsstöd	Forskning och utveckling	Kultur	Beöningar	Övriga bidrag	Totalt
1972/73-76/77	2 753	48	213	225			67	136	3 442
	80%	1,4%	6,2%	6,5%			2,0%	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%	13,90%	35,74%	16,49%	6,16%	5,81%	3,97%	100,0%
2014	2 527	129	1 862	566	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%
2015	2 552	298	1 693	388	3 911	998	996	577	11 413
	22,36%	2,61%	14,83%	3,40%	34,27%	8,74%	8,73%	5,06%	100,0%
2016	2 456	360	1 604	3 918	5 042	322	1 161	332	15 195
	16,16%	2,37%	10,56%	25,78%	33,18%	2,12%	7,64%	2,18%	100,0%
2017	3 030	175	1 429	1 580	3 932	352	1 332	86	11 915
	25,43%	1,47%	11,99%	13,26%	33,00%	2,95%	11,18%	0,72%	100,00%
Totalt	98 735	3 700	73 698	39 697	70 751	19 515	23 766	5 441	335 304

Direktionsresa 2017 till Skagen

Torbjörn Dalnäs
torbjorn.dalnas@hotmail.se

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus genomför då och då en studieresa. Syftet är att genom miljöstudier skapa bättre underlag för Stiftelsens verksamhet. Studieobjekt var denna gång Stena Line samt Terntank Rederi, Svenska Sjömanskyrkan och Karstensens Skibsværft i Skagen.

Sammanlagt deltog ett dussintal företrädare för Stiftelsens direktion, granskningsgrupp, litteraturgrupp och kansli i resan. Med följde dessutom Stena Line's säkerhetsansvarige Jörgen Lorén, som tidigare representerade Sjöbefälsföreningen -o i direktionen.

Äkta hälften erbjöds att delta i resan på egen bekostnad.

Stena Line

Inför avresan med m/s Stena Jutlandica informerade rederiets driftansvarige Bjarne Koitrand och dess hållbarhetsansvarige Erik Lewenhaupt, assisterade av Jörgen Lorén, om rederiets verksamhet.

Rederiet har tre moderbolag: Stena Metall AB, Stena Sessan AB och Stena AB.

Stena Line är i dag ett världsledande färjerederi. Man har drygt 5.000 anställda och är verksamt med 36 fartyg på 20 färjerutter, både i Östersjön, Kattegatt, Skagerrak, Nordsjön, Engelska kanalen och Irländska sjön. Stena opererar sammanlagt 30 terminaler – 15 egna och 15 externa – i 27 hamnar.

Stora projekt har sjösatts eller är på väg att sjösättas, inte minst på miljö- och energiområdet. Det handlar bland mycket annat om bränsleförbrukning samt batteri- eller metanoldrift av fartygen. Särskilda områden ombord måste reserveras för laddning av en framöver ökande mängd transporterade eldrivna fordon.

Stena Teknik arbetar bland annat med att förbättra fartyg som varit i drift ett antal år, men också med nya koncept inför framtiden. Konceptfartyget Stena Elektra avses bli helt eldrivet och sättas in på ruten Göteborg-Fredrikshavn.

Jörgen Lorén nämnde det vikande antalet sökande till sjöbefälsutbildning i Sverige som ett orosmoment inför framtiden.

– På Sjöfartshögskolan i Göteborg är endast 45 av 70 platser besatta. Det kan bli svårt

att få tag på kompetent personal under högsäsong.

På det filantropiska området har Stena Line ett samarbete med Mercy Ships, som sedan starten 1978 har opererat flera sjukhusfartyg, vanligen ombyggda före detta färjor. För närvarande rör det sig om Africa Mercy (ex danska tåg färjan Dronning Ingrid), som numera mestadels trafikerar afrikanska hamnar, där gratis sjukvård erbjuds till behövande.

Tilläggs kan att många sjöanställda inom Stena Line har belönats av Stiftelsen under årens lopp för idéer och uppfinningar som varit ägnade att förbättra arbetsmiljön eller den allmänna miljön. Dessutom har Stiftelsen en fruktbar relation till rederiet, exempelvis när det gäller utveckling av sjöräddningsutrustning.



Jörgen Lorén informerar på Stena Jutlandicas brygga.

Stena Jutlandica

Efter genomgången embarkerades Ropax-färjan Stena Jutlandica, som sjösattes i nederländska IJssel 1996. Ropax står för en kombination av ro/ro-fartygets lastkapacitet och färjans komfortabla passagerarutrymmen. Fartyget har kapacitet för upp till 1.500 passagerare och upp till 550 bilar eller 122 lastbilar. Hon har även ett tågäck.

Studiebesök avlades på fartygets brygga och i dess maskinrum, där tekniske chefen Johan Stranne informerade. Det 184 meter långa fartyget mäter 29,691 brutto och drivs av fyra MAN/B&W dieselmaskinerier, vilket gör henne god för maxfarten 21,5 knop.



Till vänster: Tern Ocean i Skarvikshamnen. Till höger: Teknische chefen Johan Stranne och Mikael Huss.

Terntank Rederi A/S

Just som Stena Jutlandica passerade Älvsborgsbron kunde besökarna på bryggan sikta Terntanks nybygge Tern Ocean om styrbord. Produkt/kemtankern har väckt stor uppmärksamhet för sin optimala skrovform och sina framsynta miljöambitioner med LNG-drift och väsentligt minskade utsläpp. Således ett passande preludium till nästkommande studiebesök.

Efter ankomst Frederikshavn förpassades gruppen med buss de fyra milen till Skagen. Dit flyttade det dittillsvarande Tärntank Rederi AB sin befärtningsverksamhet 2009, nu med namnet modifierat till Terntank. Orsaker som nämns utifrån rederiets perspektiv var att den efterlängtrade tonnageskatten drogs i långbänk, samt vissa särkrav från Sjöfartsverkets sida. En förutsättning för en återgång till svensk flagg sägs vara långsiktighet i den svenska sjöfartspolitik.

Ekonomiansvarige Dick Höglund tog emot och informerade om verksamheten. Verksamhetens anor hemma på Donsö i Göteborgs södra skärgård kan ledas tillbaka ända till 1904, men dagens rederi räknar 1958 som startår. Då togs m/t Tärnsjö i bruk, med namn efter en i ägarfamiljen ingift släkting som hade det efternamnet. Grundare och huvudredare var Sven-Olof Kristensson, själv med sjömansbakgrund. En konstnär ritade rederiets emblem, en vit tärna på cirkelrund blå botten. Tillsammans med namnet TERN-TANK utgör det rederiets logotyp. Terntank firar sitt 60-årsjubileum under 2018.

Redan 1974 fattades beslut om dubbla skrov på rederiets nybyggda fartyg. Först 1992

stadgades detta i tillägg till MARPOL-konventionen om förhindrande av havsföroreningar från fartyg.

Till dagens miljöåtgärder hör installation av catamiser, en anordning för att minska NOx- eller kväveoxidutsläpp från fartygen. Vidare strävar man efter att driva fartygen i 12-13 knop snarare än 14.

En delegation från Terntank deltog i FN:s havskonferens i New York i juni 2017. Bakgrund till konferensen, som Sverige och Fiji tog initiativ till, var försurningen av haven på grund av koldioxidutsläpp.

Dagens Terntank driver tolv fartyg, numera registrerade i Dansk Internationalt Skibsregister (DIS) och med Skagen som formell hemmahamn. Personalen består av uppemot 250 personer, därav 230 sjöanställda. Cirka 50 är svenskar och 100 filippinare. Därutöver finns det exempelvis ryssar, balter och polack-er påmönstrade.

Ombord i fartygen har sjömännen tillgång till både gym och bastu, förutom annan sedvanlig komfort i inredningen.

Karstensens Skibsværft

Nästa studieobjekt i Skagen var Karstensens Skibsværft, som hade grundats 100 år tidigare: 1917. Diddan Karstensen som representerar ägarfamiljen guidade runt bland repareter, nybyggen och torrdockor samt informerade om verksamheten. Primärt har varvet haft sitt fokus på fiskefartyg men bygger även annat mindre tonnage. Maxlängden för nybyggen är 135 meter. Under vårt besök pågick exempelvis arbetet med fyra nybyggda fiskefartyg som var beställda från Sverige, däribland tre från Donsö.

– Vår styrka är att både vara nybyggnads- och reparationsvarv, sade Diddan Karstensen. Men en utmaning är att finna kvalificerad arbetskraft.

Besökarna lät sig imponeras av det livaktiga varvet.



Svenska Sjömanskyrkan i Skagen.

Sjömanskyrkan

Skagen var i början av 1900-talet något av en huvudhamn för de svenska nordsjöfiskarna. Under fiskesäsongerna kunde de rentav överstiga stadens befolkning i antal. 1925 fick de äntligen sin efterlängtrade kyrka.

Under 1960-talet var de svenska fiskefartygsanlöpen i Skagen fortfarande oerhört många, och kyrkan hade stor social betydelse för fiskarna från Bohuslän och Göteborgstrakten. Men så kom sillkollapsen, torsckrigen och som en följd av det kuststaternas ekonomiska zoner. Från 1975 uteslängdes svenska fiskare i princip helt från sina traditionella fiskevatten i Nordsjön. Sedan dess importerar vi lången till julbordets lutfisk från Norge.

Därmed minskade också anlöpen i Skagen radikalt, även om en och annan svensk fiskebåt fortfarande dyker upp. På senare år har Sjömanskyrkan, som snarare borde kallas Fiskarkyrkan, nog mera haft karaktär av bröllops-, konfirmand-, turist- och i någon mån församlingskyrka. Man har också, i samarbete med danska Sömandsmissionen, öppnat portarna för de internationella besättningarna på anlöpande kryssningsfartyg.

2010 var Sjömanskyrkan i Skagen nedläggningsshotad, men lyckligtvis kunde den räddas.

Om detta och mycket annat berättade Ib Pihlblad, som numera är sjömanspräst på Sjömanskyrkan i Göteborg. 1996 tillträdde han som dito i Skagen. Under hans tid i hamnen kunde det hållas 150 vigslar på ett år i kyrkan. Vi träffade även Gunnel Pettersson, som har tjänstgjort på Skagen-kyrkan i hela 21 år, under tre olika sjömanspräster.

Skagens museum

Vistelsen i hamnen avrundades med ett besök på Skagens Museum, där de skandinaviska Skagen-målarnas verk finns till beskådande. Museets svensktalande guide Lene visade runt.

Stena Danica

Återfärden mot Göteborg anträdde med veteranen Stena Danica, byggd i Dunkerque 1983. Befälhavaren Richard Gerle välkomnade på bryggan och pekade på nya vågbrytare under fartygets gång ut. Frederikshavns hamn byggs ut för att kunna ta emot exempelvis semi submersibles, halvt nedsänkbara oljeplattformar.

I maskinrummet visade 2:e fartygsingenjör Micke Mattsson runt. Han är en av 18 man som arbetar i maskin. Totalbesättningen är 103 kvinnor och män.

Stena Danica mäter 28.727 brutto. Maskineriet består av fyra Sulzer som ger maxfarten 20 knop. Hon mäktar med 2.300 passagerare och 630 bilar.

Efter två och en halv timmas sjöresa ankom fartyget till hemmahamnen Göteborg. Studieresans deltagare hade många värdefulla erfarenheter med sig för Stiftelsens fortsatta arbete



Sjömanspräst Ib Pihlblad, Svenska Sjömanskyrkan i Skagen

Skärgårdsredarna lanserar ny säkerhetsutbildning på nätet

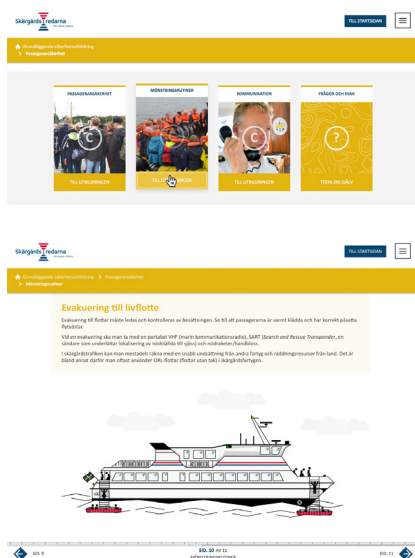
Skärgårdsredarna lanserade i februari 2018 en nätbaserad introduktionsutbildning i de teoretiska grunderna i sjösäkerhet. Utbildningen vänder sig till alla som ska jobba på fartyg med en bruttodräktighet under 500 i inre fart. Den är anpassad för datorer, smartphones och surfplattor.

Utbildningen är uppbyggd efter de regelverk som gäller för inre fart och är indelad i fyra block:

- Grundläggande säkerhet
- Brandskydd
- Passagerarsäkerhet
- Lastsäkerhet



Varje block har sin egen färgkombination vilket gör det lättare att följa vilket avsnitt man arbetar med. Inom blocken finns det animationer, beskrivande bilder och text samt filmer från övningar ombord på fartyg.



Efter varje block finns ett antal frågor som

deltagaren ska klara av innan man går vidare till nästa block. I slutet av utbildningen finns ett slutttest med 30 slumpmässiga frågor från de olika blocken. För att kunna skriva ut slutresultatet ska man klara alla frågor. Deltagaren signerar slutligen en försäkran om att man har genomfört den teoretiska utbildningen och visar upp för rederiets utbildningsansvarige.



Praktiska övningar viktigt

Därefter vidtar den rederiinterna utbildningen där det ingår förtrogenhetsutbildning på aktuella fartyg samt praktiska övningar. När den anställda har klarat av alla moment och är godkänd på samtliga teoretiska delar och praktiska övningar kan rederiets utbildningsansvarige skriva ut ett intyg på genomgången rederiintern (i enlighet med Transportstyrelsens riktlinjer). Detta intyg gäller i fem år och ska därefter förnyas.

- Vi är väldigt tydliga med att den nätbaserade utbildningen måste kompletteras med praktiska övningar och förtrogenhetsutbildning, säger Leena Tegevi, ansvarig för utbildningen på Skärgårdsredarna.

- Fördelen med att först göra en utbildning på nätet är att den som ska börja jobba ombord förbereder sig genom att lära sig grunderna i egen takt och får lättare att tillgodogöra sig kunskaperna på rederiet eller på sjösäkerhetsskola.

- Tidigare hade vi en säkerhetsutbildning på CD-skiva, som var uppbyggd på ungefär samma sätt, men den var förbehållen våra medlemmar. Tekniken och i viss mån innehållet hade dessutom hunnit bli omodernt, så det fanns ett stort behov av att modernisera den, berättar Leena.

Leena Tegevi
leena@skargardsredarna.se

Fritt på nätet

E-learningutbildningen finns nu fritt på nätet för alla som kan ha nytta av den.

- Att fler kan göra utbildningen kommer förhoppningsvis att öka säkerhetstänkandet i branschen som helhet.

För många mindre fartyg har det knappast funnits något regelverk att förhålla sig till men i och med det nya nationella regelverket så kommer ytterligare cirka 5 000 yrkesfartyg (enligt Transportstyrelsen) att omfattas av regler och tillsyn. Även de redarna kan ha nytta av en grundläggande säkerhetsutbildning och deras anställda som tidigare kanske inte fått någon utbildning alls kan nu få en bra start genom att det är så lätt att genomföra utbildningen genom e-learning, anser Leena Tegevi.

- Vi ska försöka få så stor spridning som möjligt av utbildningen och vi hoppas på hjälp från övriga branschen, myndigheter, skolor, facken osv. Den är enkelt att sprida och ta del av. Det enda som behövs är en länk som man klickar på så är man inne. Inget speciellt program eller inloggning behövs, säger Leena. Utbildningen är anpassad för datorer, smartphones och surfplattor.

Handledning för utbildningsansvariga

2014 tog föreningen fram en handledning för medlemsrederiernas utbildningsansvariga. Den används flitigt av rederier och sjösäkerhetsskolor. Även den kommer nu att finnas fritt på nätet, tillsammans med den grundläggande säkerhetsutbildningen.

- Vi är tacksamma för att våra huvudfinansiärer, Trafikverket och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, gjorde den här satsningen möjlig. Och det är tack vare dem som utbildningen nu kan spridas fritt till hela det maritima klustret, avslutar Leena Tegevi.

Länk till utbildningen:

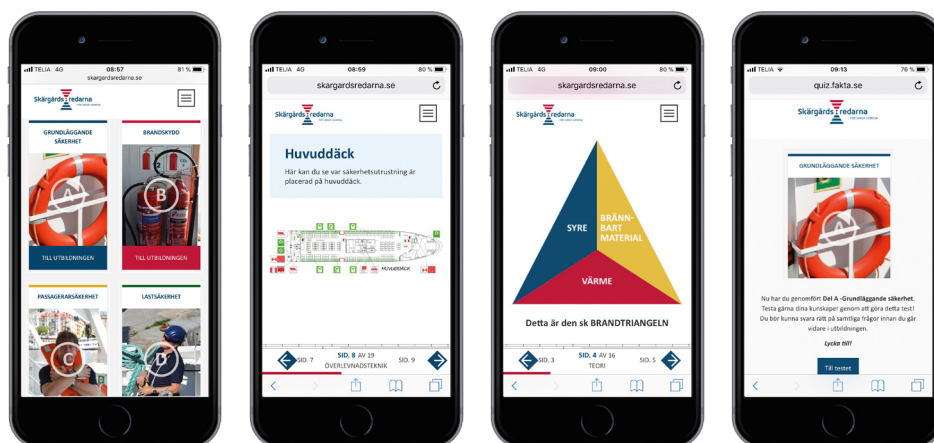
www.skargardsredarna.se/sakerhetsutbildning

Not

Utbildningen Introduktion i Grundläggande Säkerhet har tagits fram av branschorganisationen Skärgårdsredarna i samråd med Transportstyrelsen och sjösäkerhetsskolor.

Skärgårdsredarna är en branschorganisation för rederier med färje- och passagerarfartyg med upp till 500 passagerare. Föreningen organiserar i huvudsak rederier med passagerarfartyg i skärgårdstrafik och representerar cirka 110 medlemsrederier med 340 fartyg som årligen transporterar mer än 35 miljoner passagerare och 12 miljoner fordon. Skärgårdsredarnas medlemsrederier är statligt, kommunalt eller privat ägda och svarar för nästan all fartygsbaserad kollektiv-, vägfärje- och turisttrafik i Sverige. Många medlemsrederier är småföretag där redarna själva arbetar ombord på sina fartyg.

Fartygen bedriver trafik över hela landet i skärgårdar och städer, längs kusterna, på insjöar och kanaler. Trafiken är en förutsättning för en levande skärgård och har stor betydelse för turism och rekreation samt kollektivtrafik. Vägfärjorna är en del av det svenska vägnätet.



Utbildningen kan även göras i mobilen

Uppgradering av Sjöfartshögskolans DP-simulator

Som ett led i att bistå våra studenter och aktivt befäl med utbildning och vidareutbildning i Dynamisk Positionering har Sjöfartshögskolan i Kalmar byggt om lokalerna, uppgraderat och flyttat DP-simulatorn. Branschen har givit Nautical Institute (NI) uppdraget att administrera certifieringen av DP-certifikat.

Nya krav på utrustning har lett till att Sjöfartshögskolan, för att behålla sin ackreditering, behöver investera i ny modern simulatorutrustning. En ny simulatorplattform har tagits fram av Kongsberg med utökad kapacitet i alla tillämpliga funktioner. I tillägg byggs två nya DP-bryggor med den senaste tekniken inom DP i anslutning till två av skolans befintliga navigationssimulatorer.

I praktiken innebär detta att DP-simulatorn ger möjlighet till separat DP-utbildning men kan även kopplas ihop med befintliga navigationssimulatorer. Detta innebär att våra studenter kommer att erbjudas DP-utbildning med den senaste utrustningen. Man kan iscensätta stora komplexa scenarion med ett stort antal fartyg samt ledningsfunktioner iland.

I sin strävan att bistå Sjöfartsstudenter i sin utbildning har Stiftelsen Sveriges Sjömanshus bidragit med 50 % och Stiftelsen Stockholms

Sjömanshem med 50% av kostnaden för simulatorinvesteringen. För våra studenter innebär det att de för en överskådlig framtid kommer att erbjudas utbildning för nautiskt befäl inom offshoresektorn och andra branscher som använder DP-navigering.

Raoul Johansson
raoul.johansson@lnu.se



Den huvudsakliga verksamheten består av två grundkurser till DP-operatör och tillkommer gör möjligheten till revalidering samt sjötidsreducering. Ombyggnad av lokaler startade i december och installationerna avslutades med en SAT (Site Acceptance Test) tisdagen 23 januari 2018.

*DP-simulatoransvarig Raoul Johansson
Prefekt Ted Bågfeldt*



Utveckling av IGF-kurs vid Sjöfartshögskolan, Linnéuniversitetet, Kalmar.

Rolf Söderström
rolf.soderstrom@lnu.se

(Utrycket IGF-kurs härrör till: The International Code of Safety for Ships using Gases or other Low-flashpoint Fuels (IGF Code))

Utvecklingen av kursen är finansierad av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus som till Sjöfartshögskolan tilldelat medel om 1 MKr för utveckling av simulatormjukvara avsedd för bunkring av IGF fartyg, 0,3 MKr för kursutveckling samt 0,2 MKr avsett till utrustning för praktiska moment.

- Projektets bakgrund och syfte: den senaste tidens intresse och utveckling av fartyg som använder bränslen med låg flampunkt, vilket tidigare har omfattats av IGC-koden där främst LNG tankfartyg har använt sin avskade last som bränsle under resans gång. Med införandet av lågutsläppsområden, för att kontrollera fartygens utsläpp, så har intresset att använda LNG eller metanol som bränslen ökat. Med ny teknik och nya bränslen har IMO nu släppt IGF-koden för att säkerställa att den nya tekniken och bränslena kan användas på ett säkert sätt. Denna kod har förtydligande regler för hur fartygen ska vara konstruerade samt vilken utbildning besättningen ska ha för att bli certifierade. Lagstiftningen som ligger bakom kraven för utbildningen är, SOLAS, STCW, IGF-koden samt nationellt även Transportstyrelsens (TSFS) krav.

- I enlighet med ovan nämnda punkter, IGF-kursen ska se till att utbildning av programstudenterna samt aktivt sjöbefäl ges. Vad är då skillnaden mellan IGC och IGF? IGC-koden berör fartyg som transporterar och använder LNG (eller annat bränsle med låg flampunkt). IGF-koden berör däremot fartyg som bunkrar LNG eller annat bränsle med låg flampunkt i syfte att använda detta enbart som bränsle för fartygets framdrift och elproduktion.

- Sjöfartshögskolan i Kalmar utvecklar just nu IGF-kursen, som när den är färdig, kommer uppfylla ovan nämnda myndighetskrav och kommer att bestå av två delar; en grundläggande del och en avancerad del. Den avancerade delen kommer att riktas till befäl som har övergripande ansvar för bunkring samt drift av maskinerier som använder bränsle med låg flampunkt.

Kurserna kommer att bestå av föreläsningar och praktiska moment. De praktiska momenten kommer att bestå av förevisning och övning med gas-testinstrument samt bunkerkopplingar för gas. I de praktiska momenten kommer bland annat simulatorkörning att ingå, där en ny LNG bunkringsimulator kommer att användas.

*Universitetsadjunkt Rolf Söderström
Prefekt Ted Bågfeldt*

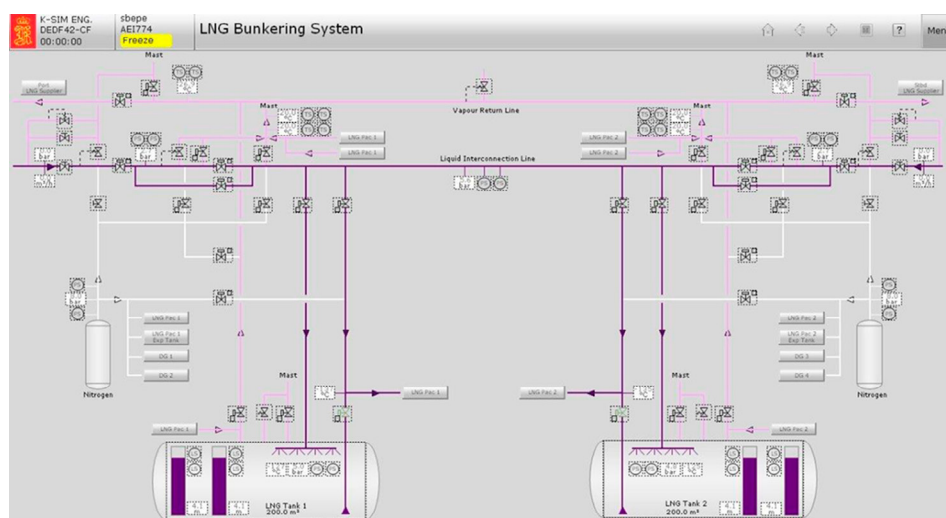


Bild av en sida i LNG Simulatore som Kongsberg har levererat.

Maskinrumsergonomi och säkerhet 2.0

Forskningen inom Maskinrumsergonomi och säkerhet (MoS) går nu in på sitt trettonde forskningsår. Arbetet har från start haft ett tydligt fokus på arbetsmiljön ombord i maskin och en önskan att de resultat som framkommer skall kunna vara till stöd för regelutveckling. Arbetsförhållandena i maskin har alltid varit och är till dags dato krävande. Många av de fysiska arbetsmiljömässiga utmaningar som bl. a. Tony Ivergård och hans team identifierade i slutet av 70-talet kvarstår.



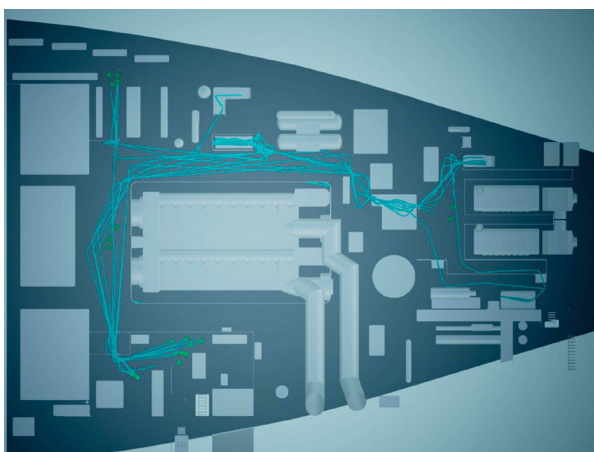
Exempel på fallrisk ombord

I tillägg till detta har arbetet förändrats och vi har lagt till nya och andra arbetsmiljöproblem. Det är väldokumenterat att besättningarna utsätter sig för olika risker när designen i maskin (eller i övriga delar av fartyget) inte stödjer de uppgifter som måste utföras. Snubbel- och fallrisker är en av de största källorna till skador ombord (se bild ovan). Exponering av oljor och kemikalier är en annan arbetsmiljörisk som är en konsekvens av bristande design.

2014 rekryterades en dok-

torand för att fokusera på hur arbetsmiljön i maskin kan förbättras. Den 6 december 2016 disputerade Steven Mallam med avhandlingen "Distributed Participatory Design in Multidisciplinary Engineering Projects: Investigating a Sustainable Approach for Ship Design & Construction" och blev därmed den andre doktoranden inom MoS. Det huvudsakliga syftet med hans avhandling var att bättre förstå hur olika ergonomiska lösningar kan implementeras och integreras i fartygets design och på så sätt optimera arbetsmiljön ombord med utgångspunkt från fartyget General Arrangement ritningar. Mallam identifierar och utmanar strategier för hur slutanvändarna kan involveras tidigt i designprocessen. Hans forskningsresultat användes till att utveckla ett designverktyg, Ergonomic Ship Evaluation tool (E-SET) som sedan utvärderades. Syftet med detta verktyg var att skapa en flexibel virtuell mötesplattform och ett visualiseringsverktyg för att främja samarbete och kunskapsöverföring i designprocessen mellan olika parter. Resultatet av utvärderingen visade att E-SET gav en intuitiv förståelse för hur olika designlösningar i maskinutrymmena kan påverka arbetsmiljön ombord (Se figur nedan). 2017 rekryterades ytterligare en doktorand inom ramen för MoS.

MoS har alltid haft förmånen att arbeta nära branschen och har vi flera tillfällen integrerat konkreta frågeställningar i vår forskningsverksamhet. Ett sådant exempel



E-SET

Monica Lundh
monica.lundh@chalmers.se

har varit en fallstudie på ett rederi där operatörernas roll och förutsättningar att arbeta med energioptimeringen ombord studerades. Arbetet finansierades av Energimyndigheten och resulterade i en licentiatavhandling som redovisade i oktober 2017. Resultaten visade bland annat på organisatoriska barriärer och en dynamisk kontext vilket medför att energioptimering inte alltid kan prioriteras. Det fanns inte heller en naturlig mötesplats och arbetsmässigt utrymme för besättningen att diskutera och planera dessa aktiviteter vilket bl.a. minskade möjligheten för maskinbesättningen att bidra till optimeringen med sin kunskap.

Ett annat exempel är ett samarbete med branschen är the International Association of Independent Tanker Owners (INTER-TANKO). Inom MoS har vi under projektets gång i artiklar, bokkapitel och tekniska rapporter adresserat tvingande regelverk och riktlinjer från IMO rörande maskinrummets design och utformning. 2017 kontaktades vi av INTERTANKOS tekniska kommitté med anledning av MSC/Cirk.834 On the adaption of the Guidelines for engine-room layout, design and arrangement. De hade under en längre tid samlat exempel på olika ergonomiska problem i maskin och frågade om vi kunde göra en analys av den insamlade datan. De hade för avsikt att undersöka om MSC/Cirk.843 var tillräckligt för att säkerställa arbetsmiljön i maskin. Resultatet av analysen visade att många av de områden som identifierades som problematiska täcks av MSC/Cirk.834. Emellertid identifierade resultaten också områden som inte täcks och slutsatsen av detta projekt var att det inte är tillräckligt att göra cirkuläret tvingande för att komma till rätta med problemen utan MSC/Cirk.834 behöver också omarbetas för att omfatta de

nya arbetsmiljömässiga utmaningar i maskin som bland annat introduktionen av datorer och automation har medfört.

Jag har också nöjet att sedan 2014 vara en del av the Institute of Marine Engineering, Science and Technology's (IMarEST's) Human Element Working Group (HEWG). Ett stimulerande och utmanade uppdrag i en organisation som är ett forum där kunskap och forskningsresultat om de mänskliga aspekterna på arbetet ombord och runt fartygets är centralt. HEWG arbetar också aktivt med att sprida dessa kunskaper till avnämare inom branschen.

Framtida utmaningar

Sjöfarten står inför större utmaningar än någonsin. En allt högre grad av automatisering, "Smarta" och autonoma fartyg står högt på sjöfartens olika aktörers agenda. Denna utveckling kommer att innebära en lång rad utmaningar där akademien kan komma att spela en viktig roll. Den utveckling som branschen står inför är teknikdriven och sker i dagsläget utan ett utvecklat regelstöd. Branschen efterfrågar forskningsresultat och testbäddar som stöd för implementering av ny teknik. Yrket kommer att förändras och hur framtidens sjöfolk skall utbildas och vilka kompetenser de behöver är exempel på forskningsfrågor som behöver arbetas med. Enheten Maritime Human Factors vid Institutionen för Mekanik och maritima vetenskaper är en tvärdisciplinär grupp med juniora och seniora forskare. Vi har ett genuint intresse för sjöfarten och dess människor som gemensam nämnare och hoppas att vi i kommer att kunna bidra till ökade kunskaper om operatörernas roll i framtidens sjöfart.

Projektet FIRST- utveckling av prototyper

Problem

Dävert med räddningsbåt utgör ofta stressiga miljöer för både besättning och utrustning. Olyckor i samband med firning och hemtagning av beredskapsbåtar är tyvärr alltför vanliga

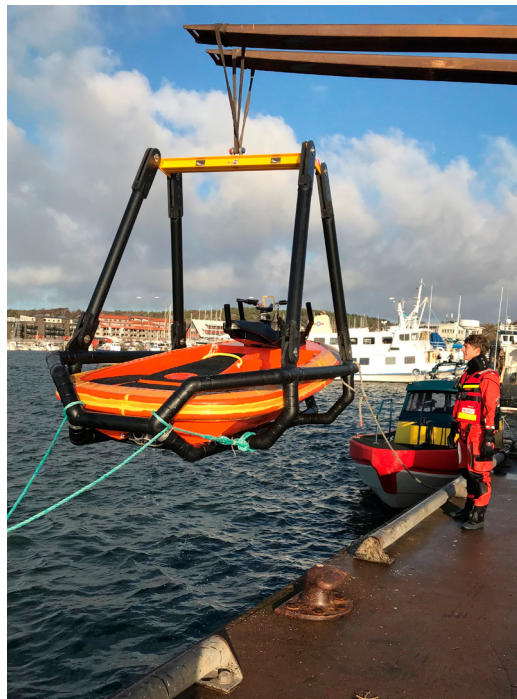
Idé

Genom att utforma ett slutet dävert-utrymme hoppas vi få:

- En säker och minimalt stressig miljö för räddningsbåtens besättning
- Ett sätt att visualisera framtida installationer i bättre, lägre positioner på fartygssidor
- En skyddad miljö för utrustningen ger säkrare och enklare underhåll

Mål

- En komplett enhet som enkelt kan installeras för provning på något fartyg
- En transportabel enhet som även kan demonstreras på land



Båten, som är byggd för att kunna möta kraven som solas ställer på Beredskapsbåt, har fått litet vassare förskepp i år. I november kunde vi för första gången testa båten under gång i sin lyftvagg som är en utveckling av de tidigare vaggor i polyetenplast som vi använt under flera år bla ombord i Stenafartyg. Lyftvaggan uppförde sig väl i alla aktuella fartområden under de första proven inomskärs.

Vi förbereder nu kajen vid Gamla Långedragshamnen för att kunna ställa upp containern där.

För mer info se gärna www.first-rescue.org



Mikael Hinnerson
mikael.hinnerson@ssrs.se

KTH:s fartygsdynamikprogram.

KTH:s Fartygsdynamikprogram 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. Forskningsprogrammet etablerades 2010 och har tidigare drivits och rapporterats i två faser, 2010-2013 och 2014-2016, i nära samarbete mellan KTH och företagen Wallenius och Storm-Geo (f.d. Seaware) med finansiellt stöd från Sjöfartsverket och Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Programmet är nu inne i sin tredje fas 2017-2019, med fortsatt stöd av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Trafikverket som tagit över Sjöfartsverkets roll.

Aktiviteterna inom forskningsprogrammet har under 2017 bland annat inbegripit fortsatt utveckling av förbättrade metoder för att simulera fartygs rulldämpning. Rulldämpning har stor betydelse, både för komforten och arbetsmiljön ombord vid normal drift, och för fartygets robusthet mot dynamiska stabilitetsproblem som parametrisk rullning. Resultatet av denna forskning har bland annat presenterats i Carl-Johan Söders doktorsavhandling som han försvarade framgångsrikt vid sin disputation på KTH den 5 maj till vilken Jan de Kat från klassningssällskapet ABS med flera internationella experter inbjudits som externa granskare. Stiftelsen representerades av Bengt Eurén. Carl-Johan har varit industridoktorand inom Fartygsdynamikprogrammet och har som sådan delat sin tid mellan KTH och Wallenius. Forskning har härmed redan kommit till konkret nytta vid design och drift av fartyg såväl för Wallenius som för andra rederier, och även för andra forskargrupper, genom att resultaten gjorts tillgängliga genom publicering.

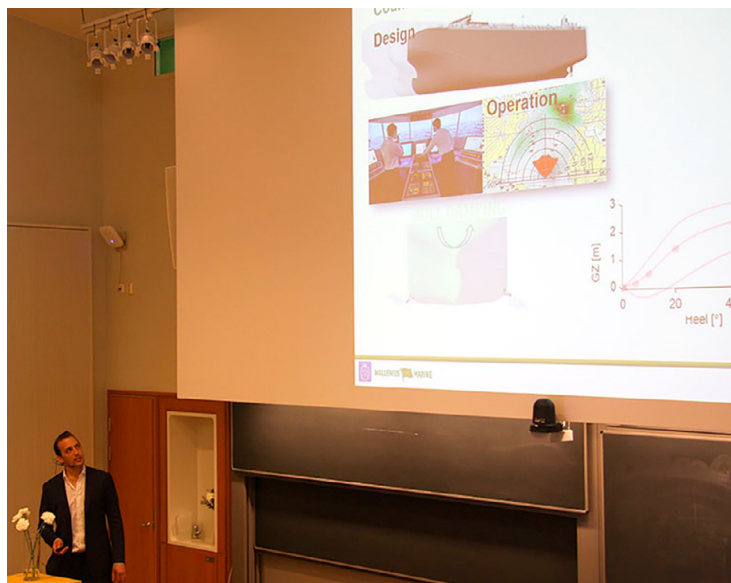
Från och med 2017 finns det inom Fartygsdynamikprogrammet ett nytt delprojekt som handlar om riskbaserade metoder där programmet tillförts ny kompetens genom anställning av Hans Liwång. Syftet med ett sådant riskbaserat angreppssätt är att koppla till exempel designåtgärder,

regler och simuleringar till den slutliga säkerhetsnivån vid fartygets drift. Detta har varit en viktig fråga inom programmet sedan starten som nu fördjupas ytterligare. Vad som är säkert bestäms i slutändan av hur verksamheten ser ut. I en värld där nya fartyg ser ut och beter sig ungefär som sina föregångare och där verksamheten inte utvecklas speciellt snabbt går det relativt bra att göra kontinuerliga justeringar i regelverk och hur fartygs byggs för att hålla en lämplig säkerhetsnivå. Men vid mer omfattande nyutveckling, till exempel av skrovformer, utanför vad som tidigare finns erfarenhet av, är det mycket svårt att veta hur regler ska utformas för att uppnå en lämplig säkerhetsnivå. Reglerna kan antingen vara för begränsande och därmed begränsa verksamheten på ett onödigt sätt, eller vara alltför tillåtande vilket kan leda till att fartygen rent av blir farliga. För den här typen av utmaningar har IMO identifierat riskhantering som ett verktyg för att bli bättre på att förekomma säkerhetsproblem, det vill säga för att arbeta proaktivt med till exempel nya fartygstyper. Ett av syftena med delprojektet inom riskbaserade metoder är därför att specifikt inom ramen för fartygsdynamik studera och utveckla tillvägagångssätt som kan bidra till att säkerställa att nya regelverk, inom till exempel intaktstabilitet, ger adekvata krav som speglar en lämplig säkerhetsnivå. En annan viktig aspekt inom delprojektet är att utveckla kunskaper kring när och hur operationellt stöd och vägledning för besättning kan ersätta eller komplettera tekniska säkerhetshöjande åtgärder. Det kan vara så att säkerhetsproblemen inte går att åtgärda teknisk eller att tekniska lösningar leder till stora negativa konsekvenser på andra områden. I sådana fall kan operationellt stöd och vägledning till besättningen, eller operationella begränsningar, vara en mycket effektivare säkerhetshöjande åtgärd, men de introducerar samtidigt många osäkerheter. Därför omfattar detta delprojektet även studier kring

vilken typ och form av operationellt stöd som på ett trovärdigt sätt kan leda till relevanta säkerhetsnivåer.

I tillägg till samarbetet inom Fartygsdynamikprogrammet har under 2017 samarbete också utvecklats och fördjupats med ett antal externa parter. Till exempel har forskningsstudier genomförts i samarbete med University of Naples Federico II i Italien och Stevens Institute of Technology i USA. Fartygsdynamikprogrammet har härmed fått tillgång till dessa institutioners experimentanläggningar och kunnat genomföra ett par unika modellförsök. Fartygsdynamikprogrammet har även samarbetat med University of Tokyo och Monokahobi Technology Institute (MTI) vilket är det japanska rederiet NYK:s forskningsinstitut. Detta har inbegripit en gemensam workshop hos MTI i Tokyo samt genomförande av ett gemensamt examensarbete om utveckling av förbättrade metoder för att simulera fartygs manöveregenskaper. Fartygsdynamikprogrammet fortsätter också stödja Transportstyrelsen i arbetet med utveckling av andra generationens intaktstabilitetskriterier inom IMO vilket ger ytterligare möjligheter att göra kunskaper, metoder och resultat genererade inom programmet tillgängliga för sjöfarten. Stiftelsens stöd till Fartygsdynamikprogrammet har en avgörande betydelse för att skapa förutsättningar för långsiktig forskning som konkret kan bidra till förbättrad transportkvalitet och sjösäkerhet.

Projektledare Anders Rosén, Universitetslektor, KTH



Bilder från Carl-Johan Söders disputation på KTH 5 maj 2017.

Intendenturpersonalens arbetsmiljö på passagerarfartyg

Carl Hult
carl.hult@lnu.se

År 2010 genomfördes en enkätstudie, finansierad av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Enkäten besvarades av 1 309 personer och materialet renderade i en omfattande rapport och ett flertal artiklar. Efter att denna studie hade avrapporterats år 2012 bearbetades statistikmaterialet ytterligare ur flera nya infallsvinklar i syfte att få fram mer information. Arbetet resulterade i ytterligare tre artiklar och två konferensbidrag av vilka den senaste artikeln publicerades 2016. Det var i arbetet med den artikeln som vi fann det uppslag som resulterade i det nya projektet om intendenturpersonalens arbetsmiljö.

Vad vi såg i materialet från 2010 var att intendenturpersonalen uttryckte en betydligt högre upplevelse av utmattning, relaterat till stress och trötthet i arbetet, jämfört med andra personalgrupper och att detta gällde i synnerhet på passagerarfartyg. Vi ansökte därför om medel från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för att kunna göra en grundlig undersökning av arbetsmiljön för intendenturpersonal ombord på passagerarfartyg. Projektet beviljades medel för februari 2015 till februari 2017.

Det nya projektet kom att använda sig av enkätdata från 2010 samt från en uppföl-

jande enkät som skickades ut 2015 och som besvarades av 1 980 personer. Detta möjliggjorde jämförelser av svenskregistrerad sjöpersonals upplevelser av utmattning fördelat på ombordfunktion och fartygstyp åren 2010 och 2015. Tack vare tilläggsfrågor i den senare enkäten kunde vi också göra en utförlig analys av förhållandet mellan arbetstillfredsställelse, motivation och utmattningsupplevelse inom intendenturen för år 2015.

Ett viktigt inslag i projektet har varit att vi med statistik från Försäkringskassan sjöfart även har kunnat analysera sjukskrivningar om 60 dagar och längre, samt sjukskrivningarnas diagnoser för åren 2011–2014. För att nå ytterligare ner på djupet, från enkätresultat och sjukskrivningsstatistik ner till intendenturpersonalens dagliga verksamhet genomfördes också intervjuer, observationer och gruppdiskussioner med personal ombord passagerarfartyg. Intervjuer och gruppdiskussioner genomfördes även iland med HR-personal och andra rederirepresentanter, fackliga företrädare samt med handläggare vid Försäkringskassan för att undersöka vilka fysiska, organisatoriska och sociala faktorer som kan vara av betydelse för arbetsmiljön.



Mats Lindblad, Cecilia Österman, G Prætorius och C Hult.

Projektets resultat visade att passagerarfartygens intendenturbesättning rapporterar högst utmattningsupplevelse både 2010 och 2015. Det framkom att intendenturpersonalen är klart överrepresenterade gällande längre sjukskrivningar. Det visade sig också att sjukskrivningsdiagnoserna avspeglade intendenturpersonalens högre upplevelser av utmattning. Diagnoserna är relaterade till såväl fysisk som psykisk överbelastning, vilket ofta kan kopplas till arbetslivet. Belastningsbesvär och psykiska diagnoser utgör tillsammans den största andelen långa sjukskrivningar inom samtliga avdelningar. Allra störst är andelen inom intendenturen där de utgör nära 60 procent av alla diagnostyper.

Enkätundersökningen 2015 visade att intendenturpersonalen också rapporterar mest negativa upplevelser av arbetssituation, kamratskap och ledarskap jämfört med andra avdelningar. Trots detta visade sig intendenturen vara en generellt motiverad yrkesgrupp med hög arbetstillfredsställelse. Det framkom också att vissa friskfaktorer har förmågan att motverka utmattningsupplevelsen. Det handlar om tillräcklig bemanning, tid för vila, ett ledarskap som tar tag i problem, samt bra relationer med andra avdelningar ombord. Dessa friskfaktorer stärker också motivationen att arbeta till sjöss.

Ett av de övergripande målen med projektet har varit att kunna identifiera just friskfaktorer för att minska risken för utmattning och ohälsa och därigenom långa sjukskrivningar. Ett ytterligare mål var att därigenom kunna lämna välgrundade rekommendationer för branschen.

Några av projektets viktigaste slutsatser är att ökad delaktighet hos intendenturpersonalen i arbetsmiljöarbete och i arbetsplatsens utformning kan minska de negativa och höja de hälsofrämjande effekterna av arbetsmiljöarbete ombord. Den organisa-

toriska och sociala arbetsmiljön är en viktig del av arbetet till sjöss och omfattar även den lediga tid som tillbringas ombord. Arbetet måste planeras och utformas så att det ges möjlighet till återhämtning både i och från arbetet. Arbetsmiljöarbetet bör därför omfatta åtgärder som bryter ner gränser mellan avdelningar, skapar sammanhållning och en gemensam identitet för intendenturen och besättningen i stort.

När projektet var avslutat erhöll vi ytterligare medel från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för att göra studiens råd och rekommendationer tillgängliga via olika kanaler. Detta arbete slutförs under vinter och vår 2018 och innebär öppnande av hemsidan – www.InteJobbaDumt.se – som innehåller information om projektet och dess resultat. Här finns också tips och råd för det praktiska arbetsmiljöarbetet, inspelade föreläsningar och diskussionsforum. På hemsidan läggs alla rapporter och artiklar som skrivits inom projektet upp, inklusive en populärvetenskaplig version av slutrapporten. Under våren 2018 genomförs också två workshops som är öppna för alla som arbetar inom passagerarsjöfarten där vi presenterar och diskuterar förutsättningar och åtgärder för arbetsmiljöarbete i samverkan.

Vi vill avsluta med att tacka alla dem som på olika sätt har bidragit till projektets genomförande: Transportstyrelsen och Försäkringskassan Sjöfart för hjälp med registerdata, all sjöpersonal som besvarat våra enkäter, rederier och personal som välkomnat oss ombord för observation och intervjuer, samt alla som deltog i projektets avslutande workshop i Stockholm. Slutligen ett stort tack till Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för att projektet överhuvud taget blev möjligt. Carl Hult, Cecilia Österman, Gesa Prætorius och Mats Lindblad

Riskbedömning av sjöpersonals exponering för toxiska luftföroreningar

Sarka Langer
sarka.langer@ivl.se

Cecilia Österman
cecilia.osterman@lnu.se

Bakgrund till projektet

Detta forskningsprojekt har undersökt på vilket sätt besättning ombord exponeras för farliga luftföroreningar i olika typer av arbetssituationer. Projektledare är Sarka Langer, forskare och inommiljöexpert vid IVL Svenska Miljöinstitutet och adjungerad professor vid Institutionen för Arkitektur och samhällsbyggnad på Chalmers. Sarka har planerat, utfört och analyserat mätningarna tillsammans med Cecilia Österman, universitetslektor och forskare vid Sjöfartshögskolan, Linnéuniversitetet.

Ett fartyg utgör både en arbetsmiljö och en boendemiljö och besättningen vistas ofta långa tider ombord. Eftersom vi tillbringar den största delen av vår tid inomhus är det där vi främst exponeras och det kan vara svårt att påverka sin exponering för de kemiska ämnena som finns i luften ombord.

Syftet med projektet har varit att kartlägga den personliga exponeringen för de giftiga ämnena bensen, kvävedioxid (NO₂) och polyaromatiska kolväten (PAH). Alla dessa föroreningar kan spåras till fartygsbränslet och bränsleavgaser. Vi valde att undersöka dessa ämnen eftersom de vid vissa halter kan bli skadliga för hälsan. Kvävedioxid kan irritera ögon och andningsvägar och orsaka luftvägsinflammation. Bensen och vissa PAH-ämnen är cancerframkallande. Den uppmätta exponeringen har vi sedan jämfört med svenska och internationella lagkrav och riktlinjer för inommiljöer. Vi har också undersökt hur besättningen själva upplever sin luftkvalitet ombord.

Målet med projektet var att ta fram praktiska råd och rekommendationer för att minimera exponeringen för farliga ämnen, för både befintliga fartyg och för nybyggen. Projektet påbörjades hösten 2015 och slutrapporten kommer i juni 2018.

Vad har vi gjort

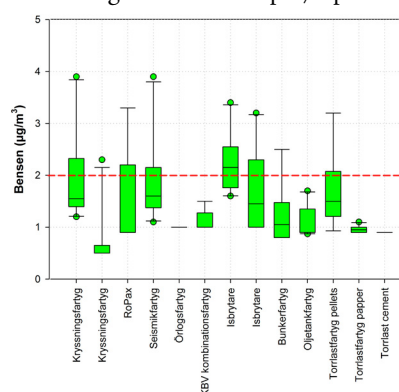
I projektet har vi genomfört mätningar på tio fartyg av olika typ och som drivs på oli-

ka sätt med varierande typer av bränsle. Vi har välkomnats av passagerarfartyg, torrlastare, ro-ro- och tankfartyg. Vi har också fått möjlighet att mäta på specialfartyg som arbetar med isbrytning och seismikoperationer, samt på fartyg i Marinen och Kustbevakningen.

När vi har besökt fartygen har vi utrustat omkring tio personer ur besättningen med provtagare och gjort en kort intervju om hur en typisk arbetsdag ser ut. Sedan har vi bett samtliga i besättningen att besvara en enkät om hur de upplever luften ombord.

Mätningarna har gjorts med så kallade passiva provtagare som bärs under 5–7 dygn. Provtagarna samlar upp de kemiska ämnena när de rör sig med naturliga luftströmmar, så kallad diffusion. De är lätta, ljudlösa och behöver inte kopplas till någon pump. På två fartyg genomförde vi utökade mätningar för att undersöka förhållanden före och efter byte av bränsle. Mätningarna före bränslebytet gjordes inom ett tidigare forskningsprojekt, God inommiljö på svenska fartyg, som finansierades av AFA Försäkring under 2014–2016.

Totalt har 124 personer ställt upp och burit våra provtagare, vi har gjort 372 analyser av de kemiska ämnena och 308 personer har besvarat enkäten. Det innebär en genomsnittlig svarsfrekvens på 78 procent.

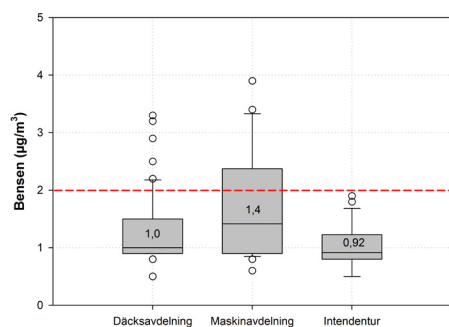


Figur 1. Personlig exponering för bensen per fartyg.

Vad har vi kommit fram till

Vår insamlade mätdata har utvärderats för

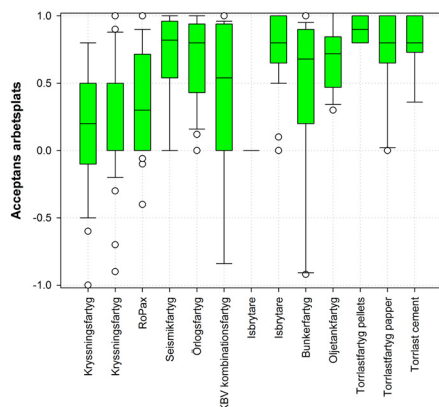
varje fartyg. Som exempel på hur resultaten ser ut presenterar vi här resultaten av den personliga exponeringen för bensen (Figur 1). Figuren är så kallade box-plot som visar statistisk spridning i alla mätdata från ett fartyg. Den röda streckade linjen vid $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ är ett hälsobaserat riktvärde för bensen i inomhusluft under hela livet, i alla möjliga inomhusmiljöer.



Figur 2. Exponering för bensen per avdelning.

Det hygieniska gränsvärdet som gäller på arbetsplatser är avsevärt högre, $1500 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De flesta resultat ligger under riktvärdet för inomhusluft och mycket väl under det hygieniska gränsvärdet.

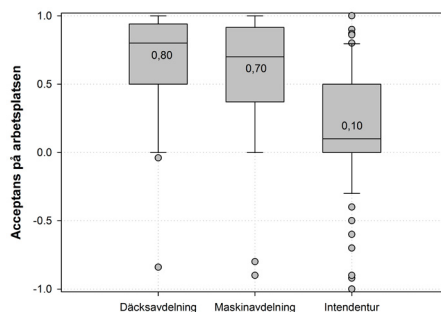
Vidare har vi utvärderat hur personal i olika avdelningarna på fartyg exponeras för bensen (Figur 2). Det är inte helt överraskande att maskinpersonalen hade något högre exponering för bensen (som ju finns i bränslen) än personer som arbetar på däck eller inom intendenturen.



Figur 3. Besättningens acceptans av sin arbetsplats luftkvalitet per fartyg.

Enkäten om den upplevda inomhusmiljön gällde både arbetsplats och hytt. Figur 3 visar besättningens acceptans av luftkvaliteten ombord på en skala från +1 (helt acceptabel luftkvalitet) till -1 (helt oacceptabel luftkvalitet). Med några få undantag var personerna nöjda med luftkvaliteten på sina arbetsplatser ombord.

Det blev skillnader mellan avdelningarna för acceptans av luftkvaliteten på arbetsplatsen (Figur 4). Mest nöjda var personer som arbetar på däck, tätt följd av maskinpersonalen. Minst nöjda var intendenturpersonalen.



Figur 4. Acceptans av arbetsplatsens luftkvalitet per avdelning.

Punkterna som ligger utanför boxarna i figurer 1 – 4 är antingen de bästa eller sämsta resultaten i en given serie av mätningar.

Det återstår en del arbete med utvärdering av resultaten. Vi kommer att behandla mät- och enkätresultaten med statistiska metoder för att kunna bedöma skillnader eller likheter mellan fartyg, avdelningar och befattningar, samt undersöka samband mellan exponering och enkätsvar. Vi kommer också i detalj analysera vilka befattningar och avdelningar det handlar om; de bästa kommer att tjäna som goda exempel och de sämsta kommer att användas för förslag till förbättringsåtgärder.

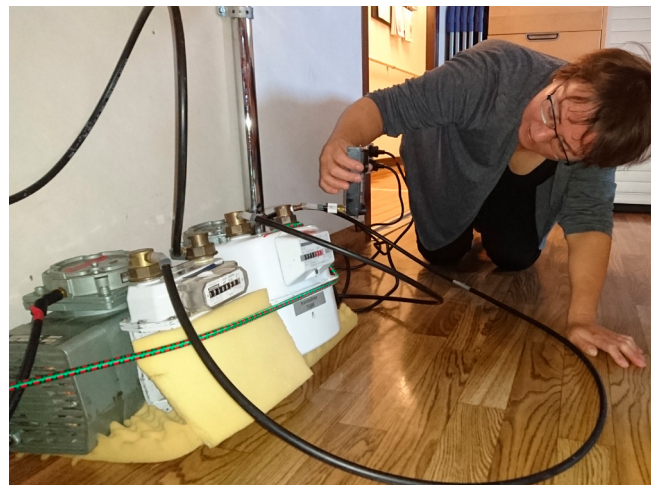
Spridning av resultat och kunskap från projektet

I juni 2018 publiceras vår slutrapport från projektet där vi berättar mer i detalj vad vi

har gjort, vad vi har kommit fram till och vad det kan vara bra för. Vi har tidigare presenterat delresultat vid världens största vetenskapliga konferens om inomhusmiljö, Indoor Air 2016, samt vid Sjöfartens Arbetsmiljönämnds (SAN) årliga bransch-konferens om arbetsmiljö. Ytterligare två vetenskapliga artiklar är under arbete. Vi har också haft förmånen att få samarbeta med sjöingenjör- och sjökaptensstudenter vid Sjöfartshögskolan som genomfört sina examensarbeten i vårt projekt. Tillsammans har vi bidragit till ökad kunskap om fartygs inomhusmiljö och vilka åtgärder som kan vidtas för att minska risken för ohälsa och olycksfall.

Avslutande tankar

Det är inte alltid så lätt att få till fältstudier ombord på fartyg. Vi har tyvärr tvingats tacka nej till flera fartyg som vi blivit inbjudna att mäta på för att vi inte lyckats få till det. Provtagarna måste vara laddade, väskan redo och resan ombokningsbar. Eftersom mätningarna görs under normalt arbete händer det ibland att det inte alltid blir som vi tänkt oss. Provtagare har hamnat på havets botten, i förpiken och blivit överexponerad av flitiga svetsare. Ibland har vi inte kunnat åka med under hela tiden utan



Arbete pågår...

har fått lämna provtagare och instruktioner och hoppats på det bästa – och det har alltid fungerat. Det finns många duktiga och villiga "forsknings-assistenter" ute i båtarna!

Utan Stiftelsen Sveriges Sjömanshus hade denna undersökning inte varit möjlig. Men inte heller utan de som välkomnat oss på sina båtar. Vi har fått ett fantastiskt bemötande från rederier och besättning. Ni har uthålligt ställt upp med tid och kunskap, svarat på konstiga frågor, lånat ut verktyg och hjälpt oss med insamling av provtagare. Ett varmt tack till er alla!



Fartyg, människa och ljusmiljö

Livet som sjöman innebär flera hälsorisker och är listat som ett av de farligare yrkena. Centralt för att kunna utföra ett säkert arbete är att man är alert och koncentrerad, vilket kräver att man har fått fullgod sömn och känner sig utvilad, vilket även är viktigt för hälsan och det allmänna välbefinnandet.

Vår dygnsrytm, den så kallade cirkadiska rytmen, styr många av våra viktiga kroppsfunktioner så som kroppstemperatur, hormonutsöndring, metabolism och inte minst vakenhet och sömn. En av de viktigaste yttre faktorerna, så kallade zeitgeber, som styr den cirkadiska rytmen för människan är ljus.

Vanligt vitt dagsljus innehåller de blå våglängderna som har en förmåga öka vår vakenhet när vi utsätts för det. När vi sedan inte utsätts för det, t.ex. på kvällen, tar produktionen av hormonet melatonin över vilket gör oss naturligt trötta och ger en god sömn. Arbetar man utomhus blir detta en del av den vanliga dygnsrytmen att få ljus och mörker vid rätt tillfälle.

Vid inomhusarbete finns det speciella ljuskällor, av fullspektrumtyp, att tillgå för att möta behovet av dagsljus under dagen. Ibland kan även ett index användas för dessa ljuskällor benämnt fullspektrum index (FSI). Om FSI inte anges kan man rådgöra med sin ljusleverantör.

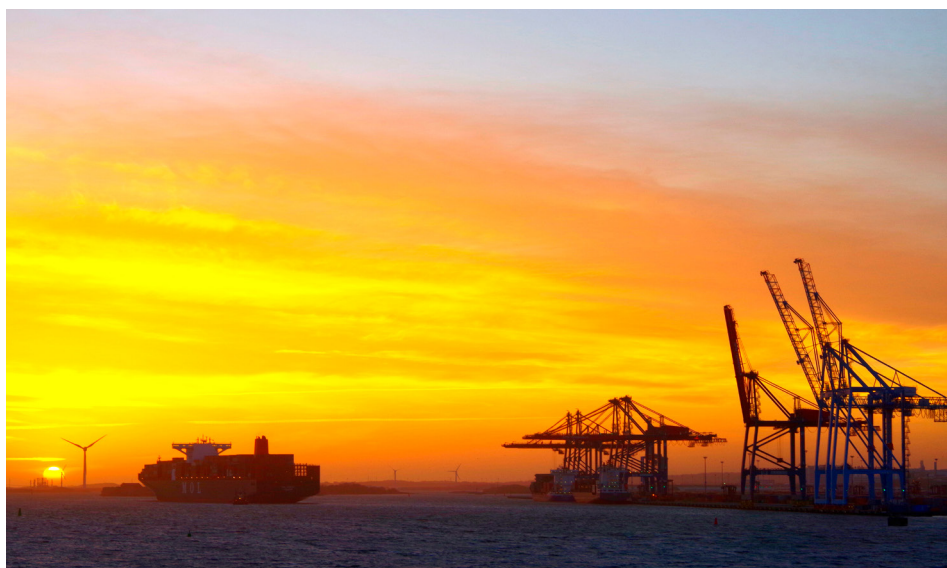
Vitt starkt ljus skall undvikas på kvällen och natten. Melatonin som är viktigt för sömnen undertrycks av bara små mängder ljus. Så låga nivåer som 8 lux, något som lätt över-skrids av en vanlig bordslampa har en påverkan. Några tips för att reducera vitt ljus är:

- Om möjligt, använd neddimmat rött ljus.
- Undvik att titta på elektroniska skärmar 2-3 timmar före sänggående.
- Använd gula glasögon som blockerar de blå våglängderna om du ändå skall titta på skärmar innan läggdags.
- Det finns även appar att använda som minskar de blå våglängderna till PC och andra apparater.

Vanliga gula skyddsglasögon är billiga och brukar vara tillgängliga i varianter som går att ha över sina vanliga glasögon. Då avsikten med dessa glasögon är att främja sömn skall de inte användas vid uppgifter som kräver god vakenhet. De påverkar också färgseendet negativt.

Till ytterligare stöd har USCG utarbetat guider för att åstadkomma en utvilad och alert besättning. Den tar bland annat upp ljushanteringstekniker och hur man kan införa rutiner ombord som även tar hänsyn till skiftarbete och behov av gott mörkerseende.

Lars Markström
Lars.Markstrom@sspa.se



Detektion och släckning av metanolbrand ombord

Franz Evegren
franz.evegren@ri.se

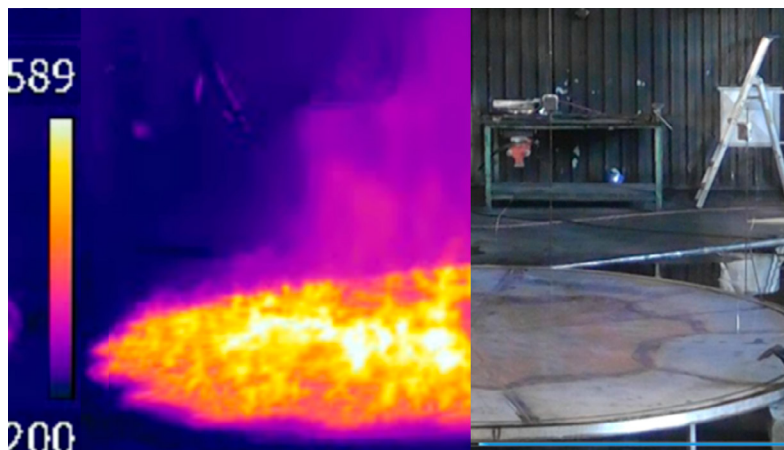
Striktare utsläppskrav innebär att fartyg i allt större utsträckning kommer att drivas med alternativa bränslen med låg flampunkt, såsom exempelvis metanol. Detta bränsle har länge hanterats med traditionellt brandskydd i lastpumptrum på tankfartyg, men en djupare förståelse för bränslet kräver nya strategier i designen av brandskydd ombord. Hur ska exempelvis en brand som inte syns eller ger ifrån sig någon rök kunna detekteras? Och hur kan man effektivt släcka ett bränsle som har syre bundet i molekylen och som inte låter sig påverkas av vattenpåföring i första taget. Krav och riktlinjer från IMO för design av branddetektions- och släcksystem för metanol gav inga svar – något som forskningsprojektet proFLASH projektet syftade till att ändra på.

I förstudien till proFLASH gjordes en granskning av bränsleegenskaperna för förvätskad naturgas (LNG) och metanol, tillsammans med en teoretisk utredning av hur dessa kan påverka detektion och släckning. En litteraturstudie gjordes också av relevanta regelverk och slutsatser drogs avseende behov av brandförsök. Denna fas av projektet rapporterades i SP Rapport 2015:51, följt av fas II, som fokuserade på experimentella undersökningar av metanol i maskinrumsapplikationer. De fyra områden som utreddes för metanol i olika försöksserier var:

- Brandegenskaper;
- Flamdetektion;
- Gas-brandsläckning; och
- Vatten-baserad brandsläckning

Brandförsök bekräftade att metanol brinner med ren förbränning (ingen sot) och med relativt låg värmeeffekt ($1/3$ jämfört med diesel och $1/5$ jämfört med bensin). Flammorna är svagt blåa och nästan osynliga i

dagsljus, men vid vattenpåföring blir de ljusgula. Metanol är lösligt i vatten, men såväl värmeeffekten som flammornas synlighet minskar med ökad vattenhalt. Det noterades att de blå flammorna från opåverkad metanol blir osynliga vid en lägre vattenhalt än de gula flammorna dämpade av vattenspray/dimma. Det finns därför en risk att tro att en metanolbrand slocknar om vattenpåföringen avbryts, eftersom inga blåa flammor ersätter de gula – det blir alltså en helt osynlig brand, vilket åskådliggörs i figuren nedan. Detta understryker vikten av att hanhållna IR-kameror används vid brandsläckning i metanolinstallationer ombord.



Metanolbrand osynlig i ett rum med mörka väggar och utan dagsljus (på grund av vattenutspädning). (Foto: Franz Evegren)

Trots den begränsade synligheten av metanolflammar i dagsljus så uppvisar de liknande strålning som etanol i IR-spektrumet. Godkända IR-flamdetektorer, normalt testade mot etanol, är därmed sannolikt också lämpliga för att detektera metanolbrand. I genomförda detektionsförsök kunde inga signifikanta skillnader identifieras i responstid för detektion av diesel/heptan och metanol vid användning av avsedda IR-flamdetektorer. De testade detektorerna kunde till och med detektera helt dolda metanolbränder och bränder placerade bakom detektorerna.



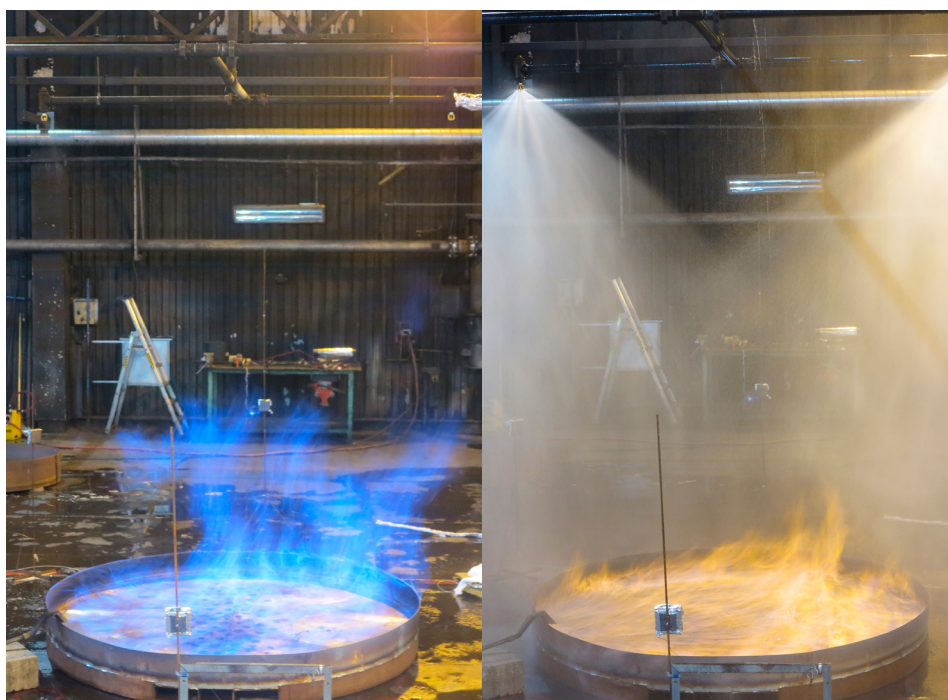
T.v. Flammor från (utbrunnen) methanol med 75% vatten, methanol, etanol samt diesel. (Foto: Franz Evegren) T.h. Sju IR-flamdetektorer monterade för detektionsförsök med methanol på 12 m avstånd.

Detta beror till stor del på att väggarna i provrummet var av metall och reflekterade strålningen från branden, vilket också är typiskt i ett maskinrum. Det bör noteras att det också finns andra typer av flamdetektorer (än IR), varav visuella detektorer i allmänhet inte är lämpliga, då de endast "ser" i samma spektrum som vi människor.

En viktig effekt vid användning av vattenbaserade släcksystem är förångning av vatten, vilken med metanol dock är begränsad på grund av den låga avgivna värmeeffekten. Förbränningen fortsätter därför tills bränslet blivit så utspädd (minskar bränsleförångningen) att förbränningen avbryts, vilket eventuellt inte sker förrän vatten-

innehållet är närmare 90 % (i detta skede är flammorna helt osynliga)! Denna slutsats från projektet är signifikant, då man tidigare antagit att metanol är obrännbart vid vatteninnehåll över 65-75 %, baserat på att man vid rumstemperatur då inte längre kan tända bränslet med en tändsticka. Icke antändbar med tändsticka är dock inte samma sak som att bränslet slocknar och det krävs alltså betydligt mer vatten än man tidigare trott för att släcka metanol med bara vatten. Det ställer också höga krav på omhändertagande av släckvattnet. För att uppnå snabbare släckning av metanol med vattenbaserade släcksystem kan injicering av alkoholbeständigt skum användas, vilket skyddar bränsleytan från flammornas strålning och blockerar förångat bränsle.

Ett vatten-baserat systems effektivitet beror på appliceringshastigheten mot bränsleytan. Följaktligen är en högre påföringshastighet generellt mer effektiv för släckning (tidsmässigt) och en dold pool är svår att släcka. I olika genomförda pölbrandförsök och standardiserade maskin-



Flammor från metanolkölbrand: fribrinnande och dämpad av vattenspray. (Foto: Franz Evegren)

rumbrandscenarier (högtrycksspray, dold pöl, träribbstapel i pöl samt pöl under durk) var vattenspray med skuminjektion effektivare mot metanol än föreskriven vattenspray (utan skum) mot standardiserade bränslen. Med skuminjicering i ett preskriptivt vattenspraysystem kan alltså goda förutsättningar för fast maskinrumsbrandsläckning uppnås. Hög- och lågtrycksvattendimma presterade i allmänhet bättre än vattenspray mot de traditionella bränslena men sämre mot metanol (med skuminjektion). Samtliga system gav god kylning av det simulerade maskinrummet.

Om gas-brandsläcksystem (koldioxid) föredras i ett fartygsmaskinrum så föreskrivs att designkoncentrationen för systemet ska vara minst 40 %. Diesel och heptan släcks vid ca 20 % i småskaliga försök, medan metanol kräver omkring 25-40 % högre gas-koncentration för att släckning. Orsaken är att metanolmolekylen har en enkel karaktär med bundet syre och därmed kan brinna vid väldigt låg syrehalt. För att uppnå samma säkerhetsmarginal (100 %) med metanol som med traditionella bränslen så behövs därför vid användning av koldioxid en designkoncentration på 55 %. Baserat på att storskaliga verifieringsförsök utförs så krävs

för alternativa släckgaser (till koldioxid) endast en säkerhetsmarginal på 20 % (baserat på försök mot heptan). Denna approach kan också appliceras för metanol, oavsett användning av koldioxid eller alternativa släckgaser, men kräver givetvis att försöken i både liten och stor skala genomförs med just metanol. Resultaten från proFLASH användes som input till ny vägledning från IMO kring hur metanol ska detekteras och släckas ombord på fartyg.

Deltagare i projektet var förutom RISE rederierna Stena Line och Marininvest, klassningssällskapet Lloyd's Register, svenska flaggstaten (Transportstyrelsen), systemdesigners ScandiNAOS och systemleverantörerna Ultrafog, Tyco, Fomtec, Concilium, Draeger och Det-Tronics/Autronica. Projektet har och kommer att fortsätta ge input till utvecklingen av regler inom IMO för detektion- och släcksystem för metanolinstallationer på fartyg. Slutrapporten från projektet proFLASH finns att ladda ner via diva-portal.org (sök "proflash").



Gas-släcksystem behöver designas med 25-40% högre kapacitet mot methanol för att bibehålla konventionell säkerhetsfaktor. (Foto: Franz Evegren)

Bildkollage från Belöningsdag 2017

Foto: Torbjörn Dalnäs



Förvaltningsberättelse

Direktionen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, org nr 802005-7173, med säte i Stockholm, får härmed avlämna årsredovisning för räkenskapsåret 2017-01-01 - 2017-12-31.

Stiftelsen har till ändamål

- att bistå personer och anhöriga till dem som är eller har varit verksamma inom sjömansyrket
- att verka till nytta och gagn för sjöfolket

Verksamheten under året

Ändamålen uppfylls genom att stiftelsen främjar utbildning genom att ge ekonomiskt stöd under utbildningstiden till studenter, sjöfartsgymnasier och högskolor.

Ändamålen uppfylls också genom att stiftelsen verkar för en förbättrad säkerhet, arbetsmiljö och trivsel för sjöfolk, vilket sker genom stöd till forskning och utveckling på nämnda områden, uppmuntran av förslagsverksamhet från de aktiva samt att belöna förtjänstfulla sjöräddningsinsatser.

Förväntningar om kommande verksamhetsår

Verksamheten förväntas pågå med samma inriktning och med samma omfattning under det kommande året.

Flerårsöversikt

Belopp i Tkr

	2017	2016	2015	2014	2013
Nettoomsättning	16 060	15 503	16 115	14 289	13 708
Resultat efter finansiella poster	13 091	16 599	16 439	17 054	14 217
Soliditet	98,70%	97,01%	99,15%	99,26%	99,38%

Eget kapital

Belopp i Tkr

	Bundet fondkapital	Fritt	Årets resultat
Ingående balans 20170101	187 912	17 336	16 599
Disposition enligt direktionssammanträde		16 599	-16 599
Under året beviljade bidrag		-11 915	
Under året återförda medel		87	
Seminarium		-103	
Avsättning enligt stadgar	1 606	-1 606	
Årets resultat			13 091
Utgående balans 20171231	189 518	20 398	13 091

Vad beträffar stiftelsens resultat och ställning i övrigt, hänvisas till efterföljande resultat- och balansräkningar med tillhörande bokslutskommentarer.

Resultaträkning

Belopp i Tkr

Intäkter

	Not	2017	2016
KK Aktiekonsortium	1	9 817	9 707
KK Aktiekonsortium	2	970	918
KK Aktiekonsortium, utland	3	1 287	1 154
KK Räntekonsortium	4	1 447	2 385
KK Företagsobligationskonsortium	5	143	188
KK GIVA	6	1 314	797
Övriga placeringar	7	1 082	350
Övriga räntor	8	0	4
Summa direktavkastning		16 060	15 503

Verksamhetskostnader

Kapital Förvaltningsarvoden		-626	-690
Administrationskostnader	9	-2 599	-2 634
Förvaltningskostnader	10	-551	-527
Marknadsföringskostnader		-63	-69
Summa verksamhetskostnader		-3 839	-3 920

Resultat före realisationsvinster

		12 221	11 583
Realisationsvinster	11	870	5 016
Årets överskott före dispositioner	16	13 091	16 599

Balansräkning

Belopp i Tkr

Tillgångar	Not	2017-12-31	2016-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	12	219 043	221 501
Inventarier, bokfört värde	13	0	0
Summa anläggningstillgångar		219 043	221 501
Långfristiga fordringar			
Innovationslån	14	2 304	2 758
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar		2	4
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		408	386
Summa kortfristiga fordringar		410	390
Kassa och bank		4 194	4 023
Summa omsättningstillgångar		4 604	4 413
Summa tillgångar		225 951	228 672
Skulder och eget kapital			
Eget kapital		17-12-31	16-12-31
Bundet fondkapital	15	189 518	187 912
Fritt fondkapital	16	33 489	33 935
Summa eget kapital		223 007	221 847
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		218	188
Övriga skulder		59	146
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		347	359
Beslutade ej utbetalda anslag	17	2 320	6 132
Summa kortfristiga skulder		2 944	6 825
Summa skulder och eget kapital		225 951	228 672

Sammandrag balansräkning 2013-2017

Belopp i Tkr

Tillgångar	17-12-31	16-12-31	15-12-31	14-12-31	13-12-31
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	219 043	221 501	217 250	209 689	203 180
Inventarier netto bokfört värde	0	0	0	0	0
Långfristiga fordringar	2 304	2 758	2 762	2 766	2 768
Kortfristiga fordringar					
Övriga fordringar	2	4	2	2	0
Förutbetalda kostnader & upplupna intäkter	408	386	371	216	239
Kassa & bank	4 194	4 023	2 077	4 461	4 523
Summa tillgångar	225 951	228 672	222 462	217 134	210 710
Skulder & eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	189 518	187 912	186 362	184 750	183 321
Fritt eget kapital	33 489	33 935	34 214	30 776	26 079
Summa eget kapital	223 007	221 846	220 576	215 526	209 400
Kortfristiga skulder					
Leverantörsskulder	218	188	215	80	136
Övriga skulder	59	146	96	42	66
Upplupna kostnader & förutbetalda intäkter	347	359	298	302	311
Beslutade ej utbetalda anslag	2 320	6 132	1 277	1 184	797
Summa eget kapital och skulder	225 951	228 672	222 462	217 134	210 710

Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper. Årsredovisningen har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen, BFNAR 2012:1 (K3). Verksamhetsåret 2017 är första gången som K3 används. Värderingsprinciper är oförändrade gentemot föregående år.

Placeringstillgångar

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 2017-11-21. 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. Högst 10% till bokfört värde får placeras i bolag som direkt eller indirekt förvaltar fastigheter via fonder. Återstoden (dvs minst 20% av placerings-tillgångarna ska placeras i räntebärande instrument. I övrigt hänvisas till Fonddelegationens protokoll 2017:11 samt not 12.

Anslag till institutioner m.fl.

För anslag med längre löptider än pågående kalenderår upprättas skriftliga avtal med bidragsmottagaren. Som ansvarsförbindelser har härvid upptagits det samlade beloppet för åren efter beslutsåret enligt beslutade 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/andel (kr)		Utdelning totalt (Tkr)	
Not 1				
Utdelning från Aktiekonsortiet, svenska	2017	2016	2017	2016
Avstämningsdag 30 november	249,26	246,47	9 817	9 707
Årets utdelning har reinvesterats i GIVA				
Konsortiet med 5 Mkr resterande har utbetalats.				
Not 2				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet	2017	2016	2017	2016
Avstämningsdag 30 november	6,49	6,14	970	918
Årets utbetalning har utbetalats				
Not 3				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet, utland	2017	2016	2017	2016
Avstämningsdag 30 november	264,75	225,93	1 287	1 154
Årets utdelning har utbetalats				
Not 4				
Utdelning från Räntekonsortiet	2017	2016	2017	2016
Avstämningsdag 30 november	2,29	3,04	1 447	2 150
Årets utdelning har utbetalats				
Not 5				
Utdelning från Företagsobligationskonsortiet	2017	2016	2017	2016
Avstämningsdag 30 november	16,7	21,97	143	188
Årets utdelning har utbetalats				
Not 6				
Utdelning från GIVA	2017	2016	2017	2016
Utbetalning sker tertialvis	64,09	66,45	1 314	797
Not 7				
Utdelning från Strukturinvest	2017	2016	2017	2016
Kupongränta utbetalas kvartalsvis	5,8 - 6 %	5,8 - 6%	1 082	350
Not 8				
Övriga räntor, mm	0		4	0

Not 9

Administrationskostnader (Tkr)

	2017	2016
Personalkostnader	1 513	1 467
Andel i lokalkostnader	474	467
Övriga administrationskostnader	612	700
Summa administrationskostnader	2 599	2 634

Medeltalet anställda	2	2
varav män	1	1

Not 10

Förvaltningskostnader (Tkr)

	2017	2016
Arvoden och traktamenten	269	321
Andel i lokalkostn	147	146
Övriga förvaltningskostnader	135	59
Summa förvaltningskostnader	551	526

Not 11

Realisationsvinster (Tkr)

Under året har reavinster tagits hem i samband med avyttring av andelar i Aktiekonsortiet, utländska och räntekonsortiet, för att finansiera stiftelsens verksamhet.

2017	2016
870	5 016

Not 12

Placeringstillgångar

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		För- ändr ¹ %	Bokfört värde (Tkr)		Marknadsvärde (Tkr)	
	2017	2016	2017	2016		2017	2016	2017	2016
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	39 384	39 384	7 295,62	6 893,57	9,45%	63 380	63 380	287 329	271 496
Aktieindexkonsortiet	149 489	149 489	172,71	164,31	9,06%	17 673	17 673	25 818	24 562
Aktieindexkonsortiet, utland	4 862	5 108	8 297,43	7 487,29	14,36%	7 507	7 888	40 338	38 245
Räntekonsortiet	529 428	707 215	118,97	120,54	0,60%	65 557	87 571	62 986	85 248
Företagsobligations-konsortiet	8 550	8 550	1 041,39	1 039,28	1,81%	8 989	8 989	8 904	8 886
GIVA,	25 324	20 506	1 030,54	1 049,52	4,30%	26 000	21 000	26 098	21 521
Övriga förvaltade									
Strukturinvest, obliga-tionslån						20 000	15 000	20 000	15 000
Hufvudstaden, aktier	71 500	-	131,40	-		9 937	-	9 395	-
Totalvärde						219 043	221 501	480 868	464 959
Övervärde						261 825	243 458		

1) Värdeförändringen är inkl utdelning. Utdelning per konsortie se not 1 - 7.

Utdelningsprinciper se under Redovisningsprinciper och Kammarkollegiets regelverk, Fonddelegation protokoll 2017:11

Indexförändringar Källa Kammarkollegiet

KK:s jfr-index	2016/2017	2015/2016
OMX Stockholm Cap GI	9,95%	9,95%
OMX Stockholm 30 Cap GI	8,93%	11,49%
MSCI World Index NET (SEK)	13,76%	15,32%
OMRX Bond All 1-3	-0,05%	0,80%
Nasdaq OMX Kreditindex	1,34%	3,04%

Not 13

Inventarier (Tkr)

Ingående bokförda värden

	2017-12-31	2016-12-31
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

Bokförd avskrivning

	2017-12-31	2016-12-31
Ingående ackumulerad avskrivning	-2 064	-2 064
Årets avskrivning	0	0

Summa bokförd avskrivning

Netto bokfört värde

-2 064	-2 064
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 2017-12-31

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 1797	30	30
Navigationsinstrument	92	92
Tavlor	292	292
Kontorsmöbler och utrustning	407	407
Övrigt	34	34
Summa bokfört bruttovärde	2 064	2 064

Inventarierna är egendomsförsäkrade för 2 818 Tkr (2 818)

Kapitalets reala förändring 1973-2017

Belopp i Tkr

KPI-index Basår 49	Akkumulerad vinst/förlust	Real kapitalförändring förlust	Real kapitalförändring vinst	Kapital-73 omräknat efter KPI-index	Totalt kapital till marknadsvärde	Ej realiserat överskott i v.papper	Kapital enligt balansräkning exkl. disp. avkast	Balansdag
1973-06-30				20 794	20 794		20 794	
1980-06-30	- 16 657	16 657		40 687	24 030	1 029	23 001	
1985-06-30	- 6 346	9 520	19 831	68 042	61 696	31 414	30 282	
1990-06-30	69 241	8 825	84 412	92 005	161 246	34 466	126 780	
1991-06-30	53 098	16 143		100 284	153 382	24 545	128 837	
1992-06-30	45 813	7 285		102 296	148 109	16 984	131 125	
1993-06-30	69 957		24 144	107 223	177 180	43 614	133 566	
1994-06-30	79 162		9 205	109 978	189 140	53 733	135 407	
1994-12-31	83 440		4 278	110 911	194 351	58 584	135 767	
1995-12-31	100 426		16 986	113 393	213 819	67 676	146 143	
1996-12-31	143 505		43 079	112 850	256 355	107 705	148 650	
1997-12-31	174 407		30 902	114 711	289 118	139 500	149 618	
1998-12-31	191 463		17 056	113 470	304 933	139 121	165 812	
1999-12-31	314 091		122 628	114 945	429 036	262 272	166 764	
2000-12-31	308 582	5 509		116 262	424 844	257 050	167 794	
2001-12-31	252 787	55 795		119 365	372 152	206 116	166 036	
2002-12-31	151 776	101 011		121 847	273 623	104 038	169 585	
2003-12-31	180 816		29 040	123 398	304 214	133 638	170 576	
2004-12-31	197 847		17 031	123 708	321 555	150 079	171 476	
2005-12-31	252 815		54 868	124 794	377 609	204 973	172 636	
2006-12-31	285 838		33 023	126 810	412 648	238 727	173 921	
2007-12-31	248 104	37 734		131 212	379 316	203 992	175 324	
2008-12-31	134 006	114 098		132 360	266 366	89 504	176 862	
2009-12-31	187 090		53 084	133 584	320 674	142 787	177 887	
2010-12-31	223 329		36 239	136 668	359 997	181 042	178 955	
2011-12-31	171 620	51 709		139 304	310 924	130 690	180 234	
2012-12-31	190 724		19 104	139 226	329 950	148 051	181 899	
2013-12-31	238 449		47 725	139 459	377 908	194 587	183 321	
2014-12-13	271 405		32 956	138 999	410 404	225 654	184 750	
2015-12-31	274 381		2 976	138 999	413 380	227 018	186 362	
2016-12-31	289 963		15 582	141 404	431 367	243 455	187 912	
2017-12-31	307 464		17 501	143 879	451 343	261 825	189 518	

Kommentar:

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

Not 14

Innovationslån (Tkr)

Lån för vidareutveckling av projekt Stiftelsen funnit värda att stödja. Lånen kan omsättas men har relativt lång löptid, upp till 5 år.

2017	2 016
2 304	2 758

Not 15

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	48 746	47 196
årets avsättning	1 606	1 550

Reavinster ingående balanserat värde

114 038	114 038
---------	---------

Summa utgående bokfört bundet fondkapital

189 518	187 912
----------------	----------------

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 en bemärkelsedag.

I föregående sammanställning har redovisats kapitalets reala förändring 1973-2017, utvisande per 2017-12-31 ett ackumulerat överskott på 307 464 Tkr (f.å. 289 963).

Not 16

Fritt fondkapital (Tkr)

Ingående kapital 1 januari

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

Återförda ej utnyttjade anslag

Forskningsseminarium

Utgående fritt kapital 31 december

	2017	2016
Ingående kapital 1 januari	33 935	34 214
Årets resultat	13 091	16 599
Stadgeenlig avsättning	-1 606	-1 550
Bidragsverksamheten		
Bidrag till behövande		
Gratual	-3 030	-2 456
Akut hjälp	-175	-360
Övriga bidrag till nytta och gagn för sjöfolket		
Stipendier	-1 429	-1 604
Utbildningsstöd	-1 580	-3 918
Forskning och utveckling	-3 932	-5 042
Kultur	-352	-322
Belöningar	-1 332	-1 161
Övriga bidrag	-86	-332
	-11 915	-15 195
Återförda ej utnyttjade anslag	87	0
Forskningsseminarium	-103	-133
Utgående fritt kapital 31 december	33 489	33 935

Not 17

Beslutade ej utbetalda bidrag (Tkr)

Sammansättning

	2017	2016
Utvecklingsstipendier	40	40
Bidrag till institutioner m. fl.	2 280	6093
Totalt	2 320	6133

Utvecklingsstipendier

Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalas. Resterande del utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Per 2017-12-31 finns 2 st 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 avtalsperioden rekvirera ej tidigare rekvirerade bidrag. Per 2017-12-31 hade 8 st institutioner ej rekvirerat hela det möjliga beloppet.

Eventualförpliktelser (Tkr)

Löptid

Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:		2017-12-31	2016-12-31
KTH, Fartygets Dynamik	2017-2019	1 500	1 500
CTH, forskartjänst	2017-2019	1 630	1 630
Toxiska luftföroreningar	2017-2019	1 300	1 300
Lighthouse	2017	500	500
Intendenturens arbetsmiljö	2018	169	
Arbetsmiljö och säkerhet vid val av fartygsbränsle	2018-2020	2 000	
Proaktivt sjösäkerhetsarbete	2018-2019	1 376	
Systeminriktat erfarenhetsarbete för marin brandsäkerhet	2018	735	
Ventilation och brandskyddsåtgärder på roro-däck	2018	1 500	
Brand i fordon med alternativa bränslen	2018	1 000	
Summa ansvarsförbindelser		9 210	4 930

Av beloppet beräknas 6 331 Tkr (3 000) komma att förfalla till betalning under 2018 (2017).

Stockholm den 8 mars 2018

Christer Themnér, Ordförande

Rikard Engström, Vice ordförande

Bengt Eurén

Kenny Reinhold

Christer Lindvall

Christer Nordling, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2018-

Margaretha Morén, Auktoriserad revisor



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.

REVISIONSBERÄTTELSE

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

Rapport om årsredovisningen

Uttalanden

Jag har utfört en revision av årsredovisningen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2017. Stiftelsens årsredovisning ingår på sidorna 36-49 i detta dokument.

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 2017 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen.

Grund för uttalanden

Jag har utfört revisionen enligt International Standards on Auditing (ISA) och god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt dessa standarder beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisorssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Annan information än årsredovisningen

Det är styrelsen som har ansvaret för den andra informationen.

Mitt uttalande avseende årsredovisningen omfattar inte denna information och jag gör inget uttalande med bestyrkande avseende denna andra information.

I samband med min revision av årsredovisningen är det mitt ansvar att läsa den information som identifieras ovan och överväga om informationen i väsentlig utsträckning är oförenlig med årsredovisningen. Vid denna genomgång beaktar jag även den kunskap jag i övrigt inhämtat under revisionen samt bedömer om informationen i övrigt verkar innehålla väsentliga felaktigheter.

Om jag, baserat på det arbete som har utförts avseende denna information, drar slutsatsen att den andra informationen innehåller en väsentlig felaktighet, är jag skyldig att rapportera detta. Jag har inget att rapportera i det avseendet.

Styrelsens ansvar

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

Vid upprättandet av årsredovisningen ansvarar styrelsen för bedömningen av stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Den upplyser, när så är tillämpligt, om förhållanden som kan påverka förmågan att fortsätta verksamheten och att använda antagandet om fortsatt drift. Antagandet om fortsatt drift tillämpas dock inte om beslut har fattats om att avveckla verksamheten.

Revisorns ansvar

Mina mål är att uppnå en rimlig grad av säkerhet om huruvida årsredovisningen som helhet inte innehåller några väsentliga felaktigheter, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, och att lämna en revisionsberättelse som innehåller mina uttalanden. Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men är ingen garanti för att en revision som utförs enligt ISA och god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka en väsentlig felaktighet om en sådan finns. Felaktigheter kan uppstå på grund av oegentligheter eller fel och anses vara väsentliga om de enskilt eller tillsammans rimligen kan förväntas påverka de ekonomiska beslut som användare fattar med grund i årsredovisningen.

Som del av en revision enligt ISA använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Dessutom:

- identifierar och bedömer jag riskerna för väsentliga felaktigheter i årsredovisningen, vare sig dessa beror på oegentligheter eller på fel, utformar och utför granskningsåtgärder bland annat utifrån dessa risker och inhämtar revisionsbevis som är tillräckliga och ändamålsenliga för att utgöra en grund för mina uttalanden. Risken för att inte upptäcka en väsentlig felaktighet till följd av oegentligheter är högre än för en väsentlig felaktighet som beror på fel, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfalskning, avsiktliga utelämnanden, felaktig information eller åsidosättande av intern kontroll.

- skaffar jag mig en förståelse av den del av stiftelsens interna kontroll som har betydelse för min revision för att utforma granskningsåtgärder som är lämpliga med hänsyn till omständigheterna, men inte för att uttala mig om effektiviteten i den interna kontrollen.

- utvärderar jag lämpligheten i de redovisningsprinciper som används och rimligheten i styrelsens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar jag en slutsats om lämpligheten i att styrelsen använder antagandet om fortsatt drift vid upprättandet av årsredovisningen. Jag drar också en slutsats, med grund i de inhämtade revisionsbevisen, om huruvida det finns någon väsentlig osäkerhetsfaktor som avser sådana händelser eller förhållanden som kan leda till betydande tvivel om stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Om jag drar slutsatsen att det finns en väsentlig osäkerhetsfaktor, måste jag i revisionsberättelsen fästa uppmärksamheten på upplysningarna i årsredovisningen om den väsentliga osäkerhetsfaktorn eller, om sådana upplysningar är otillräckliga, modifiera uttalandet om årsredovisningen. Mina slutsatser baseras på de revisionsbevis som inhämtas fram till datumet för revisionsberättelsen. Dock kan framtida händelser eller förhållanden göra att en stiftelse inte längre kan fortsätta verksamheten.

- utvärderar jag den övergripande presentationen, strukturen och innehållet i årsredovisningen, däribland upplysningarna, och om årsredovisningen återger de underliggande transaktionerna och händelserna på ett sätt som ger en rättvisande bild.

Jag måste informera styrelsen om bland annat revisionens planerade omfattning och inriktning samt tidpunkten för den. Jag måste också

informera om betydelsefulla iakttagelser under revisionen, däribland de betydande brister i den interna kontrollen som jag identifierat.

Rapport om andra krav enligt lagar och andra författningar

Uttalande

Utöver min revision av årsredovisningen har jag även utfört en revision av styrelsens förvaltning för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2017.

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

Grund för uttalande

Jag har utfört revisionen enligt god revisionssed i Sverige. Mitt ansvar enligt denna beskrivs närmare i avsnittet "Revisorns ansvar". Jag är oberoende i förhållande till stiftelsen enligt god revisionssed i Sverige och har i övrigt fullgjort mitt yrkesetiska ansvar enligt dessa krav.

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

Styrelsens ansvar

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

Revisorns ansvar

Mitt mål beträffande revisionen av förvaltningen, och därmed mitt uttalande, är att inhämta revisionsbevis för att med en rimlig grad av säkerhet kunna bedöma om någon styrelseledamot i något väsentligt avseende:

- företagit någon åtgärd eller gjort sig skyldig till någon försummelse som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen, eller om det finns skäl för entledigande, eller
- på något annat sätt handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförförordnandet eller årsredovisningslagen.

Rimlig säkerhet är en hög grad av säkerhet, men ingen garanti för att en revision som utförs enligt god revisionssed i Sverige alltid kommer att upptäcka åtgärder eller försummelser som kan föranleda ersättningsskyldighet mot stiftelsen.

Som en del av en revision enligt god revisionssed i Sverige använder jag professionellt omdöme och har en professionellt skeptisk inställning under hela revisionen. Granskningen av förvaltningen grundar sig främst på revisionen av räkenskaperna. Vilka tillkommande granskningsåtgärder som utförs baseras på min professionella bedömning med utgångspunkt i risk och väsentlighet. Det innebär att jag fokuserar granskningen på sådana åtgärder, områden och förhållanden som är väsentliga för verksamheten och där avsteg och överträdelser skulle ha särskild betydelse för stiftelsens situation. Jag går igenom och prövar fattade beslut, beslutsunderlag, vidtagna åtgärder och andra förhållanden som är relevanta för mitt uttalande.

Stockholm den

Margaretha Morén

Auktoriserad revisor

Ordinarie ledamöter från 1 maj 2017

Christer Themnér
Rikard Engström
Bengt Eurén
Christer Lindvall
Kenny Reinhold

Stockholm, ordförande, för Sjöbefälsföreningen
Göteborg, vice ordförande, för Svensk Sjöfart
Stockholm, för Svensk Sjöfart
Åkersberga, för Sjöbefälsföreningen-O
Göteborg, för SEKO

Ersättare från 1 maj 2017

Mikael Huss
Christer Bruzelius
Louise Langley
Fredrik Jahrén

Stockholm, för Christer Themnér
Göteborg, för Rikard Engström
Göteborg, för Bengt Eurén
Göteborg, för Christer Lindvall
Från 2017-10-18
Göteborg, för Kenny Reinhold
Från 2018-03-07

Tillsynsman

Lisa Lewander

Sjöfartsverket



Christers flickor – Birgitta och Inger. Foto: Torbjörn Dalnäs

Stiftelsens kansli

Christer Nordling
Inger Örnquist
Birgitta Lönnquist Gemvik

Kanslichef
Kanslist
Ekonomiansvarig

Postadress
Telefon:
E-post:
Hemsida:
Orgnr:
Bankgiro:

Katarinavägen 22, 1 tr, 116 45 Stockholm
08-641 44 37
info@sjomanshus.se
www.sjomanshus.se
80 20 05-7173
131-1406



Skriftlig ansökan om:

- Utbildningsstöd och stöd till forskning insänds senast 15 juli respektive 1 oktober
- Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium
- Förslag till "Belöning 2019" insänds före 1 november 2018
- 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*