Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2018

Stiftelsens utveckling 2013-2018

Belopp i Tkr

Balansdag	**2018-12-31**	**2017-12-31**	**2016-12-31**	**2015-12-31**	**2014-12-31**	**2013-12-31**
Bundet fondkap enl balansräkning	191 445	189 518	187 912	186 362	184 750	183 321
Bundet fondkap till marknadsvärde	420 870	451 343	431 367	413 380	410 404	377 908
Ingångskap omräkn efter KPI index	146 830	143 879	141 404	138 999	138 999	139 459
Real kapitalförändring						
ackumulerat värde	274 040	307 464	289 963	274 381	271 405	238 449
årets förändring	-33 424	17 501	15 582	2 976	32 956	47 725
i % av ing. fondkap.markn.v.	-7,41%	4,06%	3,77%	0,73%	8,72%	14,46%
Balansomslutning (markn.värde)	**461 070**	**487 776**	**472 127**	**449 480**	**442 788**	**405 297**
Placeringstillgångar						
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	354 811	382 454	350 445	319 218	315 763	287 274
i % av balansomsl.markn.v.	76,95%	78,41%	74,23%	71,02%	71,31%	70,88%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	98 128	98 415	114 511	125 051	124 040	115 015
i % av balansomsl. markn.v.	21,28%	20,18%	24,25%	27,82%	28,01%	28,38%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	122 398	117 997	104 691	90 581	91 602	94 082
i % bokf. bundet kapital	63,93%	62,26%	55,71%	48,60%	49,58%	51,32%
Avkastning						
räntor o utdelningar	19 274	16 060	15 501	16 115	14 289	13 708
reavinster/reaförluster	3 132	870	5 016	3 972	6 520	4 245
förändring i övervärden	-32 400	18 370	16 436	1 364	31 067	46 535
totalavkastning	**-9 994**	**35 300**	**36 953**	**21 451**	**51 876**	**64 488**
i % av ing.balansomslutn. markn.v	-2,05%	7,48%	8,22%	4,84%	12,80%	17,98%
Adm. o förvaltn.kostn. [1]	**4 856**	**3 839**	**3 920**	**3 648**	**3 758**	**3 330**
Bidragsverksamheten	**15 329**	**11 915**	**15 195**	**11 413**	**10 747**	**14 248**
% av räntor/utdelningar	79,53%	74,19%	98,02%	70,82%	75,21%	103,94%
% ” ” ” ./. kostnader	102,76%	97,50%	131,20%	91,55%	102,05%	137,29%

1) Fr o m år 2018 ingår även stöd till Lighthouse med 500 Tkr

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 2018	9
Bidragsverksamheten 1972–2018	23
Projekt som stiftelsen stödjer	24
Förvaltningsberättelsen	46
Resultaträkning	47
Balansräkning	48
Noter	50
Revisionsberättelse	60
Stiftelsens Direktion och kansli	62

Sjömanskyrkan i Skagen. Foto: Lennart Fougelberg

Året som gick

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

- Årets direktavkastning uppgick till 19,3 Mkr (16,1).

- Stiftelsens placeringstillgångar:
  – Orealiserat övervärde 229,4 Mkr (261,8) en minskning (ökning) med 32,4 Mkr (18,4).
  – Viss omallokering har skett av årets direktavkastning.
  – Bokfört värde för aktierelaterade instrument uppgår till 122,4 Mkr (118,0) och för räntebärande 101,1 Mkr (101).

- Totalavkastningen -10,0 Mkr (35,3) motsvarar -2,05% (7,5) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.

- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI, med basår 1949, sedan Stiftelsens start t.o.m 18-12-31: 274,0 Mkr (307,5).

- Verksamhetens kostnader: administration och förvaltning 4,9 Mkr (3,8).

- Bidragsverksamheten 15,3 Mkr (11,9) vilket motsvarar 79,5% (74,2) av direktavkastningen. Balanserade disponibla medel uppgår per 18-12-31 till 33,6 Mkr (33,5). Beloppet täcker, med per balansdagen beslutade åtaganden, verksamhetens kostnader för år 2019.

Summa mottagna medel 1973–2018 (Mkr)	**25,2**
Omräknat enligt KPI (se notering sid 55)	146,8
Avkastningsmedel 1973–2018	
Avsatta till bundet kapital	166,3
Förbrukade i bidragsverksamheten	350,6
Orealiserade övervärden per 2018-12-31	229,4
Totalt	**746,3**
i % av mottagna medel	2 961,5%
Konsumentprisindex procentuella förändring 1973-2018	660,3%

Direktionens ordförande har ordet

Stiftelsens ordförande, Christer Themnér.
Foto: Torbjörn Dalnäs

2018 var ett dåligt börsår. Eftersom merparten av Stiftelsens tillgångar är placerade i aktierelaterade tillgångar har den allmänna nedgången på börsen naturligtvis haft effekt på Stiftelsens kapital som under året minskat med drygt 32 miljoner kronor. I princip alla aktierelaterade tillgångar är placerade i Kammarkollegiets aktiefonder. Direktionen ser de aktierelaterade placeringarna som långsiktiga och det har visat sig att dessa placeringar över tid ger en bättre tillväxt än att placera i olika räntefonder. En tillfällig nedgång som i år ändrar inte vår långsiktiga inriktning.

Avkastningen i form av räntor och utdelningar har dock ökat, främst beroende på att Stiftelsen har placerat i obligationer med högre avkastning än Kammarkollegiets räntefond. Ett arbete pågår med att omallokera från Kammarkollegiets räntefond till obligationer med bättre ränta. Sådana obligationer måste dock ha en tillfredsställande säkerhet.

Stiftelsen har fortfarande goda marginaler och förmåga att lämna bidrag till kostnadskrävande projekt i enlighet med gjorda åtaganden. Stiftelsen har även kunna höja gratialbeloppet till 24 000 kronor per år.

Årets belöningsdag ägde rum den 16 maj i Fotografiskas lokaler i Stockholm. Ett rekordstort antal förslagsställare belönades och mer än 700 000 kronor delades ut. Tyvärr saknades förslag från intendenturpersonal även om sjömän från andra avdelningar lämnat förslag som i viss utsträckning även berör intendenturavdelningen. Hedersgäst och belöningsutdelare var ställföreträdande generaldirektören vid Sjöfartsverket, Ove Eriksson.

Stiftelsen har dock bestämt sig för att försöka få fler från intendenturpersonalen att bli intresserade av att komma in med förslag till främst arbetsmiljöförbättrande åtgärder. Stiftelsens direktion gjorde som ett led i denna strävan ett studiebesök ombord på MS Eckerö och direktionsmedlemmarna fick då möjlighet att själva pröva på olika arbetsuppgifter inom intendenturavdelningen. Direktionen kunde efter besöket konstatera att intendenturpersonalen har ett hårt och slitsamt arbete och att det måste finnas utrymme för förbättringar av arbetsmiljön. Förslag efterlyses!

En viktig markering av direktionen att den önskar göra något åt villkoren inom intendenturavdelningen var att välja in Cecilia Österman i Stiftelsens granskningsgrupp. Cecilia Österman har gjort den stora studien ”Intendenturpersonalens arbetsmiljö på passagerarfartyg i svenskt närområde”, som finansierats av Stiftelsen.

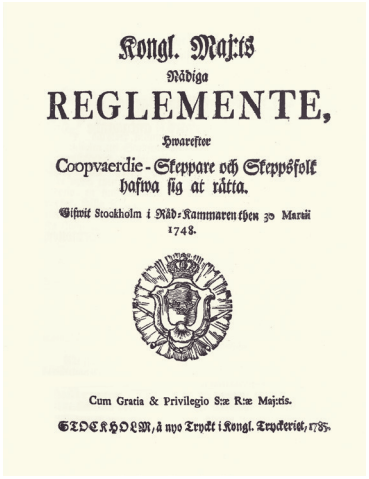
Stiftelsens främsta ändamål är dock att ”vid framträdande behov” bistå personer och anhöriga till dem som är eller varit verksamma inom sjömansyrket. Antalet gratialister har minskat under åren men vi får räkna med att det snart kommer in fler ansökningar från filippinska sjömän och deras anhöriga. Vi har nu i Sverige haft ett fungerande system i 20 år med filippinska sjömän på svenskflaggade fartyg och många av dessa sjömän uppfyller nu seglationsvillkoren för att få gratial från Stiftelsen. Dessa sjömän har tjänat den svenska handelsflottan väl och förtjänar ekonomisk hjälp i den mån de så behöver. Den sociala standarden och ekonomin är inte densamma i Filippinerna som i Sverige. Man kan därför förutsätta att relativt många är i behov av ekonomisk hjälp. Stiftelsen har dock resurser att möta en sådan extra belastning. Personregistreringen i Filippinerna är dock långt ifrån lika noggrann som i Sverige och Stiftelsen har under året ändrat ansökningsblanketten för dessa sjömän i syfte att säkerställa att lämnade uppgifter är korrekta.

Prio nummer ett för Stiftelsen är som alltid att verka för sjömännens välbefinnande. Det gäller såväl aktiva sjömän som sjömanspensionärer och deras anhöriga.

Christer Themnér

Historik och bildande

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


Kongl. Maj:ts
Nådiga
REGLEMENTE,
Hwarefter
Coopvaerdie-Skeppare och Skeppsfolk
hafwa sig at rätta.
Gifwit Stockholm i Råd-Kammaren then 30 Martii
1748.
Cum Gratia & Privilegio S:æ R:æ Maj:tis.
STOCKHOLM, å nyo Tryckt i Kongl. Tryckeriet, 1785.

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

Så småningom tillkom sjömanshus i flera hamnstäder, som mest i 47 städer. Sjömanshusens verksamhet leddes av en Direktion och en anställd sjömanshusombudsman eller som han i början kallades ”waterschouten”. Sjömanshusen fick inkomster på olika sätt: Vid varje återkomst till svensk hamn från utrikes ort skulle ett fartygs besättning erlägga ”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, fastställande av löner till sjömännen, inflytande över navigationsundervisningen, mönstring, fartygsregistrering med mera.

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

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

De samlade tillgångarna uppgick till ett marknadsvärde av 20,8 Mkr, vilket redovisades som fondkapitalets bokförda ingångsvärde i den nybildade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Av beloppet utgjorde 4,0 Mkr donationsmedel. Under slutet av 1970- och början av 1980-talet har Stiftelsen mottagit ytterligare 4,3 Mkr och 2014 0,1 Mkr för förvaltning. De totalt mottagna medlen om sålunda 25,2 Mkr motsvarar i dagens penningvärde ett totalt belopp om 146,8 Mkr vid omräkning enligt KPI-index. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 18-12-31 till 191,4 Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 229,4 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 personal i Grisslehamn 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 haft fyra protokollförda sammanträden. I anslutning till ordinarie sammanträde i augusti genomfördes en studieresa med Direktion och kansli.

Syftet med resan var att följa upp resultaten från den stora studien ”Intendenturpersonalens arbetsmiljö på passagerarfartyg i svenskt närområde” som Stiftelsen finansierat under 2015 – 2017. Under ledning av en av de ansvariga för studien, Cecilia Österman, reste deltagarna med Eckerölinjen mellan Grisslehamn – Åland. Inför resan delades deltagarna in i mindre grupper som, under den inledande bussresan och sedan ombord fick tränga in i och själva utföra intendenturpersonalens arbetsuppgifter. Att t ex få städa toaletter och byta sängservis i hytterna blev en nyttig erfarenhet för många.

Väl åter i Grisslehamn redovisade grupperna sina upplevelser och slutsatser.

Stiftelsen är djupt tacksam för det tillmötesgående som visats från rederiet och inte minst för besättningens positiva mottagande och goda handledning.

En utförligare rapport från studieresan återfinns på sida 24-26.

Stiftelsens Presidium har hållit fyra protokollförda sammanträden under året.

I anslutning till dessa har även genomförts möte med Placeringsutskottet.

Stiftelsens Belöningshögtid genomfördes den 16 maj på Fotografiska museet i Stockholm.

Årets belöningsomgång har slagit alla rekord, såväl vad avser antal deltagare men

också antal belönade förslag. Över 700 Tkr har delats ut till förtjänta belöningsmottagare.

Hedersgäst och belöningsutdelare var ställföreträdande generaldirektören vid Sjöfartsverket, Ove Eriksson.

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 resekostnader fördelats som förrättningskostnader på de aktiviteter sammanträdena eller förrättningarna avsett.

Kansli

Stiftelsens verksamhet bereds och verkställs i enlighet med Direktionens beslut och anvisningar av ett kansli med säte på Katarinavägen 22 i Stockholm.

Lokalerna, som är smakfullt inredda, är ändamålsenliga och inrymmer bland annat ett stort sammanträdesrum där Direktionen normalt har sina sammanträden. I anslutning till arkivet återfinns Stockholms Sjöbefälsskolas referensbibliotek som donerades till Stiftelsen vid skolans nedläggning 1982. En sökbar förteckning över detta återfinns på Stiftelsens hemsida.

Personal

Kansliet har haft tre deltidsanställda.
Kanslichef: Christer Nordling
Kanslist: Inger Örnquist
Ekonomiansvarig: Birgitta Lönnquist Gemvik

Birgitta Lönnquist Gemvik vid kassaskåpet Foto: Torbjörn Dalnäs

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 Från 2017-10-18	Sjöbefälsföreningen – O
Kenny Reinhold	Pelle Andersson Från 2018-03-07	SEKO

Löner och ersättningar (Tkr):	2018	2017
Löner	1 331	1 268
Arvoden	313	323
Arbetsgivaravgifter	349	345
Totalt	**1 993**	**1936**

2018 års belöningsmottagare. Foto: Torbjörn Dalnäs

Bidragsverksamheten 2018

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

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

Siffror i rubriken avser år 2018 och siffror inom parentes avser år 2017.

Gratial 3 576 Tkr (3 030)

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 2018 höjt till 24 tkr/år.

Antalet gratialister utvisar en successiv minskning. År 1976 var antalet gratialister 1 565 personer,

Under 2018 har gratial utbetalts till totalt 150 personer. Se artikel sid. 42-43.

Akut hjälp 138 Tkr (175)

Ekonomiskt bistånd i form av ett engångsbelopp kan utgå till ombordanställd vid uppkomna situationer/behov inom området som egen hälsa, egen försörjning, eget boende eller egen omskolning på grund av arbetsskada.

Under 2018 har 7 personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 841 Tkr (1 429)

Stiftelsen stödjer elever under utbildning med:

Individuella stipendier 1 036 Tkr (665)

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 2018 har 73 studerande beviljats individuellt stipendium

Lokal utdelning 805 Tkr (764)

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

Under 2018 har 8 skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Utbildningsstöd 517 Tkr (1 580)

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 2018 års Tall Ships Races.

Ungdomsförbundet Sveriges Flotta har beviljats 75 Tkr för genomförande av diplomerad säkerhetsutbildning av ledare vid Seglarskolan Vitsgarn.

Svenska Kryssarklubbens Seglarskola har beviljats 80 Tkr för underhåll av säkerhetsutrustningen på skolans segelfartyg Gratitude, Gratia och Atlantica.

Marina Läroverket i Danderyd har beviljats 28 Tkr för inköp av en ny 12-manna övningslivflotte.

En glädjande inflaggning av fartyg till svensk flagga pågår. De utländska seniorbefälen som seglar i dessa fartyg behöver utbildning i svenska regelverk och svenskt management, främst inom brandskyddsarbetet ombord. Behovet av att ta fram en kurs i ämnet blev akut under våren. *Kalmar Sjöfartshögskola* åtog sig uppgiften och Stiftelsen tilldelade skolan 150 Tkr för framtagning av en sådan kurs.

För att säkerställa tillgången på befäl till den svenska handelsflottan genomför såväl *Kalmars* som *Chalmers Sjöfartshögskolor* kurser för behörighets- och certifikatsgrundande kurser.

Dessa kurser är nödvändiga för att sjöbefäl som inte erhållit tillräcklig tid till sjöss ska kunna erhålla ny behörighet.

Kurserna, som innehåller en stor del simulatortid, är dyra att genomföra och kursavgiften blir därför hög. För rederianställt sjöbefäl svarar normalt rederierna för denna men för icke anställda blir utgiften kännbar.

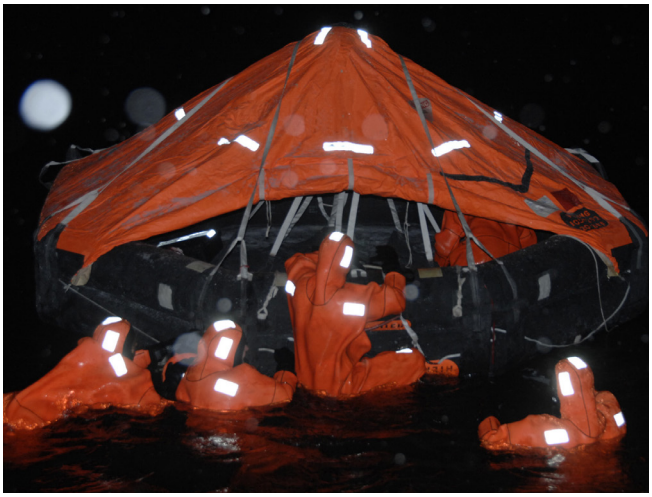
Stiftelsen har beslutat att stödja de sjöbefäl som betalar kursen ”ur egen ficka” med ett stipendium uppgående till 50 % av kursavgiften, dock maximalt 14 Tkr.

Under 2018 har 11 sjöbefäl tilldelats stipendium enligt ovan om totalt 154 Tkr.

Forskning och Utveckling 7 133 Tkr (3 932)

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.

Under 2018 har direkt stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna summor avser 2018 respektive (2017) eller år som särskilt anges.



Elever vid Marina Läroverket övar med den nya livflotten. Foto: Marina Läroverket.

Pågående projekt

MASKINRUMS ERGONOMI OCH SÄKERHET (MOS)

Stiftelsens långvariga engagemang i projektet avslutas i och med 2018.

Projektet har på ett utomordentligt sätt bidragit till en ökad förståelse och kunskap om förhållanden och arbetsmiljön i fartygens maskinrum.

Förtjänsten för detta får helt tillskrivas projektledaren Monica Lundh.

Monica som vid projektets start 2006 var doktorand har senare doktorerat och är nu universitetslektor vid Chalmers, Mekanik och maritima vetenskaper, Maritima studier, Maritime Human Factors.

Stiftelsen framför sitt stora tack för nedlagt arbete!

Se artikel på sid 27-29 där Monica sammanfattar projektet.

Monica Lundh. Foto: Barbro Vivien

Stiftelsen har tidigare bidragit till MoS enligt nedan:

Maskinrums ergonomi och säkerhet (MoS). Fortsatt stöd - 830 Tkr (800)

Direktionen har beslutat att fortsatt stödja forskningsområdet ”Maskinrumsergonomi och säkerhet (MoS)”.

Stödet avsåg senior forskare inom MoS under tre år till en total kostnad av 2 410 Tkr och pågå under åren 2016 – 2018. Stödet till den seniora forskaren skall i första hand utnyttjas för forskning inriktad mot regelutveckling inom MoS.

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

Direktion beslöt 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 planerades 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 har sedan dess innehavts 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.

Hammanders studier har försenats av oförutsägbara omständigheter.

Disputation är nu planerad till 3:e kvartalet 2019.

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 30.

Anders Rosén, KTH Foto: Linda Sundgren

Stiftelsen har tidigare bidragit till projekt 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 beslöt 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, FIRST (2008 - 300 Tkr)
Sjöräddningssällskapet utvecklar tekniken att vid livräddning till sjöss utnyttja Rescue-runners i samverkan med ett större moderfartyg. Medfinansiärer är Stena Line AB och Safe at Sea AB.

FARTYGS DYNAMIK, FAS 3 - 500 Tkr (500)

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 Anders Rosén, KTH.

Anders Rosén, som har varit projektledare sedan starten 2010 kommer att lämna uppgiften under 2019.

Med anledning av detta sammanfattar Anders sin bild av projektets ”första” åtta år i en artikel på sid 31-33.

Fartygs dynamik, Fas 2 – (2014 – 2016 – 1 500 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.

Fartygs dynamik, Fas 1– (2010 – 2012 - 1 750 Tkr)
Fartygs dynamiska stabilitet och därtill hörande effekter som parametrisk exciterad rullning har uppmärksammats genom ett flertal incidenter där fartyg drabbats av extrema rullningsrörelser i relativt beskedliga sjötillstånd, 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 ”Fartygs dynamik” bildas en forskargrupp med det övergripande målet att möta sjöfartsnäringens och samhällets behov av förbättrad sjösäkerhet, arbetsmiljö och transportkvalitet. Aktiviteterna inom forskargruppen omfattar utveckling av metoder, modeller och kriterier för att beskriva och prediktera fartygs dynamiska stabilitet och parametrisk rullning och även andra aspekter relaterade till fartygs dynamik, samt implementering och tillämpning av utvecklade metoder, tekniker och resultat vid analys och drift av fartyg.

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

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

Projektledare är Anders Rosén KTH.
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 autoklavhärdad kolfiber. Den framtagna produkten skall testas och godkännas av klassningssällskap.

Stiftelsen 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 17.

Projektledare är Sven Sörelius.

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

Projektet är ännu inte slutredovisat.

LIGHTHOUSE – 0 TKR (500 Tkr)

Lighthouse har utvecklats till ett nationellt kompetenscenter med ett triple helix-samarbete mellan industri, akademi och offentlig sektor kring tvärvetenskaplig forskning, utveckling och innovation för en snabbare och effektivare förnyelse av sjöfarten liksom utveckling av nya lösningar och produkter.

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

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

Nytt avtal tecknades för 2018 vilket sedermera har prolongerats att gälla även för 2019.

Direktionen beslutade i samband med detta att stödet för Lighthouse, utifrån Stiftelsens ändamål, ej längre kan betraktas som ett bidrag. Stödet om 500 Tkr för 2018 redovisas därför som en kostnad i Resultaträkningen och specificeras i Not 9.

SXK-elever under säkerhetsutbildning Foto: Casper Wrede

POPULÄRVETENSKAPLIG FÖRMEDLING AV RESULTAT OCH REKOMMENDATIONER FRÅN PROJEKTET INTENDENTURPERSONALENS ARBETSMILJÖ – 169 Tkr (189)

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

Under 2018 har en populärvetenskaplig rapport – Sjukt kul jobb – tagits fram och bl a delats ut vid de workshops som genomförts under året. Hemsidan ”intejobbadumt.se” har sjösatts och uppdateras kontinuerligt.

Citat från anställd inom intendenturen

”Jag jobbar gärna. Jag jobbar gärna hårt. Men jag jobbar inte dumt!”

Allt detta har sen legat till grund för Direktionens studieresa i augusti där förhållandena inom intendenturavdelningen djupstuderades ombord på M/S Eckerö.

Se artikel sid 24-26.

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

Carl Hult, Linnéuniversitetet Foto: Linda Sundgren

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.

SEBRA, SYSTEMINRIKTAT ERFARENHETSARBETE FÖR MARIN BRANDSÄKERHET – 735 Tkr (213)

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 att 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 att 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.

Se artikel sid 34 .

BEDÖMNING AV ARBETSMILJÖ OCH SÄKERHET VID VAL AV FARTYGSBRÄNSLE. – 800 Tkr (-)

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 behö-

ver 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 innemiljön 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 – 197 Tkr (-)

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."

Gesa Praetorius, Linnéuniversitetet Foto: Linda Sundgren

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

Projektledare är Gesa Praetorius, Linnéuniversitetet.

BREND: BRAND I NYA ENERGIBÄRARE PÅ DÄCK – 1 000 Tkr (-)

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 rederier och till IMO genom den svenska Flaggstaten (Transportstyrelsen)."

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

Projektledare är Franz Evegren, RISE.

Projekt BREND har under året slagits ihop med projekt RO5 under ny beteckning FiRO.

SSS samlade bidrag för FiRO utgörs av 2.5 Mkr under 2018.

Se artikel sid 35.

Glada forskare, Sarka Langer och Cecilia Österman efter avslutad studie (RISSYL)
Foto: Linda Sundgren

RO5: RO-RO DECK FIRE VENTILATION – 1 500 Tkr (-)

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.

Projekt RO5 har under året slagits ihop med projekt BREND under ny beteckning FiRO.

SSS samlade bidrag för FiRO utgörs av 2.5 Mkr under 2018.

Se artikel sid 36-37.

FINNS DET EN ÖKAD RISK FÖR HJÄRTINFARKT BLAND SVENSKA SJÖMÄN JÄMFÖRT MED ÖVRIGA BEFOLKNINGEN OCH DÄRMED ETT SÄRSKILT INTERVENTIONSBEHOV? – 189 Tkr (-)

Ur ansökan:

”Syftet är att med en registerstudie finna om förekomsten av hjärtinfarkt är mer frekvent bland sjömän anställda på svenskflaggade fartyg jämfört med den övriga befolkningen i Sverige. Samt att undersöka om förekomsten av hjärtinfarkt är olika bland olika yrkesgrupper till sjöss respektive olika typer av fartyg.”

Direktionen har beslutat att stödja projektet med 189 Tkr under tiden november 2018 till mars 2019.

Projektledare är specialistläkaren och doktoranden Helena Eriksson.

Se artikel sid 38-39.

Avslutade projekt

Riskbedömning av svenska sjömäns yrkesmässiga exponering för toxiska luftföroreningar, RISSYL - 100 Tkr (1 200)

Enligt Transportstyrelsens sjömansregister arbetar över 13 000 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, NO_2 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, NO_2 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.

Projektet har slutredovisats under juni 2018.

Villkorade innovationslån

Rescue Capsule 5, RC 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 utökning av låneramen med 300 Tkr till totalt 1 300 Tkr.

Under året har bedömning gjorts att förutsättningarna att nå framgång med projektet är obefintliga.

Direktionen har därför beslutat om eftergift av lånet om 1 Mkr per 2018-12-31.

Lånet om 300 Tkr skall avbetalas med 12 500 kr/månad under 24 månader.

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 cigarettpakets storlek. Paketet kan appliceras på t ex en livväst. Vingen som fylls med helium är så aerodynamiskt utformad att den oavsett vindhastighet håller sig på den höjd som medges av linan till den nödställde, 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.

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 sedan 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 sjökapten Sten Ekelund vilket utbetalades 2011.

Återbetalning av lånet har påbörjats.

Sjökapten Sten Ekelund har under året avlidit.

Kvarstående skuld om 1 502 kr har eftergivits per 2018-12-31.

Bokmässan 2018 Foto: Torbjörn Dalnäs

Kultur 318 Tkr (352)

De större bidragen utgörs av

Bok och Biblioteksmässan - 140 Tkr (131)

Sjöfartsmontern, som under devisen ”Sjöfartskultur” arrangeras av Sjöfartens Kultursällskap, har traditionsenligt sponsrats av Stiftelsen. 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 2018 som tilldelades Eric Hallberg, Nils Sjökvist och Göran Sändare för sitt arbete med det specialnummer om Skolfartyg som gavs ut av den sjöfartshistoriska tidskriften Länspumpen.

Priset om 21 000 kr delades ut av Stiftelsens ordförande Christer Themnér som redovisade prismotiveringen:

”Fartygsnamn som Stureholm/Travancore, G.D.Kennedy, Sarek, Paraguay och Wasaborg väcker minnen hos många sjömän i mogen ålder. Namnen bars av några av de skol- och elevfartyg som var vanliga under 1950- och 1960-talen. Skol- och elevfartygens framväxt var sprungen ur en skriande brist på behörigt sjöbefäl i den växande svenska handelsflottan efter det andra världskriget. Så gott som alla större rederier laborerade med olika lösningar, inbegripet specialinrättade fartyg för ändamålet.

Ändå har den spännande berättelsen om skol- och elevfartygsepoken varit märkligt oskriven. Det är nu avhjälpt, tack vare tre båtologer som ingår i den sjöfartshistoriska tidskriften Länspumpens redaktion. Länspumpens nummer fyra år 2017 har fått formen av en drygt hundrasidig skrift på just temat skol- och elevfartyg.

Det rör sig om en bred för att inte säga heltäckande exposé över denna epok inom den svenska handelssjöfartens historia.

Trion består av initiativtagaren Eric Hallberg, rederiinspektören och före detta maskinbefälet Nils Sjöqvist, samt före detta telegrafisten Göran Sändare.

Denna historik, som varvas med kärnfulla minnen från före detta befälselever på de berörda fartygen, täcker inte enbart 1950- och 1960-talets epok. Den ger även en ovärderlig tillbakablick på Rydbergska Stiftelsens och andra seglande elevfartyg under slutet av 1800-talet och 1900-talets första decennier. Ett avslutande avsnitt

Bokmässan 2018 Foto: Torbjörn Dalnäs

skildrar ett sentida utbildningsprojekt ombord i ACL:s containerfartyg Atlantic Cartier åren 2007 till 2009.
Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, som är djupt engagerad i sjömans- och sjöbefälsutbildning, vill visa sin stora uppskattning över denna kulturgärning genom att tilldela Eric Hallberg, Nils Sjökvist och Göran Sändare 2018 års litteraturpris."

Krigsseglarna – 19 Tkr (21)

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 2018 har minneshögtider ägt rum i Uddevalla, Göteborg, Helsingborg, Karlstad, Malmö och Halmstad.

Övrigt kulturstöd har utgått till

Lennart Johnsson och Stefan F. Lindberg – 50 Tkr

Bidrag till projektet "Allemans djävul" - en dokumentärfilm och biografi i bokform om sjöfolkets författare Ove Allansson.

Mikael Krysell – 30 Tkr

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

S/S Martha Sällskapet i Helsingborg – 10 Tkr

Bidrag för firande av 10-årsjubileum.

Stefan F. Lindberg – 16 Tkr

Bidrag för förberedelsen inför Belöningsdagen den 16 maj.

Anders Wällhed – 10 Tkr

Bidrag till tryckning av boken "Tiden väntar inte på någon".

Sjöfartens Kultursällskap – 25 Tkr

Serviceavgift.

Rosenhill Seamans Club – 10 Tkr

Bidrag för genomförande av Marthaafton.

Nautiska instrument på Stiftelsens kansli Foto: Torbjörn Dalnäs

Stiftelsens kanslist Inger Örnquist Foto: Torbjörn Dalnäs

Belöningsverksamhet 2018
1 621 Tkr (1 332)

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 16 maj på Fotografiska i Stockholm.

Hedersgäst, förutom alla belönade sjöfarare och deras anhöriga, var Ove Eriksson, ställföreträdande GD i Sjöfartsverket.

Ove Eriksson, som med mycket kort varsel fick hoppa in som ersättare för sin sjuka chef höll ett anförande om svensk handelssjöfart från SjöV:1 utgångspunkt och delade ut årets belöningar med den äran.

Drygt 175 personer hade hörsammat Stiftelsens inbjudan.

Dagen inleddes med ett bildspel av nytagna bilder och korta intervjuer från dagens handelsflotta skapat av Stefan F. Lindberg.

Därefter följde några aktuella orienteringar om FoU-projekt som Stiftelsen stödjer.

Carl Hult, professor vid Linnéuniversitetet, orienterade om den uppföljning av studien ”Intendenturpersonalens arbetsmiljö” som Stiftelsen bidragit till.

Sarka Langer, professor vid IVL berättade om sin nu avslutade studie ”Sjömäns exponering för toxiska luftföroreningar”. Se sid 16.

Slutligen beskrev Leena Tegevi arbetet med att ta fram den nya Utbildningen i Grundläggande Säkerhet som Stiftelsen gett bidrag till.

Sammantaget gav redovisningarna en mycket god bild av Stiftelsens breda FoU portfölj.

Efter en paus höll Ove Eriksson sitt anförande och efter ett stämningsfullt trumpetsolo ”Så skimrande var aldrig havet” av trumpetaren Jonas Lindeberg var det så dags för dagens höjdpunkt – utdelning av årets belöningar.

Utdelningen inleddes med att arbetet med att bereda de olika belöningsformerna beskrevs och att de närvarande ledamöterna i de olika kommittéerna fick presentera sig själva.

2018 års belöningsomgång slog alla rekord. Totalt delades 57 stycken belöningar ut.

Av dessa hade fyrtiofem sjöfarare hörsammat kallelsen medan övriga på grund av sjötjänstgöring ej hade möjlighet att deltaga. 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 720 Tkr. Därav 10 Tkr inom ramen för ett Utvecklingsstipendium att utbetalas inom 5 år under förutsättning av godkänt slutresultat.

Stiftelsens granskningsgrupp Foto: Birgitta Gemvik

Efter mäktiga trumpettoner, ”Sailing”, avslutades dagen med en välsmakande lunch i Fotografiskas högt prisade matsal.

De belönades tack framfördes av sjökapten Fredrik Krysén, befälhavare på M/S Undine och som under dagen tagit emot Stiftelsens Sjöräddningsbelöning.

Alla belöningar med motiveringar framgår av foldern ”Belöning 2018”. Foldern, som kan hämtas från Stiftelsens hemsida sjomanshus.se är tillsammans med Stiftelsens ”Årsberättelse 2017” utsänd till samtliga svenska handelsfartyg, skolor och berörda myndigheter.

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 sju ledamöter, är utvald 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.

Idrottsbelöningskommittén
Hans Fredriksson
Agneta Swensson

Litteraturpriskommittén
Torbjörn Dalnäs

Sjöräddningskommittén
Christer Haglund

Förslag till ”Belöning 2020” insänds före 1 november 2019

Granskningsgruppen har under 2018 haft följande sammansättning:

Karl Karell, ordförande
Björn Molin,
Jaana Åsberg,
Anders Wikström,
Bo Lindgren
Mats Högblom
Pelle Andersson
Cecilia Österman

Kanslichefen fungerar som gruppens sekreterare

Sjömanskyrkan i Skagen Foto: Hans Christian Andersen

Övriga bidrag 184 Tkr (86)

De större bidragen utgörs av

Visby Maritima Symposium – 100 Tkr

Stiftelsen stödde Uppsala universitet och dess filial i Visby vid genomförandet av ett marint symposium den 10 – 12 oktober 2018.

Vid symposiet belystes bland annat människan/sjöfolkets roll i den snabba tekniska utvecklingen.

Stiftelsen representerades av ledamoten Christer Lindvall.

Se artikel av projektledaren Dr Birgit Pauksztat sid 40-41.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshusmuseum – 19 Tkr

Museet har en ansträngd ekonomi och har beviljats ett bidrag av engångskaraktär för att reda upp den ekonomiska situationen.

Lätta ankar – 10 Tkr

Sjöfartens eget #MeToo - #lättaankar – har beviljats stöd för att möjliggöra deltagande i aktuella möten och sammankomster.

Sjömanskyrkan i Skagen – 50 Tkr

Stiftelsen har beslutat att delta i finansieringen av välbehövlig renovering av sjömanskyrkan i Skagen.

Lieutenants's package – 5 Tkr

Stöd till Nordens Tekniska Högskolors Skeppsbyggare (NTHS) kongress 2018.

Bidragsverksamheten under 1972/73-2018

Belopp i Tkr

Period	Gratial	Akut hjälp	Stipendier	Utbildningsstöd	Forskning och utveckling	Kultur	Belöningar	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%
2007-2011	14 544	431	10 118	6 981	17 125	3 971	4 343	338	57 851
	25,14%	0,75%	17,49%	12,07%	29,60%	6,86%	7,51%	0,58%	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%
2018	3 576	138	1 841	517	7 133	318	1 621	184	15 329
	23,33%	0,90%	12,01%	3,37%	46,54%	2,08%	10,57%	1,20%	100,00%
Totalt	**102 311**	**3 838**	**75 539**	**40 214**	**77 885**	**19 834**	**25 387**	**5 625**	**350 633**

Sjukt kul jobb på m/s Eckerö

Torbjörn Dalnäs
torbjorn.dalnas@hotmail.se

En betydande del av den svenska handelsflottans sjöanställda tjänstgör på passagerarfartyg. Flertalet återfinns inom fartygens intendenturavdelningar. Just därifrån kommer också, enligt en enkät från 2010, tydliga rapporter om utmattning, stress och andra arbetsmiljöproblem.

Det ledde till att Stiftelsen Sveriges Sjömanshus beviljade stöd till Linnéuniversitetet/Sjöfartshögskolan i Kalmar för en fördjupad undersökning, som pågick 2015 till början av 2017. Den har bland annat resulterat i slutrapporten Intendenturpersonalens arbetsmiljö och den tryckta sammanfattningen Sjukt kul jobb.

Den 22 augusti 2018 följde Stiftelsen upp studiens resultat och slutsatser genom ett studiebesök ombord på m/s Eckerö. Strax före avgång från Grisslehamn kl 1000 embarkerade Stiftelsens Direktion och kansli.

Gruppen välkomnades av befälhavare Christer Edström och intendent Jonny Karlström. De berättade om fartyget, som för dagen hade en besättning bestående av 99 kvinnor och män. Efter den intensiva sommaren hade hon just övergått till mellansäsong med ny tidtabell, som sträckte sig till början av januari.

Eckerölinjen har omkring 100 fastanställda, med mycket låg personalomsättning. Därtill kommer extra säsongs- och helgpersonal.

Kapten Edström vittnade om en god stämning och närhet inom besättningen. Vilket fick någon i vår grupp att erinra sig att han och hans två skepparkollegor hade belönats med Sjöfartens Arbetsmiljönämnds SAN-pris

Hjärngympa: Pelle Andersson, Christer Bruzelius, Rikard Engström och Bengt Eurén.

m/s Eckerö vid sin terminal.

2012, just för att de bidragit till en säker och trivsam miljö ombord med återkommande arbetsmiljöutbildningar i syfte att minska hälsoriskerna. Ledarskap är en viktig komponent för den sociala arbetsmiljön och sammanhållningen ombord.

Stiftelsen delades nu upp i tre grupper, som skulle studera olika arbetsmiljöer inom intendenturen ombord. Exempelvis hos Annsofie Holmberg i taxfreebutikens parfymavdelning. Hon förklarade hur hanteringen av varor går till, från att de kommer ombord och förs vidare till ett mindre förråd, tills de hamnar på hyllorna i butiken. Det blir många lyftmoment och mycket plock på vägen och vi förundrades över hur tunga parfymflaskor kan vara.

I det större vin- och spritförrådet härskar Jan Engblom. Sortimentet består av omkring 200 sorters vin och uppemot 100 spritmärken. I hyllorna trängs oräkneliga lådor med dussintals flaskor i varje låda. De vilar på ett slags rullunderlag, och en specialdesignad käpp försedd med en hake gör det enkelt att få fram de lådor som ligger längst in. Det är exempel på att besättningen anlitar sin kreativitet för att lösa problem. Sedan återstår ändå det tunga lyftet ned till en kärra för vidare befordran ut till butiken. Jag prövar att baxa en högt belägen låda över hyllkanten och konstaterar att jag inte hade klarat många sådana lyft.

m/s Eckerö går mestadels på dagturer, och på helgerna även kvällsturer, alltid med liggetid över natten i antingen Grisslehamn eller Berg-

t.v. Pia i butikens parfymavdelning informerar Christer Bruzelius, Christer Lindvall och Karl Karell.

t.h. Hyttstädningens Alexandra informerar Inger Örnquist, Christer Nordling, Rikard Engström och Mikael Huss.

hamn. Därför finns inget stort behov av passagerarhytter. De 20 som finns utnyttjas främst av långtradarchaufförer.

Alexandra Falkenberg och Sanna Kankaanpää som arbetar med hyttstädningen berättar att varje hytt normalt tar tre minuter. De instruerar hur arbetet går till och vi får sedan rengöra dusch- och toalettutrymme, dammsugning i och utanför hytterna, samt bädda kojerna med underlakan, örngott, påslakan och täcken. Kojerna är av äldre modell, tunga och otympliga. Exempelvis måste man gå ned på knä för att bädda underkojen.

Karl Karell drog sig till minnes att Stiftelsen på senare år har belönat flera förslag som handlat om just hantering av passagerarkojer.

Ytterligare ett tungt arbetsmoment är smutstvätten, som placeras i säckar med tio set vardera.

De tio kilo tunga säckarna transporteras genom gångarna ned till bildäck och vidare till tvätteriet i Berghamn.

Cati Asplund guidar i bufférestaurangen på däck 6. Samtalet glider bland annat in på behovet av lämpliga arbetsskor. Personalen i serveringen tillbringar en stor del av arbetsdagen på fötterna och det kan bli både en och två mil på en dag.

Cati lotsar in i det angränsande köket, där kökschefen Tomas Berlin tar över. Arbetsmiljön är varm och bullrig, allra värst i grovdisken. 20 kockar och kallskänkor arbetar i köket. Bara under juli 2018 serverades 2,4 ton köttbullar. Varje år serveras 90 000 omvittnat läckra räkmackor.

På däck 6 finns även en À la carte-restaurang och en cafeteria, och på däck 7 en grillrestaurang. Men gruppen intog sin lunch i besättningens mäss, där det erbjöds ett rikt utbud mat för olika smakriktningar. Sjömansuttrycket ”kicka på maten” torde helt sakna relevans för besättningen på m/s Eckerö.

En av våra guider ombord, båtsman Ante Westmark (tillika SEKO sjöfolks vice klubbordförande i rederiet), visar besättningens dagrum och gym. Besättningsmedlemmarna betalar 50 kr/månad till fritidskassan och rederiet skjuter till lika mycket.

Christer Nordling hanterar skräpplockaren Amanda på passagerarinredningens durkar.

Bengt Eurén och Pelle Andersson antecknar lärdomar från vin- och spritlagret.

Åter i Grisslehamn efter drygt fyra intensiva timmar ombord installerade gruppen sig på Hotell Havsbaden, där dagen summerades.

Allmänt konstaterades att m/s Eckerö är ett happy ship, fartygets ålder och det stundtals tunga arbetet bakom kulisserna till trots.

Passagerarna domineras av barnfamiljer och pensionärer. Men om ordningsproblem ändå skulle uppstå finns tillgång till vaktman och inlåsningsmöjligheter. Till de arbetsmiljöproblem som kan uppstå i personalintensiva passagerarfartyg hör även sexuella trakasserier.

SEKO sjöfolks Pelle Andersson efterlyste bättre samråd redan på ritningsstadiet för att komma tillrätta med ergonomiska problem. Cecilia Österman tillfogade avslutningsvis att skeppsbyggnadsregler är en sak, men att det borde råda bättre samråd om det funktionella. Här är det viktigt att ta tillvara på besättningens erfarenheter och kunskaper om det jobb som görs och vilka krav man behöver ställa på arbetsmiljöns utformning för att arbetet att bli både säkert och effektivt, det tjänar alla på.

Ingen skall tro att studieresan med m/s Eckerö var en slutpunkt. Cecilia Östermans och andras arbete för att förbättra intendenturpersonalens arbetsmiljö rullar vidare, var så säker!

Kökschefen Tomas Berlin informerar Pelle Andersson, Christer Themnér och Bengt Eurén.

Erica, Lena Norgren och Pelle Andersson i Café Käringsund.

Utvärdering

13 år med Maskinrumsergonomi och säkerhet

Monica Lundh
monica.lundh@chalmers.se

Arbetet inom Maskinrumsergonomi och säkerhet (MoS) har från början fokuserat på arbetsmiljön ombord, hur besättningen har anpassat sig till den utveckling som skett ombord med effektivitet, säkerhet och en hållbar utveckling för ögonen. Detta arbete har tagit mig från doktorand till docent inom ”Maritime Human Factors” (MHF). Den investering i forskning som Stiftelsen Sveriges Sjömanshus (SSS) har gjort under dessa år har växlats upp på flera områden, bland annat genom ytterligare forskningsanslag och genererad kunskap som visat sig har kommit branschen till nytta. Genom att medverka i och driva arbetet med ansökningar till fortsatt forskningsfinansiering har investeringen från SSS tredubblats och genererat totalt mer än 40 miljoner SEK i forskningsanslag. Finansiärerna har varit internationella, nationella och även strategiska forskningspengar från Chalmers. Dessa medel har främst använts till att bygga kunskap genom doktorander men även till att engagera seniora personer så som en professur i MHF.

Genererad kunskap

Mellan 2012 och 2018 har det varit 7 doktorander knutna till min enhet och som jag har handlett. Fyra har examinerats, en kommer att försvara sin avhandling i oktober i år och två är halvvägs till doktorsexamen. Några av deras gemensamma nämnare har varit användarcentrerad design, yrkets förändringar i och med införandet av ny teknik och vilka konsekvenser detta har för operatörerna samt säkerheten ombord. Av de som har examinerats arbetar idag en inom kärnkraftsindustrin medan de resterande är branschen trogen och arbetar inom industrin, akademin eller i forskningsinstitut med sjöfartsrelaterade utmaningar.

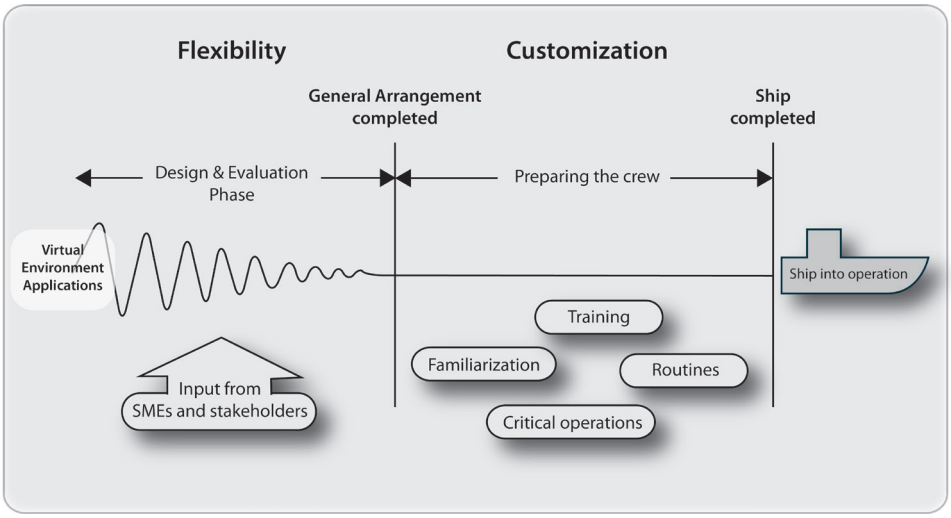
Uppmärksammade resultat

2012 presenterades figur 1 vid en konferens, MARSIM. Bilden kom att bli starten av ett doktorandprojekt som arbetet inom enheten återvänt till ett flertal gånger. Bilden syftade till att beskriva hur ett virtuellt visualiseringsverktyg skulle kunna utvärdera designen av fartyg innan det är byggt. Den beskriver också hur

Nicole A Costa ”spikar” sin avhandling i september 2018.

simulering kan användas vidare för att förbereda besättningar inför tjänstgöring ombord. Denna första idé kom sedan att resultera i ett doktorandprojekt som utvecklade detta till ett visualiserings- och utvärderingsverktyg.

I tidigare årsberättelser har arbetet med framtagningen av detta designverktyg kallat Ergonomic Ship Evaluation Tool (E-SET) beskrivits. Detta arbete var en del av Steven Mallams doktorandprojekt och inkluderades i hans avhandling som försvarades 2014. Resultatet publicerades bl a i ” Ergonomics in Design” och redaktören Stephen B Wilcox valde att ägna merparten av sin redaktörsspalt åt vår artikel och E-SET. Han säger; ”I’ve gone into some depth in describing their article because I believe Mallam and colleagues have provided a brilliant example of how HF/E can be effectively incorporated at an early stage into the design of large, complex systems. I’m hopeful that such an approach can be applied to other complex design problems, such as aircraft design and architecture.”. Citatet ligger väl i linje med syftet med verktyget som var att skapa en flexibel virtuell mötesplattform och ett visualiseringsverktyg för att främja samarbete och kunskapsöverföring i designprocessen mellan olika parter och slutanvändare. Resultatet av vår utvärdering, som genomfördes med blivande skeppsbyggare, visade också att E-SET gav en intuitiv förståelse för hur olika designlösningar i maskinutrymmena påverkar arbetsmiljön ombord.



Figur 1 visar den första idén kring ett virtuellt design- och utvecklingsverktyg som kom att bli E-SET (Lundh et al 2011)

Industrisamarbete och regelutveckling

MoS har alltid haft förmånen att arbeta nära branschen och har vi flera tillfällen integrerat konkreta frågeställningar i vår forskningsverksamhet. Exempel på sådana samarbeten har varit operatörernas roll i arbete med energioptimering. Vi har också varit en del av utvecklingen av de nya maskinrumssimulatorerna vid the Center for Simulator Maritime Training Academy, CSMART Academy i Almere, Holland. CSMART ägs av Carnival Corporation som är världens största kryssningsrederi med en flotta bestående av 102 fartyg. Årligen genomgår ca 7000 däck- och maskinbefäl sin årliga utbildning vid centrat.

2017 kontaktades vi av The International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) tekniska kommitté med anledning av MSC/Cirk.834 On the adaption of the Guidelines for engine-room layout, design and arrangement. De bad oss analysera exempel från deras medlemmar på bristande ergonomiska lösningar och att ställa resultaten i relation till MSC/Cirk.832 för att svara på frågan om innehållet och kraven i cirkuläret är tillräckligt för att säkerställa en bra arbetsmiljö i maskinavdelningen. De resultat som framkom 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 uppdateras med de nya arbetsmiljömässiga utmaningar i maskin som bland annat introduktionen av datorer och automation har medfört.

Under rubriken regelutveckling kan nämnas att jag sedan 2014 är en del av the Institute of Marine Engineering, Science and Technology's (IMarEST's) Human Element Working Group (HEWG). Denna arbetsgrupp har som roll att lyfta vikten av den mänskliga faktorn och skapa en medvetenhet av dess betydelse. IMarEST ingår också i the Human Element Industry Group (HEIG) som bland annat arbetar mot International Maritime Organisation (IMO) för att främja arbetet och sprida kunskaper om den mänskliga faktorn inom sjöfartsbranschen.

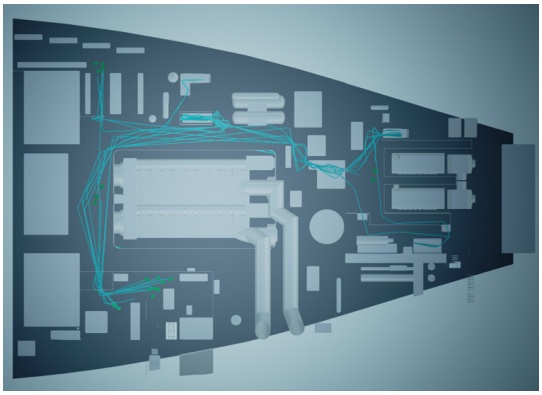
Framtida utmaningar

Sjöfarten står inför större utmaningar än någonsin. En ökad automatiseringsgrad och "Smarta" fartyg kommer att beskrivs av många som omvälvande teknik som kommer att ha stor påverkan på den framtida driften av sjöfart och dessa förändringar

sker snabbt och drivs av teknikutvecklingen. Konsekvenserna av denna utveckling debatteras flitigt och står högt upp på sjöfartens olika aktörers agenda. Denna utveckling kommer tvivelsutan innebära en lång rad utmaningar där akademin kan komma att spela en viktig roll då forskningsresultat kan stödja branschen i denna övergång.

Det finns ett flertal utmaningar och i dagsläget är inte särskilt mycket forskning tillgänglig. Andra branscher diskuterar motsvarande utmaningar och en gemensam nämnare kan vara vilka framtida kunskaper och färdigheter som kommer att efterfrågas. De diskussioner som förs av olika branschföreträdare innehåller ofta ett fokus på ”mjuka färdigheter” så som ledarskap, kommunikationsförmåga och kreativ problemlösning. Utan tvekan kommer traditionella sjöfartsrelaterade kunskaper fortfarande att efterfrågas men det gäller för oss att försöka förstå vilka ytterligare kunskaper framtidens sjöbefäl kommer att behöva. Värt att nämna i detta sammanhang är att Chalmers har tecknat ett avtal med STENA om att leverera kurser i ERM (Engine Resourse Management). Totalt ska 400 tekniska befäl från Stenas färjor i Europatrafik under drygt två år genomgå denna utbildning.

Andra forskningsfrågor som kommer att vara av intresse är regelstödet, hur det skall utformas och hur framtidens sjöfart kommer att organiseras. Hur kommer yrket att förändras, hur skall tekniken anpassas för att stödja operatörerna ombord, vilka kompetenser kommer att flyttas iland och vad kommer att vara kvar ombord. Branschen efterfrågar också forskningsresultat och testbäddar som stöd för implementering av den nya tekniken. Merparten av dessa frågeställningar har legat inom ramen för det arbete som har varit i fokus inom MoS. Vi kommer fortsatt att ha dessa utmaningar som kärnfrågor med den skillnaden att det inte kommer att begränsas till maskinavdelningen. Enheten Maritime Human Factors vid Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper är en tvärdisciplinär grupp med juniora och seniora forskare. Gruppen enas av ett intresse för sjöfarten och dess aktörer och vi utmanas av de utmaningar som branschen står inför. Vi hoppas att vi fortsatt kommer att kunna generera kunskaper om framtidens sjöfart och på så sätt kunna bidra till ökad säkerhet och effektivitet ombord.



Visualisering i E-SET

Projekt FIRST

Mikael Hinnerson
mikael.hinnerson@ssrs.se

Inom projekt FIRST har vi under lång tid, med stöd av Sjömanshusstiftelsen, arbetat med att utveckla tekniker för masslivräddning till sjöss.

En idé är att utnyttja räddande fartyg för att genom särskild manöverteknik dämpa rådande sjöhävning så att mindre räddningsfarkoster kan sjösättas på ett säkert sätt. Den sjödämpande effekten av giren, utförd av ett fartyg i lovart, skulle också kunna underlätta räddningsarbete för SAR-unit:s t ex vid evakuering av patient eller vid bärgning av personer i livflottar eller livbåtar.

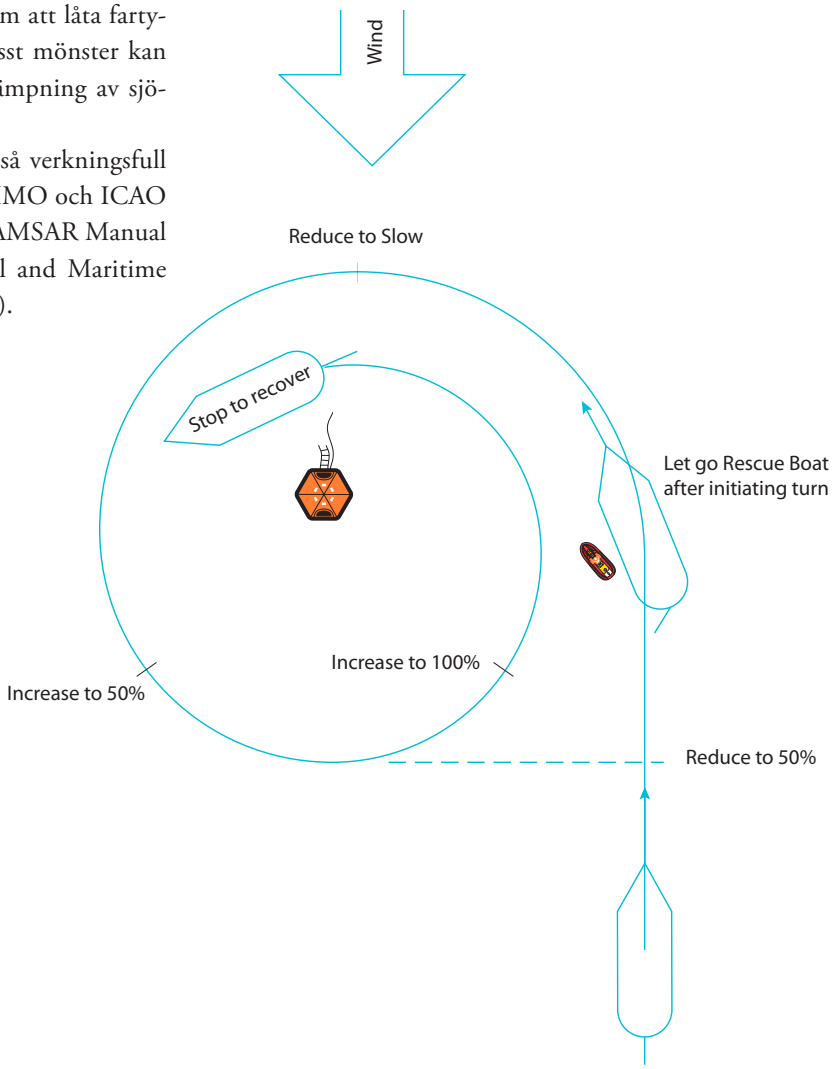
Genom otaliga prov till sjöss med färjan Stena Jutlandica i hårt väder utanför Vinga har vi kunnat visa att genom att låta fartyget gå i cirkel enligt ett visst mönster kan man uppnå en avsevärd dämpning av sjöhävningen.

Metodiken har visat sig så verkningsfull att förslag har lämnats till IMO och ICAO att den skall föreskrivas i IAMSAR Manual (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual).

Efter en lång process har det nu beslutats att metoden skall införas i nästa utgåva av IAMSAR, vilken kommer att publiceras under 2019.

Metoden, som beskrivs på bild nedan, har getts namnet ”The Lorén Turn” efter idégivaren och utprovaren sjökapten Jörgen Lorén som har tjänstgjort som befälhavare på Stena Jutlandica under hela provverksamheten.

IAMSAR Manual finns ombord i alla SOLAS-fartyg, örlogsfartyg och statsfartyg vilket innebär en ökad säkerhet vid gemensamma räddningsinsatser. Förfarandet kan dessutom övas i utbildningsanläggningarnas simulatorer.



KTH's fartygsdynamikprogram: 10 års forskningssamverkan med Stiftelsen

Anders Rosén
aro@kth.se

Hans Liwång
liwang@kth.se

Hösten 2009, alltså för snart tio år sedan, träffades Christer Nordling, Anders Rosén från KTH, och Mikael Huss från Wallenius, på Christers och Stiftelsens kontor på Katarinavägen för att diskutera möjliga samarbeten inom området fartygs dynamik.

Bakgrunden till mötet var ett antal olyckor och incidenter som gick att härleda till fartygs dynamiska stabilitetsegenskaper. Ett mycket uppmärksammat fall var containerfartyget APL China som 1998 drabbades av kraftig så kallad parametrisk rullning i mötande sjö med rullningsvinklar på upp till 40 grader och mycket stora lastskador. Ett annat fall var RoRo-fartyget Finnbirch som 2006 kapsejsade och sjönk till följd av lastförskjutningar orsakade av mycket stora krängningsvinklar vid tillfällig stabilitetsförlust i följande sjö. Även flera Wallenius-fartyg hade erfarit stora rullningsvinklar till följd av liknande dynamiska stabilitetseffekter.

Dessa olyckor och incidenter kan kopplas till strävan mot ökad transporteffektivitet där fartygs skrov utformas för minimering av framdrivningsmotståndet och maximering av lastkapaciteten för förbättrad transportekonomi, vilket även minskar miljöpåverkan per transporterad enhet. För volymlastfartyg, som containerfartyg och RoRo-fartyg, har denna strävan resulterat i tämligen extrema skrovformer för vilka vissa kombinationer av skrovgeometri, vågornas längd och höjd, fart och kurs relativt vågorna, och lastkondition, kan resultera i stora reduktioner och variationer av fartygets stabilitet.

På mötet på Stiftelsens kontor hösten 2009 presenterade KTH och Wallenius en plan för att, tillsammans med företaget StormGeo (då Seaware), formera ett gemensamt forskningsprogram för att möta samhällets, sjöfartsnäringens och inte minst besättningarnas behov av ökade kunskaper och förbättrade metoder för att hantera fartygs dynamiska stabilitetsegenskaper vilka inte omfattas av rådande regelverk. Christer Nordling såg den tydliga kopplingen till sjömännens säkerhet och arbetsmiljö och tog frågan vidare till Stiftelsens direktion. Kontakt togs även med Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Detta ledde så vidare till att forskningsprogrammet KTH Fartygsdynamik kunde etableras våren 2010 med finansiering av Stiftelsen, Sjöfartsverket, och interna medel från Wallenius och StormGeo. Forskningsprogrammet har sedan drivits i en första fas 2010-2013, en andra fas 2014-2016, och är nu inne i sin tredje fas 2017-2019 där Trafikverket tagit över som finansiär från Sjöfartsverket.

Forskningsprogrammet tar ett brett grepp på området fartygsdynamik, det vill säga fartygets påverkan av vågor och vind och tillhörande sjösäkerhets- och prestandaaspekter rörande såväl design som drift av fartyg. Programmets kärna har varit det nära forsknings- och utvecklingssamarbetet mellan KTH, Wallenius och StormGeo, och har där involverat de seniora KTH-forskarna Hans Liwång, Anders Rosén, Karl Garme, och Jakob Kuttenkeuler; KTH-doktoranderna Mikael Razola och Lukas Skoglund; industridoktoranden Carl-Johan Söder som delat sin tid mellan KTH och Wallenius; Mikael Huss på Wallenius; Erik Ovegård och Mikael Palmquist på StormGeo; samt ett antal projektanställda och examensarbetare.

Programmet har hela tiden arbetat enligt principerna öppenhet och inkludering och har därigenom utvecklat ett stort nätverk och nära samverkan med andra aktörer, som SSPA, Chalmers, Lighthouse, Stena, DNV-GL, Transporstyrelsen, och ett stort antal universitet i bland annat Danmark, Japan, USA, och Italien. Några konkreta exempel är gemensamma forskningsstudier och forskningsartiklar med University of Naples, Stevens Institute of Technology, University of Belgrade och SSPA; medverkan i bildandet av den internationella stabilitetsforskningskommittén SRDC och skapandet av webforumet shipstab.org; arrangerandet av den interna-

tionella stabilitetsworkshoppen ISSW2016 i Stockholm i samarbete med Chalmers och Lighthouse; samt stöd till DNVGL i utvärdering och utveckling av klassregler. Fartygsdynamikprogrammet har även stött Transportstyrelsen i utvecklingen av andra generationens intaktstabilitetskriterier inom IMO vilket omfattat deltagande i arbetsgrupper och korrespondensgrupper inom IMO:s underkommittéer SLF och SDC och bidragande med ett antal inlagor, bland annat i samarbete med University of Trieste och DNVGL. Fartygsdynamikprogrammets resultat har således konkret bidragit till regelutveckling på både IMO och DNVGL och har även implementerats i Wallenius och Eukors nybyggen och konverteringar och i StormGeos ombordsystem. Därtill har Fartygsdynamikprogrammets resultat spridits i form av över 70 vetenskapliga artiklar, tekniska rapporter, IMO-inlagor, doktorsavhandlingar och examensarbeten. Forskningsprogrammet har även bidragit till utbildning av skeppsbyggnadsingenjörer på KTH, sjöbefäl på Sjöfartshögskolan/Linnéuniversitetet i Kalmar, och ingenjörsutbildningar på bland annat University of Tokyo och TU Delft.

Det breda grepp som KTH:s Fartygsdynamikprogram tar på området stabilitet, dynamik och säkerhet är något som KTH tagit fasta på under vidareutvecklingen av programmet i och med det, från 2017, nya delprojektet som fokuserar på risker kopplat till fartygs dynamik i sjö. Att verksamheten ombord har stor påverkan på säkerheten är sedan länge känt men hur detta sker är svårt att fånga och har hittills i arbetet med andra generationens intaktstabilitetskriterier inte analyserats fullt ut. Både typ av verksamhet och verksamheten i sig påverkar säkerheten. Åtgärder som ombord på ett RoRo-fartyg är möjliga för att minska riskerna med till exempel intaktstabilitetincidenter kan ombord på fiskefartyg vara olämpliga eller orealistiska, men också två fartyg av samma typ men med olika kompetensnivå och säkerhetskultur har mycket olika förutsättningar att hantera risker.

Ambitionen för delprojektet Riskbaserade metoder är att bidra med förståelse om hur verksamheten ombord interagerar med designåtgärder för att skapa säker sjöfart. Regelverk borde inte bara skapa tvingande krav på verksamheten, det ska också finnas möjlighet att möta kraven på tillräcklig säkerhet på ett sätt som är anpassat för verksamheten och även så att en medveten och kunnig operatör har möjlighet att dra nytta av att man går längre än vad reglerna kräver. Inledningsvis har detta arbete inbegripit utveckling av ett ramverk för att kategorisera olika intaktstabilitetsfenomen i relation till fartygsdynamik och tillhörande säkerhetsproblem. De första resultaten av detta arbete presenterades vid den internationella stabilitetsforskningskonferensen STAB2018 i Japan.

Utifrån resultaten som presenterades vid

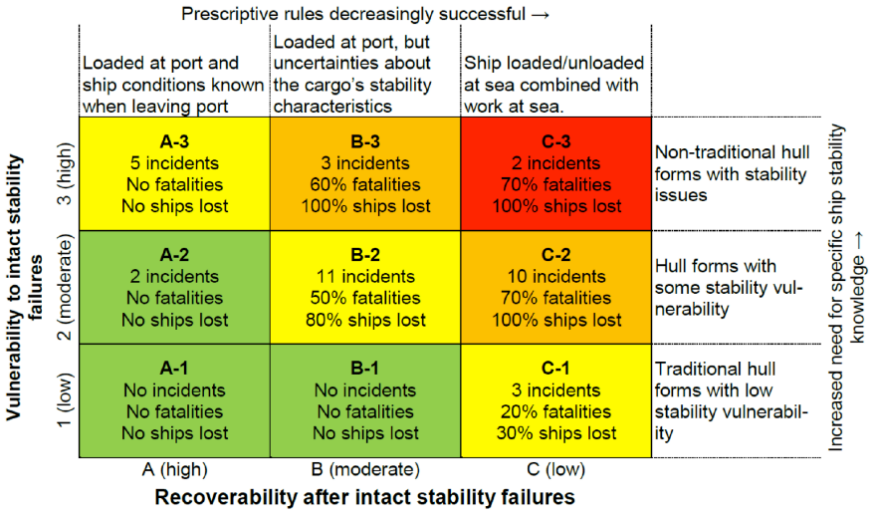
Möte med expertgrupp på IMO i London i januari 2019 där KTH och fartygsdynamikprogrammet bidrar i utvecklingen av andra generationens intaktstabilitetskriterier.

STAB2018 har arbetet fortsatt i två spår. Det första med syfte att vidareutveckla ramverket så det kan strukturera olika intaktstabilitetsåtgärder (ingenjörsmässiga såväl som operationella) så att respektive åtgärd kan kategoriseras utifrån sin effekt på fartygets säkerhet och på andra kvalitetsparametrar. Det andra spåret ska vidareutveckla befintliga simuleringsverktyg så att de kan ta hänsyn till olika operationella förhållanden såsom överlast, lös last och vatten på däck i relation till intaktstabilitetsincidenter, och hur detta påverkar risknivån. Som del i detta har KTH rekryterat en forskningsingenjör som under 2019 ska utveckla simuleringskod och ta fram beräkningsresultat. Detta ska sedan ligga till grund för utveckling av riskbaserade metoder som ska kunna fungera som länk mellan simuleringar och bedömning av säkerhet och effektivitet för det verkliga fartyget.

Den miljö och den kompetens som fartygsdynamikprogrammet byggt upp sedan 2010 är unik i att den på ett långsiktigt sätt involverat forskning, utbildning, akademi, industri, myndigheter och en mängd olika samarbetsparter. Det är således mer än ett projekt, det är ett program för samverkan som skapar synergier tack vare bredden i verksamheten. KTH arbetar nu med att planera för programmets fjärde fas för att kunna bygga vidare på pågående forskning om simuleringsmetoder, risk och säkerhet. Ambitionen är också att införa ett nytt delprojekt som är en nod även för andra projekt med koppling till fartygs dynamik. Härigenom skapas ännu bättre förutsättningar för att programmet fortsatt ska fungera som en plattform för samverkan och synergier, såväl nationellt som internationellt, kring intaktstabilitetsfenomen med potentiell katastrofal effekt och med effekt på transportkvaliteten, kring våginducerade vibrationer med påverkan på besättningens hälsa, med mera.

Nu i januari 2019 förlorade containerfartyget MSC Zoe över 300 containrar på Nordsjön. Orsaken är ännu inte klarlagd men det finns misstankar om att det har att göra med fartygets dynamiska stabilitet. Implementeringen av andra generationens intaktstabilitetskriterier och andra resultat som utvecklats inom Fartygsdynamikprogrammet kommer att ge ingenjörer och besättningar bättre verktyg för att undvika sådana incidenter. Det finns dock delområden inom fartygs stabilitet, dynamik och säkerhet, där ytterligare forskning, kunskaps- och metodutveckling behövs.

Under de snart 10 år som KTH:s Fartygsdynamikprogram funnits och verkat har samverkan med och stödet från Stiftelsen varit mycket värdefullt, för att inte säga ovärderligt. Ett stort tack till Stiftelsen och Christer Nordling! Vi hoppas på fortsatt fruktsam samverkan med Stiftelsen i programmets fjärde fas som planeras starta 2020.



Ramverk för att kategorisera olika fartygstyper, olyckor och incidenter i förhållande till olika aspekter på dynamisk stabilitet som KTH presenterade på den internationella stabilitetskonferensen STAB i Japan 2018.

SEBRA

Staffan Bram
staffan.bram@ri.se

Helene Degerman
helene.degerman@ri.se

Ulrika Millgård
ulrika.millgard@ri.se

Projektet SEBRA vill lyfta fram besättningens positiva bidrag till brandsäkerheten på ropax-fartyg och undersöka vad som bygger upp deras förmåga till att förebygga, upptäcka och hantera bränder. Ett särskilt fokus ligger på hur besättningens förmågor kan understödjas på olika sätt. Tidigare erfarenheter visar att ett brandskydd som utformas och installeras utifrån gällande regelverk fortfarande kan komma i konflikt med besättningens arbete och undergräva deras förståelse av brandförloppet. SEBRA vill istället undersöka hur brandskyddet kan utvecklas och förbättras med användarnas egenskaper och behov som utgångspunkt.

Under hösten 2018 genomfördes i projektet en litteraturstudie för att undersöka tidigare forskning inom ett antal områden: regelverk, säkerhetsledning och praxis för brandskyddsorganisering, utformning av brandskyddstekniska installationer och operativt brandskyddsarbete till sjöss. Projektets forskare gjorde också fältstudier för att undersöka hur brandskyddet ombord fungerar i praktiken. Observationer gjordes på tre ropax-fartyg där bland annat brandskyddsorganisationen, arbetsmiljöer, brandrelaterade system, utrustning, rutiner och dokumentation studerades. Vid samma tillfällen gjordes ett stort antal intervjuer med medlemmar ur besättningarna för att ta del av deras erfarenheter av bränder och brandskyddsarbete.

I skrivande stund pågår analys av allt insamlat underlag, för att undersöka olika teman kring organisation och design för brandsäkerhet. Resultaten antyder att brandsäkerheten ombord är tätt förknippad med besättningens yrkeserfarenheter och kunskaper om det individuella fartyget, saker som spelar roll för både lastning, rondering, larmhantering, brandbedömning och brandbekämpning. Arbetet innebär svåra avvägningar, till exempel mellan brandrisker och lastoptimering, och vilar tungt på besättningens professionella bedömningar.

Underlaget kommer att kompletteras med intervjuer med rederiernas landorganisationer samt systemleverantörer och resultatet sammanfattas i en rapport. Rapporten kommer utgå ifrån besättningens centrala förmågor i brandskyddet och diskutera hur de kan understödjas på olika sätt. Efter att rapporten färdigställs i mars 2019 kommer projektets forskare att presentera slutsatserna i ett antal olika forum och försöka sporra till fler diskussioner om brandsäkerhet och arbetsförutsättningar till sjöss.

BREND: Brand i nya energibärare på däck

Lotta Vylund
lotta.vylund@ri.se

BREND syftar till att höja och överföra kompetensen för hur brand i fordon med nya energibärare ska hanteras på roro-fartyg, inklusive utvärdering av nya metoder och utrustning. Projektet inleddes med en litteraturstudie kring risker med nya energibärare i fordon samt hur räddningstjänsten på land hanterar brand i dessa typer av fordon. Första delen av litteraturstudien studerar effektutveckling vid fordonsbrand samt hur brandspridning mellan fordon kan ske ombord på ett fartyg. Andra delen i litteraturstudien studerar specifika risker vid brand i fordon beroende på vilken energibärare fordonet har. Tredje delen i litteraturstudien går igenom taktik och metodik för att släcka nya energibärare på land och i underjordiska garage. Litteraturstudien följdes upp av en workshop den 22 maj 2018 hos RISE i Borås. Ett 20-tal personer från rederier, räddningstjänster, myndigheter samt forskare deltog i diskussioner kring den genomförda litteraturstudien och specifik taktik och metodik för manuell brandsläckning på fartyg. Workshopen var lyckad och resulterade i en bra grund för fortsatt fokus i det kommande arbetet.

Höstens arbete har varit riktat mot förbättrad taktik för att minska konsekvenserna ombord av en fordonsbrand med nya energibärare ombord på ett roro-fartyg. Vi har samarbetat med redare och räddningstjänster och varit och besökt både fartyg och brandövningsfältet på Öckerö. Den taktik som samlat förespråkas är defensiv dämpning av branden på ett säkert avstånd, då det konkluderats att termisk rusning i ett fordonsbatteri inte är möjligt att släcka i dagsläget samt risken för explosion är stor. Under vecka 51 genomfördes brandförsök i testhallen i Borås för att utvärdera olika metoder och ny utrustning/verktyg, med målet att hindra brandspridning till intilliggande fordon. För att kunna utvärdera hur pass väl målet uppnås fanns indikatorväggar med integrerade mätpunkter placerade vid sidan av fordonet på avståndet 0,6 m, som illustreras i Figur 1 och Figur 2.

Vårens arbete består av att analysera försöken och sedan utvärdera de olika metoderna utifrån effektivitet, men också användarvänlighet. Ytterligare och kompletterande tester kommer att genomföras under våren. Då kommer vi även att genomföra beräkningar av konsekvenserna av en eventuell tryckkärlsexplosion i ett slutet roro-lastutrymme.

Figur 1: Ett ridåmunstycke placeras på marken och bildar en ”solfjäder” av vattendimma för att förhindra brandspridning till intilliggande fordon. Indikatorväggarna på båda sidorna av fordonet mäter yttemperatur.

Figur 2: Konventionellt slangsystem och munstycke.

Årsberättelse för RO5: Ro-ro space fire ventilation

Anna Olofsson
anna.olofsson@ri.se

RO5 syftar till att bringa klarhet i hur ventilationen av rorolastutrymmen påverkar en brands utveckling samt att ge rekommendationer på lämpliga brandskyddsåtgärder för rorolastutrymmen med olika ventilationsförutsättningar. Projektet inleddes med en litteraturstudie som innefattade studie av regelverk och olycksutredningar från bränder ombord på roropassagerarfartyg. Studien efterföljdes av en workshop tillsammans med myndigheter, redare och systemleverantörer hos RISE i Borås. Under workshopen diskuterades olika scenarier med rorolastutrymmen och faror med bränder i sådana miljöer samt potentiella åtgärder för att minimera farorna.

I mars 2018 deltog representanter från RISE som experter på SSE5, IMOs möte för underkommittén inom ”Ship Systems and Equipment”, för att diskutera bland annat brandskydd och ventilation i rorolastutrymmen tillsammans med övriga delegater. RISE hade en deltagare som representerade EU och en som representerade den svenska delegationen.

Under sommaren var en brandingenjörsstudent från Lunds Tekniska Högskola anställd i projektet för att inventera hur mekanisk ventilation designas och kan vara utformad för rorolastutrymmen. Studenten genomförde bland annat studiebesök ombord på Stena Scandinavica och studerade ventilationsritningar för ytterligare två roropassagerarfartyg samt gjorde jämförelser med olycksutredningarna och vad som kunde utläsas av ventilationsförutsättningarna i dessa.

Under hösten initierades datorsimuleringsarbetet för RO5. Med datorsimuleringar vill vi kunna studera olika scenarier av naturlig och mekanisk ventilation samt skapa underlag för jämförelse med kommande brandtester i början av 2019. Två studenter från brandingenjörsprogrammet på Luleå Tekniska Universitet gjorde simuleringar i tvåzonsmodell som sitt examensarbete under hösten och presenterade detta arbete i Luleå den 11 januari. Tvåzonsmodellering är ett förenklat sätt att simulera brandscenarier och studenternas arbete har gett oss indikationer och resultat som vi kommer att använda i mer avancerade CFD-simuleringar nu under våren. Studenterna undersökte bland annat hur geometri, area och placering av naturlig ventilation (öppningar) påverkar en brands effekt i rorolastutrymmen.

Under vecka 3 började förberedelserna för brandtester som just nu håller på att avslutas i vår stora släckhall i Borås. En modell i skala 1:8 av ett rorolastutrymme är uppbyggd i stål och klädd med gips (se figur 1 och figur 2) och vi testar nu olika scenarier med naturlig ventilation och med mekanisk ventilation (tilluft och frånluft med fläktar). Syftet med testerna är bland annat att se om och hur mycket branden kan dämpas om vi minskar öppningsarea på den naturliga ventilationen samt om vi kan skapa gynnsammare förutsättningar för en manuell insats med hjälp av fläktar. I figur 3 och figur 4 visas foto från försök med öppningar från topp till botten.

Vårens arbete kommer att inkludera fortsatta datorsimuleringar samt en stor del analysarbete av genomförda tester och simuleringar. Målet är att dra slutsatser om vilka brandskyddsåtgärder som kan vara intressanta att titta vidare på för att ta fram konceptlösning(ar) och på så vis knyta ihop arbetet för RO5 som ska vara klart i september 2019.

Figur 1 Modell i skala 1:8 av rorolastutrymme. 14,4 m långt, 2,8 m brett och 0,6 m högt.

Figur 2 Modellen invändigt

Figur 3 Heptanbål ska simulera brand i fordon ombord

Figur 4 Brandgaser ut genom öppning

Hjärtsjukdom bland svenska sjömän, preliminära resultat

Helena Eriksson
helena.eriksson@amm.gu.se

Bakgrund

Tidigare studier har visat att sjömän har en betydligt högre dödlighet jämfört med andra yrkesgrupper men det är inte helt känt varför, hjärtinfarkt skulle dock kunna vara en av orsakerna. Det finns flera riskfaktorer som påverkar risken för att insjukna i hjärtinfarkt. Exempel på sådan yrkesmässig exponering är skiftarbete, bullerexponering och stress vilket har rapporterats vara arbetsmiljöproblem till sjöss i en tidigare enkätstudie. Sjömän har enligt utländska studier en hög förekomst av välkända riskfaktorer för hjärtkärlsjukdom såsom rökning och övervikt, det är dock inte känt hur det ser ut bland svenska sjömän. Syftet var att studera om sjömän anställda i svensk sjöfart har en ökad dödlighet i hjärtinfarkt och ökad risk för att insjukna i hjärtinfarkt jämfört med den övriga befolkningen i Sverige.

Metod

Alla sjömän som var registrerade i sjömansregistret någon gång mellan 1 januari 1985 och 31 december 2013, som varit mönstrade minst 30 dagar under denna period, födda tidigast 1920 och folkbokförda i Sverige, totalt 85 169 sjömän, inkluderades i studien. För att kunna se skillnader i dödlighet delades sjömännen upp i grupper baserat på registrerad tid som sjöman, <1 år, 1-5 år, 5-10 år, 10-20 år och > 20 år. Även indelning efter typ av befattning i fyra grupper: arbetat någon gång som däcksbefäl, någon gång maskinbefäl eller maskinpersonal, däcksmanskap (ej arbetat som befäl eller i maskin) respektive arbetat enbart inom intendentur. Slutligen indelning efter typ av fartyg, de som arbetat enbart på passagerarfartyg respektive de som arbetat på alla typer av fartyg. Sjömännens totala dödlighet och dödlighet i just kranskärlssjukdom, det vill säga hjärtinfarkt och annan sjukdom i hjärtats kranskärl, beräknades genom den standardiserade mortalitetskvoten, SMR, det vill säga kvoten mellan registrerad dödlighet hos sjömännen och dödligheten hos allmänbefolkningen, den förväntade dödligheten. Förenklat så innebär SMR =100 att dödligheten är lika stor som förväntad, SMR över hundra innebär att dödligheten är ökad och SMR mindre än hundra att dödligheten är lägre än förväntad. SMR presenteras nedan med 95% konfidensintervall, KI, vilket ger information om den statistiska osäkerheten. Uppgifter om dödsorsaker har rekvirerats från Socialstyrelsen.

Fotokälla: Sjöfartsverket

Resultat

Det fanns inte någon ökad total dödlighet eller dödlighet i kranskärlssjukdom för varken män eller kvinnor som arbetat enbart på passagerarfartyg. Den totala sammanlagda dödligheten för män som arbetat på alla typer av fartyg var något förhöjd, SMR 105 (95% KI 102-109), även något förhöjd för motsvarande kvinnor SMR 117 (95% KI 104-130). För manliga sjömän som hade arbetat på alla typer av fartyg och som var under 46 år vid dödstillfället så var den totala dödligheten tydligt förhöjd SMR 136 (95% KI 125-148) och tydligt förhöjd även för kranskärlssjukdom 148 (95% KI 106-201). Dödligheten var ännu högre hos de manliga sjömännen som var under 46 år och som hade arbetat 10-20 år som sjömän, total dödlighet SMR 220 (95% KI 189-253) och dödlighet i kranskärlssjukdom SMR 246 (95% KI 131-420). För kvinnliga sjömän i åldern 46-55 år så var den totala dödligheten tydligt förhöjd SMR 140 (95% KI 107-181). Även om man kunde se en tendens till ökad dödlighet så fanns det ingen statistiskt påvisad ökad dödlighet i kranskärlssjukdom hos kvinnor, vilket skulle kunna bero på att det finns färre kvinnliga sjömän vilket ökar den statistiska osäkerheten.

Sammanfattningsvis så fanns det inte någon ökad total dödlighet eller dödlighet i kranskärlssjukdom för vare sig män eller kvinnor som arbetat enbart på passagerarfartyg. Men för de sjömän som arbetat på alla typer av fartyg så fanns det en ökad total dödlighet, både hos män och kvinnor samt påtagligt ökad dödlighet i kranskärlssjukdom bland män yngre än 46 år, särskilt vid många års arbete till sjöss. Ytterligare beräkningar kommer att ske och resultaten kommer att analyseras närmare och presenteras i slutrapporten.

Helena Eriksson, doktorand, läkare-specialist i Arbets- och miljömedicin

Eva Andersson, docent, universitetssjukhusöverläkare-specialist i Yrkes- och miljömedicin

Båda vid Arbets- och miljömedicin, Göteborgs Universitet

Visby Maritime Symposium: International Merchant Shipping in the 21st century: Social Science Perspectives on Opportunities and Challenges

Birgit Pauksztat
birgit.pauksztat@fek.uu.se

Bakgrund

Visby Maritime Symposium, med titeln "International Merchant Shipping in the 21st century: Social Science Perspectives on Opportunities and Challenges" ägde rum på Uppsala Universitet Campus Gotland i Visby, 10-12 oktober 2018. Symposiet organiserades av Dr Birgit Pauksztat (Uppsala Universitet), Dr Claire Pekcan (Safe Marine, UK) och Dr Mike Barnett (MLB Maritime Services, UK), med bidrag från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, Uppsala Universitet/Campus Gotland, och National Maritime College of Ireland.

Syftet med Symposiet var att sammanföra internationella forskare och experter från industrin för att dela insikter från samhällsvetenskaplig forskning, samt diskutera riktningar för framtida forskning som kan bidra till att hantera utmaningar i sjöfarten på ett socialt hållbart sätt.

Bakgrunden till Symposiet är att den teknologiska utvecklingen har varit / är mycket snabb, och det är sannolikt att den kan medföra grundläggande förändringar för de som arbetar inom sjöfartsindustrin. Men medan den teknologiska utvecklingen har fått mycket uppmärksamhet, vet man lite om hur det kommer att påverka människorna i branschen, framför allt de som arbetar ombord på fartygen. Symposiets syfte var därför att börja undersöka konsekvenserna för dessa och diskutera hur samhällsvetenskaplig forskning kan bidra till att utvecklingen inte kommer att skada, utan gagna människorna i branschen.

Deltagare

Symposiet sammanförde internationella forskare och experter från industrin. Symposiets 23 deltagare kom från 17 olika forskningsinstitutioner och organisationer inom maritima sektorn i sex länder (Sverige, Norge, Danmark, Storbritannien, Irland och Australien).

Bland dessa var representanter för ledande forskningsgrupper som undersöker sjöfart utifrån ett samhällsvetenskapligt perspektiv, som t ex Stress Research Institute (Stockholm),

Spännande presentationer under Symposiet, här av Wessel van Leeuwen m.fl. från Stress Research Institute, Stockholm. Foto: Wessel van Leeuwen.

Norges Teknisk-Naturvetenskapliga Universitet (NTNU) (Trondheim), World Maritime University (Malmö), Center of Maritime Health & Society vid University of Southern Denmark, eller Curtin University (Perth).

Vidare hade vi tre experter från industrin som gav huvudanföranden: Peter Swift (Director of Ardmore Shipping Corporation & Vice Chairman of the Sailors' Society, Storbritannien); Tommy Olofsen (Chief Commercial Officer, OSM Maritime Group, Norge) och Vaughan Pomeroy (f.d. Technical Director, Lloyd's Register, Storbritannien). Deras insikter och delvis mycket olika perspektiv och bedömningar gav ett bra grundlag för diskussionerna under Symposiet.

Symposiet

Huvudanföranden av Peter Swift (Director of Ardmore Shipping Corporation & Vice Chairman of the Sailors' Society, Storbritannien), Tommy Olofsen (Chief Commercial Officer, OSM Maritime Group, Norge) och Vaughan Pomeroy (f.d. Technical Director, Lloyd's Register, Storbritannien) tog upp olika aspekter av utvecklingen av sjöfart i framtiden. Dessa sträckte sig från miljökrav och energikällor till digitalisering och olika former av "smart ships", och möjliga implikationer för människorna inom sektorn (som t ex utmaningar gällande utbildning, samarbete i små team, och

välfärd).

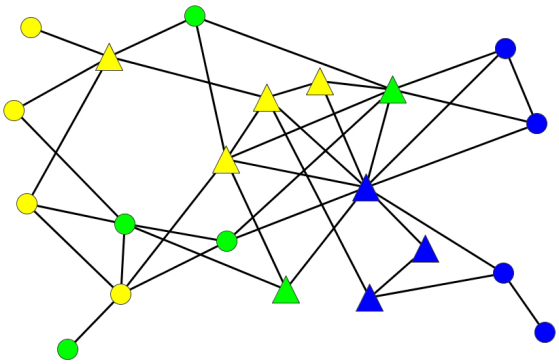
Forskningspresentationerna var mycket varierade, och återspeglade bredden av forskningen inom fältet, både när det gäller metoder (t ex etnografiska studier, enkätstudier, registerbaserade studier, simulatorstudier och medicinska studier) och teman. Presentationerna berörde samarbete och livet ombord (Menon; Pauksztat; Jensen & Swift), härunder frågor om ledarskap, samarbete, förtroende, relationer till vänner och familj, identitet och säkerhet. Frågor om säkerhet ombord var centrala i många av presentationerna (t ex Thorvaldsen & Størkersen; Andrei et al.; Pekcan), som hade till syfte att identifiera faktorer som bidrar till säkerhet till sjöss. Det fanns även ett flertal presentationer om olika aspekter av välfärd (Calderon & Pekcan; Sargent et al.; Herttua et al.), härunder studier om riktlinjer för välfärd ombord och om olika aspekter av fysisk och psykisk hälsa. Det finns fortfarande få studier som undersöker konsekvenserna av nya teknologiska utvecklingar direkt (Schröder-Hinrichs et al; Van Leeuwen et al.).

Programmet hade medvetet lagts upp för att ge deltagarna möjlighet till informella diskussioner under lunch, middagar och en stadsvandring. Detta gjorde det möjligt att fördjupa kontakter och lära känna nya kollegor, vilket möjliggjorde engagerade diskussioner under vår workshop i slutet av Symposiet.

Symposiet avrundades med en workshop där deltagarna diskuterade idéer för framtida forskningsprojekt. För att underlätta diskussionen delades deltagarna upp i två grupper som fokuserade på “technology” respektive “welfare”. Tiden var för kort för att komma fram till fullt utvecklade forskningsfrågor och projekt, men grupperna identifierade flera möjliga problemområden.

Resultat / nästa steg

Symposiet har lyckats uppfylla syften att samla forskare och experter med intresse för samhällsvetenskaplig forskning inom sjöfart, ge en översikt över befintlig forskning inom fältet, och



Presentationerna uppmärksammade nya insikter och metoder, t ex social nätverksanalys som används för att analysera interaktioner mellan individer, t ex vem pratar med vem om problem ombord? I detta exempel står olika färg för olika avdelningar (styrmän, däck, maskin), trekanter symboliserar officerare och cirklar övrig besättning. Grafik: Birgit Pauksztat

påbörja en diskussion om riktningar för framtida forskning som bidrar till att hantera utmaningar i sjöfarten på ett socialt hållbart sätt.

Deltagarna var överens om att de vill fortsätta diskussionen och för att underlätta detta har vi:

- Via en webb-enkät samlat deltagarnas tankar kring möjligheter för framtida projekt. Utifrån det har vi därefter format mindre projektgrupper som kommer att fortsätta arbeta med att utveckla forskningsidéer;
- Upprättat ett diskussionsforum (enbart tillgängligt för gruppmedlemmar) med möjlighet att dela filer, för att underlätta samarbetet inom projektgrupperna;
- Utarbetat planer för att upprätta en publik webbsida.

Dessutom finns det planer om en gemensam publikation av forskningsartiklarna som presenterades på Symposiet, som en ”Special Issue” i en vetenskaplig tidskrift.

Tack

Slutligen vill vi gärna ta tillfället i akt och säga ett stort tack till Stiftelsen. Tack för denna gång – vi ser fram emot möjliga samarbeten i samband med framtida projekt!

Stiftelsens äldsta gratialist

Torbjörn Dalnäs
torbjorn.dalnas@hotmail.se

När före detta sjömannen Folke Carlman fyllde år den 25 november brukade han själv sjunga visan Jungman Jansson, som Dan Andersson diktade 1917:

...Har du gråtit med din Stina, har du kysst din mor på kinden...

Folkes kära hustru sedan bröllopet 1942 hette nämligen Stina – eller på den tiden snarare tilltalad Stina-Maria. De höll ihop i vått och torrt till 1988. Då seglade sjöman Folke in i den sista hamnen, nästan 90 år gammal. Sedan dess är Stina Carlman änka.

Stina, som har uppnått 103 årsringar, är av uppenbart gott virke. Hon hör inte så bra och synen medger inte längre daglig läsning av lokalbladet Jönköpings-Posten. Men minnena från hennes långa och händelserika liv är glasklara.

Hennes hem på Odengatan i Huskvarna vittnar om en konstnärlig ådra, på områden som knyppling, vävning och porslinsmålning. Där finns mängder av föremål som formats av hennes händer.

Stina visar fotografier från maken Folkes sjömanstid, exempelvis från landgång i Australien och söderhavsnationen Tonga. Han tjänstgjorde på många fartyg, däribland flera inom Rederi AB Transatlantic. Sonen Per-Arne Carlman nämner särskilt m/s Mirrabooka; ett av rederiets klassiska aboriginnamn, med stjärnbilden Södra korset som innebörd. Där trivdes Folke särskilt väl. Fartyget byggdes 1928 och försvann ur Transatlantic-flottan 30 år senare. Hon skall ej förväxlas med en senare Mirrabooka, som var i rederiets tjänst 1961-82.

Folke Carlmans seglationstid som telegrafist och styrmanstelegrafist under mellankrigsåren 1924-37 gjorde långt senare hans änka Stina berättigad till det understöd som i Stiftelsens statuter kallas gratial. Med sina 103 år är Stina rentav den äldsta av de numera 150 gratialisterna, att jämföra med det tiodubbla antalet år 1976 (se sidan 9).

Det började med att Stina läste en notis i Jönköpings-Posten om en stiftelse som ger bidrag till sjömän och deras efterlevande. Hon skickade in en ansökan, som omgående beviljades.

Stina Carlman med bröllopsfoto från 1942

– Jag har många gånger tänkt att jag skulle skriva till Stiftelsen och tacka för bidraget, säger Stina Carlman. Gratialet kommer alltid väl till pass. Jag är mycket tacksam!

Termen gratial kommer av latinets gratia, som betyder ynnest. I Sverige har den historiskt kommit i bruk inom det militära, exempelvis Flottans pensionskassa. Samt i vår tid således inom civila Stiftelsen Sveriges Sjömanshus.

Gratialisterna består både av pensionerade sjömän som lever under knappa omständigheter och av efterlevande till dem som avlidit. Sedan 2018 är det belopp de får 12.000 kr två gånger om året. För närmare information om vilka som är berättigade till gratial och hur man ansöker om det, se http://www.sjomanshus.se/hem-2/gratial/.

Stina kommer ursprungligen från värmländska Kil men bor sedan många decennier i småländska Huskvarna, med insjöoceanen Vättern på mycket nära håll.

Efter skolgång i Karlstad arbetade hon ett par år som barnflicka i Göteborg. Hon och en väninna tänkte ta sig ut till sjöss, gärna med någon av Amerikabåtarna. Men det föll på kravet på målsmans tillstånd.

I stället blev det jobb som vårdbiträde på lasarettet i Nässjö. En midsommarafton i början av andra världskriget träffade hon sin Folke. Efter sin sjötid drev han en cigarraffär i Huskvarna och kallade sig köpman. Stina hjälpte till där. Men så kom barnen, Per-Arne och Christina, som krävde sin tid av modern.

Det följdes av anställning på lasarettet i grannorten Jönköping, en kommun som Huskvarna ingår i sedan 1971. Så småningom tog Stina undersköterskeexamen.

Folke sålde cigarraffären och tog i stället anställning på Husqvarnafabriken, där han blev kvar till pensioneringen.

Världen är liten! Under vårt samtal visar det sig att Stina var moster till min arbetskamrat inom Handelsflottans kultur- och fritidsråd, Pelle Löf. Den sedermera framlidne gläd-jespridaren Pelle tjänstgjorde i många år på Rosenhill i Göreborg och som HKF:s platsombud i Rotterdam. Men det är en annan historia.

Stina Carlman med sonen Per-Arne och dottern Christina.

Bildkollage från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Foto: Torbjörn Dalnäs

Bildkollage från Belöningsdag 2018

Foto: Torbjörn Dalnäs

Förvaltningsberättelse

Direktionen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, org nr 802005-7173, med säte i Stockholm, får härmed avlämna årsredovisning för räkenskapsåret 2018-01-01 - 2018-12-31.

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, främst genom utbildning, forskning och utveckling

Flerårsöversikt Belopp i Tkr	**2018**	**2017**	**2016**	**2015**	**2014**
Nettoomsättning	19 274	16 060	15 503	16 115	14 289
Resultat efter finansiella poster	17 550	13 091	16 599	16 439	17 054
Soliditet	97,16%	98,70%	97,01%	99,15%	99,26%

Eget kapital Belopp i Tkr	**Bundet fondkapital**	**Fritt fondkapital**	**Årets resultat**
Ingående balans 20180101	189 518	20 398	13 091
Disposition enligt direktionssammanträde		13 091	-13 091
Under året beviljade bidrag		-15 329	
Under året återförda medel		20	
Seminarium		-186	
Avsättning enligt stadgar	1 927	-1 927	
Årets resultat			17 550
Utgående balans 20181231	191 445	16 066	17 550

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

Resultaträkning

Belopp i Tkr

Intäkter	Not	2018	2017
KK Aktiekonsortium	1	11 714	9 817
KK Aktieindexkonsortium	2	1 072	970
KK Aktieindexkonsortium, utland	3	1 258	1 287
KK Räntekonsortium	4	772	1 447
KK Företagsobligationskonsortium	5	135	143
KK GIVA	6	1 670	1 314
Övriga placeringar	7	2 645	1 082
Övriga räntor	8	8	0
Summa direktavkastning		**19 274**	**16 060**
Verksamhetskostnader			
Kapital Förvaltningsarvoden		-1 061	-626
Administrationskostnader	9	-3 302	-2 599
Förvaltningskostnader	10	-400	-551
Marknadsföringskostnader		-93	-63
Summa verksamhetskostnader		**-4 856**	**-3 839**
Resultat före realisationsvinster		**14 418**	**12 221**
Realisationsvinster	11	3 132	870
Årets överskott före dispositioner	16	**17 550**	**13 091**

Balansräkning

Belopp i Tkr

Tillgångar	**Not**	**2018-12-31**	**2017-12-31**
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	12	223 514	219 043
Inventarier, bokfört värde	13	0	0
Summa anläggningstillgångar		**223 514**	**219 043**
Långfristiga fordringar			
Innovationslån	14	**1 300**	**2 304**
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar		10	2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		1 026	408
Summa kortfristiga fordringar		**1 036**	**410**
Kassa och bank		5 795	4 194
Summa omsättningstillgångar		**6 831**	**4 604**
Summa tillgångar		**231 645**	**225 951**

Skulder och eget kapital			
Eget kapital		**18-12-31**	**17-12-31**
Bundet fondkapital	15	191 445	189 518
Fritt fondkapital	16	33 616	33 489
Summa eget kapital		**225 061**	**223 007**
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		259	218
Övriga skulder		91	59
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		353	347
Beslutade ej utbetalda anslag	17	5 881	2 320
Summa kortfristiga skulder		**6 584**	**2 944**
Summa skulder och eget kapital		**231 645**	**225 951**

Sammandrag balansräkning 2014-2018

Belopp i Tkr

Tillgångar	**18-12-31**	**17-12-31**	**16-12-31**	**15-12-31**	**14-12-31**
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	223 514	219 043	221 501	217 250	209 689
Inventarier netto bokfört värde	0	0	0	0	0
Långfristiga fordringar	1 300	2 304	2 758	2 762	2 766
Kortfristiga fordringar					
Övriga fordringar	10	2	4	2	2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	1 026	408	386	371	216
Kassa och bank	5 795	4 194	4 023	2 077	4 461
Summa tillgångar	**231 645**	**225 951**	**228 672**	**222 462**	**217 134**
Skulder & eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	191 445	189 518	187 912	186 362	184 750
Fritt eget kapital	33 616	33 489	33 935	34 214	30 776
Summa eget kapital	**225 061**	**223 007**	**221 846**	**220 576**	**215 526**
Kortfristiga skulder					
Leverantörsskulder	259	218	188	215	80
Övriga skulder	91	59	146	96	42
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	353	347	359	298	302
Beslutade ej utbetalda anslag	5 881	2 320	6 132	1 277	1 184
Summa eget kapital och skulder	**231 645**	**225 951**	**228 672**	**222 462**	**217 134**

Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen, BFNAR 2012:1 (K3). Principerna är oförändrade jämfört med 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 2018-09-13. 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 placeringstillgångarna ska placeras i räntebärande instrument.

I övrigt hänvisas till Fonddelegationens protokoll 2018:7 samt not 12.

Anslag till institutioner med flera

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 beslutad avtalsperiod. Övriga anslag skuldförs vid beslutstillfället och belastar 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	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Avstämningsdag 30 november Årets utdelning har reinvesterats i GIVA Konsortiet med 7 Mkr resterande har utbetalats.	297,43	249,26	11 714	9 817
Not 2				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Avstämningsdag 30 november Årets utbetalning har utbetalats	7,17	6,49	1 072	970
Not 3				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet, utland	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Avstämningsdag 30 november Årets utdelning har utbetalats	291,8	264,75	1 258	1 287
Not 4				
Utdelning från Räntekonsortiet	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Avstämningsdag 30 november Årets utdelning har utbetalats	1,77	2,29	772	1 447
Not 5				
Utdelning från Företagsobligationskonsortiet	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Avstämningsdag 30 november Årets utdelning har utbetalats	15,78	16,7	135	143
Not 6				
Utdelning från GIVA	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Utbetalning sker tertialvis	65,93	64,09	1 670	1 314
Not 7				
Utdelning från Strukturinvest med flera	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
StrukturInvest Obligationer, Kupongränta utbetalas kvartalsvis	5,8- 6%	5,8 - 6 %	2 395	1 082
Utdelning från direktägda aktier	3,5	-	250	-
Not 8				
	2018	**2017**	**2018**	**2017**
Övriga räntor, mm	0,6%	0,6%	8	0

Not 9

Administrationskostnader (Tkr)	2018	2017
Personalkostnader	1 523	1 513
Andel i lokalkostnader	471	474
Övriga administrationskostnader	808	612
Lighthhouse	500	0
Summa administrationskostnader	**3 302**	**2 599**
Medeltalet anställda	2	2
varav män	1	1

Not 10

Förvaltningskostnader (Tkr)	2018	2017
Arvoden och traktamenten	234	269
Andel i lokalkostnad	150	147
Övriga förvaltningskostnader	16	135
Summa förvaltningskostnader	**400**	**551**

Not 11

Realisationsvinster (Tkr)	2018	2017
Under året har reavinster tagits hem i samband med avyttring av andelar i Aktiekonsortiet, utländska och räntekonsortiet, för att finansiera Stiftelsens verksamhet.	3 132	870

Not 12

Placeringstillgångar

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		För-ändr[1]	Bokfört värde (Tkr)		Marknadsvärde (Tkr)	
	2018	**2017**	**2018**	**2017**	**%**	**2018**	**2017**	**2018**	**2017**
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	39 384	39 384	6 721,34	7 295,62	9,45%	63 380	63 380	264 712	287 329
Aktieindexkonsortiet	149 489	149 489	157,36	172,71	9,06%	17 673	17 673	23 523	25 818
Aktieindexkonsortiet, utland	4 311	4 862	7 931,04	8 297,43	14,36%	6 657	7 507	34 192	40 338
Räntekonsortiet	336 883	529 428	117,53	118,97	0,60%	41 715	65 557	39 595	62 986
Företagsobligations-konsortiet	8 550	8 550	1 033,69	1 041,39	1,81%	8 989	8 989	8 838	8 904
GIVA,	32 679	25 324	921,96	1 030,54	4,30%	33 000	26 000	30 129	26 098
Övriga förvaltade									
Strukturinvest, obliga-tionslån						42 163	20 000	42 163	20 000
Hufvudstaden, aktier	71 500	71 500	136,90	131,40		9 937	9 937	9 788	9 395
Totalvärde						223 514	219 043	452 939	480 868
Övervärde						229 425	261 825		

1) Värdeförändringen är inkl utdelning. Utdelning se not 1 - 7.
Utdelningsprinciper se under Redovisningsprinciper och Kammarkollegiets regelverk, Fonddelegation protokoll 2018:7

Indexförändringar Källa Kammarkollegiet

KK:s jfr-index	**2017/2018**	**2016/2017**
OMX Stockholm Cap GI	-4,60%	9,95%
OMX Stockholm 30 Cap GI	-7,20%	8,93%
MSCI World Index NET (SEK)	-10,50%	13,76%
OMRX Bond All 1-3	0,00%	-0,05%
Nasdaq OMX Kreditindex	0,60%	1,34%

Not 13

Inventarier (Tkr)	2018-12-31	2017-12-31
Ingående bokförda värden		
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

Bokförd avskrivning	**2018-12-31**	**2017-12-31**
Ingående ackumulerad avskrivning	-2 064	-2 064
Årets avskrivning	0	0
Summa bokförd avskrivning	**-2 064**	**-2 064**
Netto bokfört värde	**0**	**0**

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

Inventariebeståndets sammansättning 2018-12-31

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 3 050 Tkr (2 990)

Kapitalets reala förändring 1973-2018

Belopp i Tkr

Balansdag	Kapital enligt balansräkning exkl. disp. avkast	Ej realiserat övervärde i v.papper	Totalt kapital till marknadsvärde	Kapital-73 omräknat efter KPI-index	Real kapitalförändring vinst	Real kapitalförändring förlust	Ackumulerad vinst/förlust	KPI-index Basår 49
1973-06-30	20 794		20 794	20 794				287
1980-06-30	23 001	1 029	24 030	40 687		16 657	- 16 657	562
1985-06-30	30 282	31 414	61 696	68 042	19 831	9 520	- 6 346	879
1990-06-30	126 780	34 466	161 246	92 005	84 412	8 825	69 241	1 189
1991-06-30	128 837	24 545	153 382	100 284		16 143	53 098	1 296
1992-06-30	131 125	16 984	148 109	102 296		7 285	45 813	1 322
1993-06-30	133 566	43 614	177 180	107 223	24 144		69 957	1 384
1994-06-30	135 407	53 733	189 140	109 978	9 205		79 162	1 418
1994-12-31	135 767	58 584	194 351	110 911	4 278		83 440	1 430
1995-12-31	146 143	67 676	213 819	113 393	16 986		100 426	1 462
1996-12-31	148 650	107 705	256 355	112 850	43 079		143 505	1 455
1997-12-31	149 618	139 500	289 118	114 711	30 902		174 407	1 479
1998-12-31	165 812	139 121	304 933	113 470	17 056		191 463	1 463
1999-12-31	166 764	262 272	429 036	114 945	122 628		314 091	1 482
2000-12-31	167 794	257 050	424 844	116 262		5 509	308 582	1 499
2001-12-31	166 036	206 116	372 152	119 365		55 795	252 787	1 539
2002-12-31	169 585	104 038	273 623	121 847		101 011	151 776	1 571
2003-12-31	170 576	133 638	304 214	123 398	29 040		180 816	1 591
2004-12-31	171 476	150 079	321 555	123 708	17 031		197 847	1 595
2005-12-31	172 636	204 973	377 609	124 794	54 868		252 815	1 609
2006-12-31	173 921	238 727	412 648	126 810	33 023		285 838	1 635
2007-12-31	175 324	203 992	379 316	131 212		37 734	248 104	1 692
2008-12-31	176 862	89 504	266 366	132 360		114 098	134 006	1 707
2009-12-31	177 887	142 787	320 674	133 584	53 084		187 090	1 723
2010-12-31	178 955	181 042	359 997	136 668	36 239		223 329	1 763
2011-12-31	180 234	130 690	310 924	139 304		51 709	171 620	1 797
2012-12-31	181 899	148 051	329 950	139 226	19 104		190 724	1 796
2013-12-31	183 321	194 587	377 908	139 459	47 725		238 449	1 799
2014-12-13	184 750	225 654	410 404	138 999	32 956		271 405	1 793
2015-12-31	186 362	227 018	413 380	138 999	2 976		274 381	1 794
2016-12-31	187 912	243 455	431 367	141 404	15 582		289 963	1 825
2017-12-31	189 518	261 825	451 343	143 879	17 501		307 464	1 857
2018-12-31	191 445	229 425	420 870	146 830		33 424	274 040	1 895

Kommentar:

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

Not 14

Innovationslån (Tkr)	2018	2017
Lån för vidareutveckling av projekt Stiftelsen funnit värda att stödja. Lånen kan omsättas men har relativt lång löptid, upp till 5 år.	1 300	2 304

Not 15

Bokfört bundet fondkapital (Tkr)	2018	2017
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	50 352	48 746
årets avsättning	1 927	1 606
Reavinster ingående balanserat värde	114 038	114 038
Summa utgående bokfört bundet fondkapital	**191 445**	**189 518**

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 1973-2018, utvisande per 2018-12-31 ett ackumulerat överskott på 274 041 Tkr (f.å. 307 464).

Not 16

Fritt fondkapital (Tkr)	2018	2017
Ingående kapital 1 januari	33 489	33 935
Årets resultat	17 550	13 091
Stadgeenlig avsättning	-1 927	-1 606
Bidragsverksamheten		
Bidrag till behövande		
Gratial	-3 576	-3 030
Akut hjälp	-138	-175
Övriga bidrag till nytta och gagn för sjöfolket		
Stipendier	-1 841	-1 429
Utbildningsstöd	-517	-1 580
Forskning och utveckling	-7 133	-3 932
Kultur	-318	-352
Belöningar	-1 621	-1 332
Övriga bidrag	-184	-86
	-15 329	**-11 915**
Återförda ej utnyttjade anslag	20	87
Forskningsseminarium	-186	-103
Utgående fritt kapital 31 december	**33 616**	**33 489**

Not 17

Beslutade ej utbetalda bidrag (Tkr)

	2018	2017
Sammansättning		
Utvecklingsstipendier	30	40
Bidrag till institutioner m. fl.	5 851	2 280
Totalt	**5 881**	**2 320**

Utvecklingsstipendier
Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalas. Resterande del utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts.
Per 2018-12-31 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 2018-12-31 hade 8 st institutioner ej rekvirerat hela det möjliga beloppet.

Eventualförpliktelser (Tkr)

	Löptid	2018-12-31	2017-12-31
Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:			
KTH, Fartygs Dynamik	2017-2019	500	1 500
CTH, forskartjänst	2017-2018	0	1 630
Toxiska luftföroreningar	2017-2018	0	1 300
Lighthouse	2018	0	500
Linnéuniversitetet,			
- Intendenturens arbetsmiljö	2018	0	169
- Arbetsmiljö och säkerhet vid val av fartygsbränsle	2018-2020	1 200	2 000
- Proaktivt sjösäkerhetsarbete	2018-2019	1 179	1 376
RISE			
- Systeminriktat erfarenhetsarbete för marin brandsäkerhet	2018	0	735
- Ventilation och brandskyddsåtgärder på roro-däck	2018	0	1 500
- Brand i fordon med alternativa bränslen	2018	0	1 000
Summa eventualförpliktelser		**2 879**	**9 210**

Av beloppet beräknas 2 479 Tkr (6 331) komma att förfalla till betalning under 2019 (2018).

Stockholm den 7 mars 2019

Christer Themnér, Ordförande

Rikard Engström, Vice ordförande

Bengt Eurén

Kenny Reinhold

Christer Lindvall

Christer Nordling, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2019-

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 2018. Stiftelsens årsredovisning ingår på sidorna 46-59 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 2018 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 2018.

Enligt min uppfattning har styrelseledamöterna inte handlat i strid med stiftelselagen, stiftelseförordnandet 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 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 mitt uttalande.

Styrelsens ansvar

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

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, stiftelseförordnandet 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	Stockholm, ordförande, för Sjöbefälsföreningen
Rikard Engström	Göteborg, vice ordförande, för Svensk Sjöfart
Bengt Eurén	Stockholm, för Svensk Sjöfart
Christer Lindvall	Åkersberga, för Sjöbefälsföreningen-O
Kenny Reinhold	Göteborg, för SEKO

Ersättare från 1 maj 2017

Mikael Huss	Stockholm, för Christer Themnér
Christer Bruzelius	Visby, för Rikard Engström
Louise Langley	Donsö, för Bengt Eurén
Fredrik Jahrén	Mariehamn, för Christer Lindvall Från 2017-10-18
Pelle Andersson	Stockholm, för Kenny Reinhold Från 2018-03-07

Tillsynsman

Lisa Lewander	Sjöfartsverket

Christers flickor – Birgitta och Inger. Foto: Torbjörn Dalnäs

Stiftelsens kansli

Christer Nordling	Kanslichef
Inger Örnquist	Kanslist
Birgitta Lönnquist Gemvik	Ekonomiansvarig

Postadress	Katarinavägen 22, 1 tr, 116 45 Stockholm
Telefon:	08-641 44 37
E-post:	info@sjomanshus.se
Hemsida:	www.sjomanshus.se
Orgnr:	80 20 05-7173
Bankgiro:	131-1406

Skriftlig ansökan om:

– Stöd till FoU projekt insänds senast 15 juli respektive 1 oktober.
– Stipendier insänds terminsvis via Sjöfartshögskola/Sjöfartsgymnasium.
– Förslag till ”Belöning 2020” insänds före 1 november 2019.
– Gratial, akut hjälp och utbildningsstöd 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

Produktion: Breakwater Publishing, 2019