



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2023



Stiftelsens utveckling 2018-2023

Belopp i Tkr

Balansdag	2023-12-31	2022-12-31	2021-12-31	2020-12-31	2019-12-31	2018-12-31
Bundet fondkapital enl balansräkning	200 356	198 315	196 487	194 457	193 343	191 445
Bundet fondkapital till marknadsvärde	536 612	478 772	610 810	502 792	504 087	420 870
Ingångskapital omräkn efter KPI index	182 860	175 189	155 973	150 162	149 385	146 830
Real kapitalförändring						
ackumulerat värde	353 752	303 583	454 837	352 630	354 702	274 040
årets förändring	50 169	-151 254	102 207	-2 072	80 662	-33 424
i % av ing. fondkap.markn.v.	10,48%	-24,76%	20,33%	-0,41%	19,17%	-7,41%
Balansomslutning (markn.värde)	593 170	533 034	664 848	553 373	558 066	461 070
Placeringstillgångar						
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	477 188	425 138	545 887	437 454	439 429	354 811
i % av balansomsl.markn.v.	80,45%	79,76%	82,11%	79,05%	78,74%	76,95%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	107 443	100 030	112 035	108 816	112 248	98 128
i % av balansomsl. markn.v.	18,11%	18,77%	16,85%	19,66%	20,11%	21,28%
aktierelaterade tillgångar (bokfvärde)	146 375	145 256	146 784	134 282	134 588	122 398
i % bokf. bundet kapital	73,06%	73,25%	74,70%	69,05%	69,61%	63,93%
Avkastning						
räntor o utdelningar	20 558	18 291	20 276	11 139	18 990	19 274
reavinster/realförluster	421	1 684	670	1 574	13 483	3 132
förändring i övervärden	55 799	-133 866	105 988	-2 409	81 319	-32 400
totalavkastning	76 778	-113 891	126 934	10 304	113 792	-9 994
i % av ing.balansomslutn. markn.v	10,47%	-17,13%	22,94%	1,85%	24,64%	-2,05%
Verksamhetskostnader ¹	5 557	5 326	4 547	4 078	5 214	4 856
Bidragsverksamheten	19 768	12 953	10 596	10 293	10 805	15 329
% av räntor/utdelningar	96,84%	70,89%	52,26%	92,41%	56,90%	79,53%
% " " " ./. kostnader ¹	128,74%	96,34%	65,29%	136,13%	75,69%	102,76%

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



Fotograf: Nina Varumo

Innehåll

Stiftelsens utveckling	2
Året som gick	4
Direktionens ordförande har ordet	5
Historik och bildande	6
Direktionens arbete	7
Personal	8
Bidragsverksamheten 2023	9
Bidragsverksamheten 1972–2023	19
Projekt som stiftelsen stödjer	20
Förvaltningsberättelsen	30
Resultaträkning	31
Balansräkning	32
Noter	34
Revisionsberättelse	44
Stiftelsens Direktion och kansli	46



Stiftelsen besöker SINTEF (Stiftelsen för industriell och teknisk forskning), Trondheim.

Året som gick

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

- Årets direktavkastninguppgick till 20,6 Mkr (18,3).
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 336,3 Mkr (280,5) en ökning (minskning) med 55,8 Mkr (133,9).
 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument uppgår till 146,4 Mkr (145,2) och för räntebärande 102,0 Mkr (99,5).
- Totalavkastningen 76,8 Mkr (-113,9) motsvarar 10,47 % (-17,13) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI, med basår 1949, sedan Stiftelsens start t.o.m 23-12-31: 353,8 Mkr (303,6).
- Verksamhetens kostnader: administration och förvaltning 5,6 Mkr (5,3).
- Bidragsverksamheten 19,8 Mkr (12,9) vilket motsvarar 96,84 % (70,89) av direktavkastningen. Balanserade disponibla medel uppgår per 23-12-31 till 45,4 Mkr (49,7). Beloppet täcker, per balansdagen beslutade åtaganden och verksamhetens kostnader för år 2024.

Summa mottagna medel 1973–2023 (Mkr)

Omräknat enligt KPI (se notering sid. 39)

25,2

182,9

Avkastningsmedel 1973–2023

Avsatta till bundet kapital

175,2

Förbrukade i bidragsverksamheten

415,0

Orealiserade övervärden per 2023-12-31

336,3

Totalt

926,5

i % av mottagna medel

3 676,6%

Konsumentprisindex procentuella förändring 1973-2023

822,3%

Direktionens ordförande har ordet

Såsom ordförande i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus så kan man inte vara något annat än att vara stolt och glad att leda en Direktion och ett litet Kansli som har till uppgift att dela ut pengar till verksamhet som innebär att vi hjälper sjöfolk med ekonomiskt stöd och ger bidrag till forskning, utbildning och vår speciella belöningsverksamhet.

Om jag skulle inleda med Belöningsverksamheten, vilken är Stiftelsens mest publika evenemang. Det äger rum en gång om året, vanligtvis i början av maj månad antingen i Göteborg eller Stockholm. Under Belöningsdagen hyllar vi alla som har belönats genom att uppmärksamma deras framstående prestationer med pompa och ståt. Det är en dag då vi framhäver och firar alla de positiva bidrag som vi valt att belöna.

Samma här, jag slutar aldrig att förundras av alla sluga och bra uppfinningar och förslag på förbättringar för arbetsplatsen som sjöfolket tar fram och en hel del kan även appliceras på andra fartyg i handelsflottan. Vi önskar och uppmanar att fler kvinnor engagerar sig med många förslag och att sjöfolket fortsätter deltaga i verksamheten med att göra förbättringar i sina fartyg.

I samband med detta så vill jag också uppmana och önska att alla rederier/managementföretag att de i akt och mening försöker hjälpa till att utveckla denna förslagsverksamhet ännu mer än vad som görs idag och jag vet att många gör detta idag. Jag tror det finns en bra förbättringspotential i att motivera all personal, framför allt den kvinnliga delen av besättningen. Engagemang och att prioritera intendenturens personal rejält, hjälper både företaget och personalens väl o ve framöver, framför allt om företagen sen tar till sig alla förslag och förbättringar.

Under året har vi till viss del utvidgat vårt samarbete med Lighthouse, Sveriges samverkansplattform för sjöfartsforskning och innovation.

Vi har även gjort insatser för att höras och synas i sociala medier som en del av Stiftelsens engagemang för att belysa vår verksamhet inom forskning och nå fler ekonomiskt behövande.

Det personliga mötet med forskare och Sjö-



Stiftelsens ordförande, Kenny Reinhold.

Fotograf: Nina Varumo.

manskyrkornas verksamheter är dock fortsatt mycket viktigt.

Till sist så vill jag även belysa vikten av att stiftelsen arbetar proaktivt för att hitta fler och ytterligare samarbetspartners när det gäller olika Forskningsinstitut och vi har ett bra och utvecklat samarbete i Sverige, men vi har även gjort ett studiebesök i våra grannländer för att hitta ytterligare samarbete inom forskningsvärlden, senast i Trondheim i Norge och sedan tidigare även i Cardiff, UK, och detta bådär gott för framtidens forskningsprojekt.

Allt detta, sammantaget, har lett till att Stiftelsen har kunnat bidra till värdefulla forskningsbidrag, utbildningsinsatser och hjälpa ekonomiskt behövande vilket syns på storleken av årets beviljade bidrag, som ligger strax under 20 miljoner kronor. Vilket är "all time high".

När jag tittar tillbaka på årets verksamhet 2023 och vad vi har uppnått i och med vårt arbete som beskrivs i denna berättelse, så har satsningarna som av och från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus Direktion, Granskningsgruppens medlemmar och självklart vårt lilla eminenta Kansli, inneburit att vi har gjort fler och större vågor inom sjöfartsklustret och stiftelsens verksamhet har en självklar roll för alla verksamma i sjöfartssverige.

Kenny Reinhold

Historik och bildande

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

Redan den 18 maj samma år ägde det första valet av sjömanshusdirektion rum inför magistraten i Stockholm. Att det var ett stort steg i sjöfartsnäringsens historia framgår av att

det var över trettio skeppsredare närvarande och tjugioåtta kofferdiskeppare.

Efter valet samlades Direktionen till det första protokollförda mötet 1748.

Så småningom tillkom sjömanshus i flera hamnstäder, som mest i 47 städer. Sjömanshusens verk-

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 under 2000-talet 6 Tkr för förvaltning. De totalt mottagna medlen om sålunda 25,2 Mkr motsvarar i dagens penningvärde ett totalt belopp om 182,9 (175,2) Mkr vid omräkning enligt KPI-index, basår 1949. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 2023-12-31 (2022-12-31) till 200,4 (198,3) Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 336,3 (280,5) 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**.



samhet 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 "plåstavgift", 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,



Stiftelsens kanslipersonal tillsammans med del av Direktionen. Fotograf: Anna Janson.

Direktionens arbete

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utövar sin bidragsverksamhet utgående från stadgar fastställda av Kung. 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 sammanträden den 3 maj 2023 valdes Kenny Reinhold, SEKO, som ordförande och Christer Bruzelius, Svensk Sjöfart, som vice ordförande för mandatperioden 2023 – 2026.

Stiftelsen står under tillsyn av Sjöfartsverket.

Som tillsynsman är chefsjuristen vid Sjöfartsverket, Lisa Lewander.

Direktionen har under året haft fyra protokollförda sammanträden. I anslutning till ordinarie sammanträdet i september genomförde Direktionen en resa till Norge, Trondheim. Under resan gjordes studiebesök på NTNU (Norges tekniska – naturvetenskapliga universitet), besök på SINTEF (Sällskapet för industriell och teknisk forskning vid Norges tekniska högskola) samt möte med Zeabus, allt i syfte att fördjupa kontakterna och utbyta nya erfarenheter. Vid mötet med Zeabus diskuterades bla Zeabus kommande autonoma båt-rutt mitt i centrala Stockholm.

Stiftelsens Presidium har hållit fyra protokollförda sammanträden under året. I anslutning till dessa har även genomförts möte med Placeringsutskottet.

Arvoden och traktamenten

Fasta arvoden till ordföranden till vice ordföranden utgår årligen med 25 000 kr respektive med 15 000 kr per år.

Till ordföranden i Granskningsgruppen utgår ett fast arvode om 12 500 kr årligen.

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

Ledamöter som medverkar i styrgrupper



Kanslist och Ekonomiansvarig Birgitta Lönnquist Gemvik och Kanslichef Karl Karell. Fotograf: Anna Janson.

på uppdrag av Direktionen erhåller ett arvode om 4 000 kr där de varit närvarande.

Kansli

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

I lokalerna finns ett bibliotek som bland annat innehåller Stockholms Sjöbefälsskolas

referensbibliotek som donerades till Stiftelsen vid skolans nedläggning 1982. En sökbar förteckning över detta återfinns på Stiftelsens hemsida.

Personal

Kansliet har haft två deltidsarbetande.

Kanslichef: Karl Karell

Kanslist och Ekonomiansvarig: Birgitta Lönnquist Gemvik

För mandatperioden 1 maj 2023 – 30 april 2026 har Direktionen följande sammansättning:

Ordinarie:	Ersättare:	
Kenny Reinhold, ordförande	Pelle Andersson	SEKO
Christer Bruzelius, vice ordförande	Anders Hermansson	Svensk Sjöfart
Oscar Lindgren t.o.m 2023-10-31	Karl Huss t.om 2023-10-31	Sjöbefälsföreningen
Karl Huss fr.o.m 2023-11-01	Malin Persson fr.o.m 2023-11-01	Sjöbefälsföreningen
Anders Boman	Jonas Gunnarsson	Svensk Sjöfart
Lennart Runnegård Jonsson, ledamot	Sandra Stens	Sjöbefälsföreningen – O

Löner och arvoden (Tkr):	2023	2022
Löner	770	702
Arvoden	399	309
Arbetsgivaravgifter	203	163
Totalt	1 373	1 174



Ingela Berntson, VD Skärgårdsredarna, omgiven av 2023 års belöningsmottagare. Fotograf: Nina Varumo.

Bidragsverksamheten 2023

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

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

Siffrorna i rubrikerna avser år 2023 och siffror inom parentes avser år 2022.

Gratiale 5 120 Tkr (4 514)

Gratiale utgår efter Direktionens prövning till personer som är eller har varit verksamma inom sjömansyrket och till sådana personers närmaste anhöriga. Gratialebeloppet är från år 2023 höjt till 40 Tkr/år. Antalet gratialister utvisar en succesiv minskning. År 1976 var antalet gratialister 1 565 personer. Under år 2023 har gratiale utbetalats till totalt 126 (132) personer. Under året har 8 personer (9) beviljats gratiale.

Akut hjälp 145 Tkr (256)

Ekonomiskt bistånd i form av ett engångsbelopp kan utgå till ombordanställd vid uppkomna situationer/behov inom områden som egen hälsa, egen försörjning, eget boende eller egen omskolning på grund av arbets-skada. Under år 2023 har 12 (21) personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 488 Tkr (1 340)

Stiftelsen stöder elever under utbildning med:
Individuella stipendier 815 Tkr (730)

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 år 2023 har 62 (49) studerande beviljats individuellt stipendium.

Lokal utdelning 673 Tkr (610)

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

Under år 2023 har 7 (6) skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Utbildningsstöd 328 Tkr (355)

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.



Säkerhetsträning av fartygsbesättningar och sjöbefälsstudenter. Se sidan 15. Fotograf: Martin Viktorelius.

Sail Training Association 60 Tkr (60)

Har beviljats 60 Tkr för att kunna placera svenska ungdomar på deltagande fartyg i 2023 års Tall Ships Races.

Ungdomsförbundet Sveriges Flotta 60 Tkr (0)

Har beviljats 60 Tkr för genomförande av diplomerad säkerhetsutbildning av ledare vid Seglarskolan Vitsgarn.

Behörighetsförlängning och certifikat 208 Tkr (155)

För att säkerställa att som befäl kunna återgå till sjötjänst, genomför sjöfartshögskolan vid Chalmers kursen "Behörighetsförlängning". Denna kurs är nödvändig 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 kursavgiften men för icke anställda blir utgiften kännbar.

Stiftelsen har beslutat att stödja de sjöbefäl som själva bekostar kursen med ett stipendium uppgående till 50% av kursavgiften, dock maximalt 15 Tkr, fr o m mars 2023. Dessförinnan uppgick det maximala beloppet till 14 Tkr.

Under år 2023 har 14 (12) sjöbefäl tilldelats stipendium enligt ovan.

Forskning och Utveckling 8 930 Tkr (2 767)

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 kan om behov finns följa respektive projekt genom deltagande i referensgrupp.

Under år 2023 har direkt stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna summor avser år 2023 respektive (2022) eller år som särskilt anges.

PÅGÅENDE PROJEKT

First Responder Safe Transfer

Sjöräddningssällskapet ansökte år 2008 om ett bidrag på 300 Tkr för att utveckla tekniken att vid livräddning till sjöss utnyttja Rescuerunners i samverkan med ett större moderfartyg. Vidareutveckling och testning har skett med mål att kunna rekommendera IMO att utveckla regelverket så att en gemensam standard för ombordtagning skapas. Bidrag har även beviljats för utveckling av en prototyp till räddningsbåt med elektisk drivlina.

Totalt har Stiftelsen beviljat 1 650 Tkr. Medfinansiering har skett av Stena Line AB och Safe at Sea AB.

Projektet skall:

- Inventera alternativ för säkerhetsträning
- Leverera rekommendationer och förslag på metodik.

KTH:S fartygsdynamikprogram 300 Tkr (300)

Projektet bygger vidare på KTH:s tidigare projekt "Fartygsdynamik" som Stiftelsen varit med och finansierat med totalt 3 Mkr.

Projektet syftar till utveckling av metoder för sjöegenskapsanalys inklusive hur funktionskravställning ska relateras till objektiva storheter som går att mäta. Projektet syftar även till nationell kompetensförsörjning speciellt om sjöegenskapernas betydelse för arbetsmiljö, dynamisk stabilitet och IMO:s 2: a generations intaktstabilitetskriterier.

Direktionen har beviljat ett stöd på 1 200 Tkr under projektåren 2022 – 2025. Trafikverket



Lena Nord Nilsson, Wergonic AB, medverkande i forskningssymposium. Fotograf: Nina Varumo.

och FMV är med som finansiärer. Projektledare Karl Garne, KTH.

Populärvetenskaplig förmedling av kunskap om fartygs inommiljö 1 247 Tkr (1 318)

Syftet med projektet är att omsätta forskningsresultat till praktiska råd, verktyg och åtgärder ombord för att minska sjöpersonals exponering för ohälsosamma luftföroreningar. Det görs genom ett paket för lättillgänglig och användbar populärvetenskaplig förmedling av kunskap, metoder och rekommendationer om fartygs inommiljö så att sjöpersonalen kan genomföra en del av undersökningen själva.

Direktion har beviljat ett stöd på 2 564 Tkr under projektåren 2022 – 2023. Projektledare är Sarka Langer, IVL Svenska Miljöinstitut.

Internationella sjömäns hälsa, självskattning under Covid-19 pandemin 481 Tkr (241)

Syftet med projektet är att bidra till förbättrad hälsa och välbefinnande bland sjömän genom att dels kartlägga deras hälsa, dels genom att uppmärksamma dessa förhållanden inom sjöfatsindustrin. Projektets resultat kommer att öka förståelsen och kunskapen om hur sjömäns hälsa påverkas av en rad olika faktorer, inte minst under COVID-19 pandemin.

Direktionen har beviljat ett stöd på 722 Tkr under projekttiden 2022 – 2023. Projektledare Martin Stafström, Lunds universitet.

Har vi rätt värde? – Personlig mätning av exponering för partiklar hos sjömän 300 Tkr (0)

Det övergripande syftet, med denna förstudie, är att i en pilotstudie undersöka om personburen mätutrustning kan användas för att effektivt mäta individens exponering för partiklar och om i så fall det skiljer sig från

en mera allmän mätning av luftkvaliteten ombord. Om metoden fungerar kommer detta att leda till en större studie.

Direktionen har beviljat ett stöd på 300 Tkr under projektåren 2023 - 2024. Projektledare Helena Eriksson, Sahlgrenska Universitetssjukhuset.

Den smarta surrningen 530 Tkr (0)

Projektet syftar till att undersöka om det med hjälp av uppkopplade sensorer (IoT) går att få en tidig indikation på om någon surrning i lasten slackar och därmed måste åtgärdas innan det är för sent. Genom att kunna mäta surrningen med hjälp av sensorer skapas en säkrare arbetsmiljö. Tekniken som ska testas bygger på befintliga sensorer som anpassas för applikationen, den är trådlös och drivs med batterier och är idag förhållandevis billig vilket innebär att det finns en stor potential för genomförande i skala.

Direktionen har beviljat ett stöd på 530 Tkr under projektåret 2023. Projektledare Ellinor Forsström, RISE.

Bättre belastningsergonomi för intendenturpersonal i sjöfart 564 Tkr (0)

Belastningsproblematiken är den dominerande arbetsmiljöfrågan i manuella arbeten. Projektets syfte är att genomföra en pilotstudie för att testa, anpassa och utvärdera användningen av "smarta arbetskläder" i sjöfarten för att förebygga belastningsbesvär. Smarta arbetskläder möjliggör riskbedömning av arbetsuppgifter och arbetsmoment vilket leder till att ta fram relevanta åtgärdsförslag. Smarta kläder medger även att personalen kan självträna sin arbetsteknik.

Direktionen har beviljat ett stöd på 940 Tkr under projektåren 2023. – 2024. Projektledare Jörgen Eklund, Wergonic AB.



Fredrik Falkman Sjöräddningssällskapet, medverkande i forskningssymposium. Fotograf: Nina Varumo.

Utvärdering av kvalitetshöjande åtgärder inom handledning till sjöss 560 Tkr (0)

Syftet med projektet är att testa och utvärdera möjliga kvalitetshöjande åtgärder som rör handledning av elever och studenter under deras praktik ombord. Den problemställning som undersöks är hur handledning kan anpassas för att skapa ett högkvalitativt lärande för elever och studenter under deras praktikperioder till sjöss. Ett stärkt handledarskap och nöjda elever/studenter kan även på sikt bidra till sjöfartens kompetensförsörjning.

Direktionen har beviljat ett stöd på 1 680 Tkr under projektåren 2023 – 2025. Projektledare Magnus Boström, Linnéuniversitetet.

Seafarers health and access to healthcare in 2023 1 990 Tkr (0)

Studien kommer att beskriva hälsotillståndet och hälsorelaterade beteenden hos sjöfolk (både det som står under deras kontroll och det som de inte har någon kontroll över, t.ex. sömnkvaliteten) inom både frakt- och kryssningsfartyg. Uppgifterna kommer att visa sjömannens nuvarande hälsobehov samt visa de områden där det har skett betydande positiva förändringar sedan 2011 och 2016 men även visa områden där förbättringar behöver göras. Studien kommer även att beskriva tillgången till hälso- och sjukvård. Forskningen förväntas stimulera till förändringar i praxis som ökar tillgången till hälso- och sjukvård för anställda inom kryssnings- och fraktsektorn. Detta kommer att gynna sjömannens hälsa och välfärd, och det kommer att hjälpa arbetsgivarna att behålla sin sjöbaserade arbetskraft.

Direktionen har beviljat ett stöd på 3 737 Tkr under projektåren 2023 – 2025. Projektledare Professor Helen Sampson, Cardiff University.

Digital ship evacuation assistant, Digi-SEA 135 Tkr (0)

Projektet syftar till att förbättra evakuerings-säkerheten för alla passagerare (oavsett funktionsnedsättning) på fartyg genom användning av adaptiva digitala kommunikationsverktyg. Målet är att stärka kommunikationen med passagerarna före och under en nödsituation.

Projektet syftar även till att öka säkerhetsmedvetandet hos passagerarna och därmed underlätta arbetet för besättningen och räddningspersonalen. Möjligheterna med personlig elektronik och infrastruktur kan vara: * Realtidsinformation till passagerare i händelse av en nödsituation. * Hitta effektivare sätt att kommunicera instruktioner, stigar, kartor * Insamling av information från passagerare i en nödsituation.

Direktionen har beviljat 810 Tkr under projektåren 2023 – 2025. Projektledare är Anne Dederichs, RISE.

EOS - Eyes On Scene - Drönare för säkrare och effektivare sjöräddning 600 Tkr (0)

Det övergripande projektet syftar till att ge sjöräddningsbesättningar och räddningsledare tidiga lägesbilder och det aktuella delprojektet syftar till att ta fram robust flyghårdvara som kan leverera bilder från platsen under de förhållanden som förekommer.

Efter flera års arbete har SSRS fått Sveriges första tillstånd i sitt slag att flyga drönare bortom synhåll - för närvarande över Göteborgsskärgård - för testverksamhet och för att utveckla teknik och metodik.

Direktion har beviljat 900 Tkr under projektåren 2023 – 2024. Projektledare är Fredrik Falkman, SSRS.



Martin Viktorelius, Högskolan i Halmstad, medverkande i forskningssymposium. Fotograf: Nina Varumo.

Impact of Scrubbers on Seafarers Health and Safety 294 Tkr (0)

Projektet syftar till att utöka tidigare sammanställda data om skrubbertvättvattenkoncentrationer av farliga ämnen och pH till att omfatta användning av stark bas i slutna skrubbrar och avgränsningsbedömning av hanterings- och bortskaffningsmetoder. På grundval av resultaten kommer en systematisk genomgång av riskbedömningen att följa för att visa risken för exponering, fastställandet av farliga nivåer för människors hälsa samt respektive förebyggande metoder. Resultaten kommer att ligga till grund för en kursbeskrivning i frågan. Denna genomförbarhetsstudie kan ge värdefull kunskap om hur föroreningar som finns i skrubbrar bör beaktas ur ett hälsoperspektiv för att underlätta evidensbaserade välgrundade beslut i framtida teknik- och policyutveckling.

Direktionen har beviljat 294 Tkr under projektåret 2023. Projektledare är Desponia Andrioti Bygvraa, Göteborgs universitet.

Styrmedel i Sjöfarten och effekterna på arbetsmiljö och levnadsvillkor ombord 300 Tkr (0)

Studien syftar till att studera hur arbets- och levnadsvillkoren ombord påverkas som ett resultat av styrmedel som syftar till att minska utsläppen i sjöfarten. Studien skall även ge underlag till diskussion kring hur styrmedel och specifikt 5000 GT gränsen i regelverk från EU och IMO kan påverka utformning av fartyg och arbetsmiljön ombord samt hur dessa står sig mot ILO, MLC, STCW.

Direktionen har beviljat 300 Tkr under projektåret 2023. Projektledare är Joakim Dahlman, VTI.

Mäta social hållbarhet till sjöss 300 Tkr (0)

Projektets syfte är att utveckla poängsättning för sociala kriterier som kan införlivas i Clean

Shipping Index. Det finns metoder att mäta fartygs hållbarhetskriterier främst avseende miljöparametrar, bl.a. i Clean Shipping Index (CSI) medan det saknas metoder för andra hållbarhetskriterier.

Direktionen har beviljat 300 Tkr under projektåret 2023. Projektledare Erik Fridell, IVL.

Säker vätgasbunkring 300 Tkr (0)

I dag saknas rutiner och regelverk som beskriver hur bunker infrastrukturen ska var utformad, hur bunkringsförfaranden ska genomföras samt hur hantering och underhåll av vätgasen ska gå till för att uppnå den eftersträlvade säkerhetsnivån.

Syftet med detta projekt är att utreda dessa frågor ur besättningens och personalens perspektiv. Dvs genom att göra en riskanalys av bunkringen utreda frågor som rör personalens säkerhet ombord på fartyget, i terminalen samt säkerheten för potentiella passagerare. Målet är att kunna beskriva nödvändiga säkerhetsåtgärder och rutiner som behövs för att minimera riskerna och säkerhetsställa att bunkringen kan ske på ett säkert sätt för samtliga av dessa grupper.

Direktion har beviljat 900 Tkr under projektåren 2023 – 2024. Projektledare Ellinor Forsström, RISE.

Eftergift av villkorat Innovationslån, "Vingen" 1 000 Tkr (0)

För beskrivning av projektet se vidare under Innovationslån, nedan.

AVSLUTADE PROJEKT

Beredskap och motståndskraft i högriskoperationer – En explanatorisk studie av utbildningsbehov till sjöss 0 Tkr (300)

Syftet med projektet är att kartlägga behov av utbildning och beredskap. Studien ställer



Christina Stave, VTI, medverkande i forskningssymposium. Fotograf: Nina Varumo.

bla annat följande fråga: vilka är utbildningsbehoven för volontärer som är involverade i sökning och räddning av migranter i Medelhavet.

Förstudien syftar till att undersöka och kartlägga träningsbehov med avseende på själva SAR-operationen, interaktion med migranter under deras tid ombord och sjömäns psykiska hälsa i samband med dessa händelser. Direktionen har beviljat ett stöd på 300 Tkr under år 2022. Projektledare Gesa Praetorius, VTI.

Projektet har slutredovisats under hösten 2023.

Säkerhetsträning av Fartygsbesättningar för Resilience 0 Tkr (0)

Det övergripande målet med projektet är att kartlägga och utvärdera dagens säkerhetsträning för att utveckla förslag på verktygslåda för inspirerande och engagerande lärande för ökad sjösäkerhet.

- Träningsprogram för sjöfartens säkerhetsarbete.
 - Skall motverka slentrian i säkerhetsarbetet
 - Gå från inrapporterade olycksstatistik och incidentstatistik till säkerhets- och hållbarhetsfrågor med fokus på Resilience
- Projektet skall specifikt studera
- hur tränas beredskap inom olika avdelningar (däck, maskin, intendentur) ombord
 - vilka färdigheter och förmågor karakteriserar bra egenskaper
 - hur fastställs träningsbehov och hur bedöms träningsresultat i beredskapsträning
 - hur kan beredskapsträningen förbättras för att bemöta dagens och framtidens utmaningar i sjöfartsdomänen.

Direktionen har beslutat att stödja projektet med 3 427 Tkr under åren 2020 - 2021. På grund av pandemin har projektet för-

längts till hösten 2023. Projektledare är Carl Hult, Linnéuniversitetet.

Projektet har slutredovisats under 2023, bl. a med en workshop på Lindholmen Science park, Göteborg den 24 november.

Hållbarhetskultur inom sjöfarten 0 Tkr (279)

Syftet är att testa en ny metod för att utveckla miljöarbetet, genom att sammanställa och konstruera en enkät som mäter attityder till hållbarhet. Projektet utgår från metoder och enkäter som utvecklats inom säkerhetskulturen. Genom att mäta hållbarhetskultur kan man få kunskap om vilka bra/dåliga sidor som behöver utvecklas för att kunna förbättra arbetsmiljön och hållbarheten för sjöfartsanställda.

Direktion har beviljat ett stöd på 279 Tkr under projektåret 2022. Projektledare är Christina Stave, VTI (Statens väg och transportforskningsinstitut). Projektet har slutredovisats under hösten 2023.

KOMMANDE PROJEKT

Carbon diOxide Fire Fighting Experimental Evaluation, COFFE

Projektets syfte är att undersöka koldioxid som släckmedium för elbilsbränder på biltransportfartyg. Projektet kommer att direkt svara på de angelägna frågorna om koldioxid är ett lämpligt släckmedel för att dämpa brandspridning eller att släcka en brand i ett fordonsutrymme på biltransportfartyg med batteridrivna fordon. Ett större syfte är att bidra till säkrare transport till sjöss.

Direktionen har beviljat 2 104 Tkr under projektåren 2024 – 2026. Projektledare är Anna Karlsson, RISE



Lennart Johnson intervjuar årets mottagare av litteraturpriset, Nathan Shachar. Fotograf: Torbjörn Dalnäs.

TEMPO, Transport Efficiency and the People Onboard

Projektet undersöker vilka konsekvenser effektiviserade logistikkedjor i sjöfarten (just in time) har på besättningens välmående och arbetsförutsättningar.

För att minska sjöfartens klimatavtryck görs allt fler försök kring Just In Time-anlöp (JIT) för fartyg, bland annat i Gävles och finska Raumas hamnar. Syftet med JIT är dels att minska bränsleförbrukningen under färd, dels att förbättra hamnlogistiken. Projektet sker i samarbete med olika rederier. Genom att inkludera rederier med varierande erfarenhet av JIT blir det möjligt att skapa ett brett forskningsunderlag och sprida kunskaper i branschen.

Direktion har beviljat 1 097 Tkr under projektåren 2024 – 2025. Projektledare är Stafan Bram, RISE.

Kultur 249 Tkr (317)

De större bidragen utgörs av

Bok- och Biblioteksmässan 133 Tkr (158)

Sjöfartsmontern på Bokmässan: Årets Höjdpunkt för Sjöfartsentusiaster

Årets Bokmässa bjöd på en lysande upplaga av Sjöfartsmontern, en central punkt för sjöfartsintresserade besökare. Höjdpunkten var utdelningen av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris till Nathan Shachar för hans bok "Johnsonlinjen och Latinamerika", som kastar ljus över ett 150-årigt rederis historia och dess pionjärbete med linjetrafik till Buenos Aires.

ITF Seafarers Trusts fotoutställning "Life at Sea" fängslade besökarna, och glädjande nog var många kvinnor representerade i montern. Författarna Emily Gyllenspetz och Nils-Ove Jansson bidrog också till monterns framgång

med sina verk. Etnologen och fartygshistorikern Claes-Göran Wetterholm trollband publiken under sitt timslånga framträdande, där hans omfattande kunskap om "Titanic" gjorde honom till en magnet för entusiaster.

Nya medarrangörer som Voice of the Ocean och Sjöhistoriska Samfundet tillförde positiv energi till evenemanget. Sjöfartsmontern har återigen bevisat sitt värde som en central plats för sjöfartslitteratur och kultur. Årets mässa var en fullträff, och Sjöfartsmontern förblir en strålande fyr för alla som älskar sjöfart och litteratur.

Krigsseglarna 31 Tkr (14)

Sjömanskyrkorna i Sverige arrangerar i nära samarbete med Stiftelsen Sveriges Sjömanshus på olika platser i Sverige en årlig minneshögtid för svenska krigsseglare.

Aktiviteter har skett i Uddevalla och representer från Direktionen närvarade vid kransnedläggningarna i Nynäshamn och Göteborg.

ÖVRIGT KULTURSTÖD HAR UTGÅTT TILL

Anders Wällhed 25 Tkr

Bidrag till tryckning av bok "Räddningsskepparens son".

Thorbjörn Lindberg 25 Tkr

Bidrag till tryckning av bok "Uteseglarna"

Sjöfartens Kultursällskap 25 Tkr

Serviceavgift

Belöningsverksamhet 1 678 Tkr (1 879)

Den 4 maj hölls den årliga Belöningsdagen av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, där innovativa sjöfolk prisades för sina smarta och praktiska lösningar ombord. Evenemanget ägde rum på Långedragts värdshus i Göteborg och samlade



Prisutdelare Ingela Berntson och Belönad Ted Litens. I bakgrunden Granskningsgruppens ordförande Cecilia Österman. Fotograf: Nina Varumo.

en imponerande mängd kreativa idéer från 29 fartyg och 15 rederier.

Den årliga belöningshögtiden är stiftelsens mest offentliga evenemang och kanske det som Stiftelsen är mest känd för inom sjöfartsbranschen.

För att sprida kunskap om denna bland sjöfolket annonseras i fackpressen, webben samt digitala utskick med nyhetsbrev.

Det är då Stiftelsen delar ut belöningar för att stimulera och uppmuntra enskilda och grupper av sjöfolk. Och flera av de forskningsinsatser som får stöd ger anledning till forskningssymposium på belöningsdagen.

Dagen inleddes med en presentation av Fredrik Falkman från SSRS som handlade om ett projekt med "Bärplansbåt för sjöräddning". Därefter följde Lena Nord Nilsson från Wergonic AB som berättade om en pilotstudie för att anpassa, testa och utvärdera användning av "Smarta arbetskläder" i sjöfarten för att förebygga belastningsbesvär. Slutligen beskrev Christina Stave från VTI Projektet "Hållbarhetskultur inom sjöfarten".

Prisutdelare för dagen var Ingela Berntson, tillträdande vd för Skärgårdsredarna. Hon höll ett stämningsfullt hyllningstal till pristagarna.

Totalt delades 35 belöningar ut för arbetsmiljöförbättrande och säkerhetshöjande åtgärder ombord.

De belönade förslagen presenterades av Granskningsgruppens ordförande Cecilia Österman och åskådliggjordes med de videofilmer som de belönade skickat in.

Årets hedersomnämning gick till M/S Aurora af Helsingborg som utmärkt sig genom det sätt som de belönade förslagen har genomförts och implementerats ombord.

Sjöräddningsbelöning gick till M/S Stena Scandica och M/V Finnfellow för deras insatser i samband med brandbekämpning ombord

respektive livräddning på en arbetskollega.

Under dagen utdelades även en idrottsbelöning till representanter för studentkåren Lambda samt Hedersbelöning, till Björn Molin för sina många förtjänstfulla år i Granskningsgruppen.

Totalt summerar sig årets belöningar till 640 Tkr. Som en hyllning till sjöfartens kreativa hjältar och deras bidrag till att göra sjöfarten smartare, enklare och mer användbar än någonsin tidigare, avslutades dagen med ett framförande av kören Göteborgs nya flickkör innan lunchen på Långedragts värdshus. De belönades tack framfördes av Sjökapten Björn Molin och tillsynsmyndighetens tack framfördes av Joel Smith, ställföreträdande GD SjöV.

GRANSKNINGSGRUPPEN OCH ÖVRIGA BEREDNINGSGRUPPENS ORGAN

En viktig del av Stiftelsens verksamhet är de grupper som bereder och lämnar förslag avseende årets belöningar. Gruppernas arbeten är en förutsättning för Belöningsverksamheten.

Granskningsgruppen

Som för närvarande består av en ordförande och sju ledamöter, är utvalda för sina unika kompetenser inom respektive specialområde.

Gruppen, som utgör stiftelsens beredningsorgan avseende belöningar och stipendier, påbörjar sitt arbete under hösten när de får sig tillsända årets förslag till belöningar.

Förslagen fördelas på de olika ledamöterna för specialgranskning och analys. En dag i januari samlas så hela gruppen för gemensam genomgång av samtliga förslag. Utifrån en särskild värderingsmetodik bedöms varje förslag vilket i slutändan resulterar i Gruppens samlade förslag till Direktionen avseende årets belöningar. Förslaget åtföljs av de av ordförande författade motivtexter som sedan



Granskningsgruppen och sekreterare efter genomgång av årets belöningsförslag. Pelle Andersson, Sofia Lundmark, Karl Karell, Cecilia Österman, Mats Höglblom, Malin Persson, Jeanette Gandesjö, Anders Wikström, Bo Lindgren.

återfinns i Belöningsfoldern. Utöver Granskningsgruppen har övriga belöningar under år 2023 beretts av följande personer

Idrottsbelöningskommittén

Hans Fredriksson
Agneta Swensson

Litteraturpriskommittén

Torbjörn Dalnäs
Linda Sundgren

Sjöräddningskommittén

Ann-Louise Karlsson

Övriga bidrag 1 830 Tkr (1 525)

Sjöräddningssällskapet, SSRS, 0 Tkr (750)

Direktionen beslöt att bevilja SSRS 750 Tkr för prototyp av Bärplansbåt. Projektet syftar till att utvärdera huruvida bärplan skulle kunna möjliggöra elektrifiering och en bättre arbetsmiljö för besättningar på arbetsbåtar. Projektet är ännu inte slutredovisat. Projektledare är Fredrik Falkman, SSRS.

Sjöräddningssällskapet, SSRS 1 500 Tkr (600)

Finansiering till en ny räddningsbåt i K8- klassen till Sjöräddningssällskapets räddningsstation i Södertälje. Stationen är i behov av en räddningsenhet som uppfyller de krav som ställs för att effektivt kunna arbeta med sjöräddning i upptagningsområdet Södertälje kanal och farvattnen både norr (Mälaren) och söder (Östersjön) om slussen. Byggtiden är under åren 2022 – 2024.

Direktion har beslutat att stödja projektet med 3 000 Tkr under åren 2022 – 2025.

Donsö Shipping Meet AB 0 Tkr (175)

Direktionen beslöt att stödja genomföran-

det av en seminariedag om brandsäkerhet. Brandsäkerhet är högst aktuell då alternativa bränslen ökar. Både fartyg och fartygens last (t. ex bilar och lastbilar) använder nya typer av bränslen. Detta ställer nya krav på fartygens system, utrustning och rutiner för att hantera eventuella bränder ombord.

Breaking the Ice 300 Tkr (0)

Med dokumentärfilmen "Breaking the Ice" vill jag visa en kvinnlig sjöman som bryter isen både bokstavligen och i bildlig mening. Jag vill med filmen inspirera människor att bryta normer där de begränsar och stänger in oss, där de förhindrar att vi kan blomma ut till vår fulla potential. Jag vill uppmuntra till att vi i jämställdheten ser lösningar, chanser och möjligheter att växa och utvecklas.

Filmen beräknas bli 20 – 30 minuter. Jag hoppas att kunna sälja den till SVT och arte, och jag kommer att visa den på filmfestivaler och gärna på sjömansklubbar

Sjömansservice 20 Tkr (0)

Syftet med bidraget är att sjömän, aktiva, sjö-pensionärer och studerande på Sjöfartshögskolorna skall få bra fritid med roliga evenemang och kunskapsöverföring.

Rosenhill Seamen's Center 10 Tkr (0)

Bidrag till genomförande av Martha afton.

VILLKORADE INNOVATIONSLÅN

Vingen 1 000 Tkr

Innovatören Hans Sjöblom har under en längre tid arbetat med att utveckla 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



Uppföljande möte kring framtida samarbeten på Kansliet i Stockholm, oktober 2023. Från höger i bild: Gunnar Lamvik och Asbjörn Ahlberg från SINTEF samt Kenny Reinhold från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus. Läs mer på sidan 25. Fotograf: Karl Karell.

storlek. Paketet kan appliceras på t ex en liv-väst. Vingen som fylls med helium är så aerodynamiskt utformad att den oavsett vindhastighet håller sig på den höjd som medges av linan till den nödställda, ca 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. Lånet utbetalades år 2011.

På grund av pandemin har verksamheten under åren 2020 – 2022 ställts in. Projektet är inte slutredovisat.

Under år 2023 har innovationslånet eftergivits då projektet bedöms varken ha gett eller kan förväntas ge tillräckligt stort ekonomiskt utbyte för att bära kostnaderna för eventuell återbetalning.

Det eftergivna lånet redovisas under FoU.

Lighthouse

Syftet med Lighthouse är att vara en plattform för samverkan och kunskapsutbyte inom maritim forskning och innovation med

huvuduppgifter inom tre områden

- Samverkan och nätverk
- Program, projektering och finansiering
- Kommunikation

Lighthouse har utvecklats från att i samarbete med Svensk Sjöfart (fd Sveriges Redarförening) Chalmers och Handelshögskolan i Göteborg stärka sjöfartsutbildning och forskning vid de ingående universiteten, till att vara ett svenskt maritimt kompetenscenter baserat på trippelhelix-samverkan mellan industri, akademi och offentlig sektor kring tvärvetenskaplig forskning, utveckling och innovation för en snabbare och effektivare förnyelse av sjöfarten liksom utveckling av nya lösningar och produkter.

Stiftelsen har varit delaktig i Lighthouse, som partner mellan åren 2015 – 2017. Deltagande utvärderades efter denna period och Direktion kom då fram till att stödet för Lighthouse, utifrån Stiftelsens ändamål ej längre kan betraktas som ett bidrag. Stödet om 500 Tkr redovisas fr o m 2018 som en kostnad, se Not 10.

Stiftelsen har fortsatt vara delaktig i Lighthouse och under året har ett nytt avtal tecknats för perioden 2022 – 2024 med möjlighet till förlängning i ytterligare två år.

Granskningsgruppen har under 2023 haft följande sammansättning:

Cecilia Österman, Ordförande
 Pelle Andersson
 Jeanette Ganesjö
 Mats Höglom
 Bo Lindgren
 Sofia Lundmark
 Malin Persson
 Anders Wikström

Kanslichefen fungerar som gruppens sekreterare.

Förslag till
 ”Belöning 2025”
 insänds före
 1 november 2024

Bidragsverksamheten under 1972/73-2023

Belopp i Tkr

Period	Gratual	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%
2019	3 480	263	1 899	395	2 902	313	1 553	0	10 805
	32,21%	2,43%	17,57%	3,66%	26,86%	2,90%	14,37%	0	100,00%
2020	3 300	94	1 423	503	3 248	208	1 239	278	10 293
	32,06%	0,92%	13,82%	4,89%	31,55%	2,02%	12,04%	2,70%	100,00%
2021	3 710	264	1 703	628	2 875	108	1 128	181	10 596
	35,01%	2,49%	16,07%	5,93%	27,13%	0,97%	10,65%	1,76%	100,00%
2022	4 514	256	1 340	355	2 767	317	1 879	1 525	12 953
	42,60%	2,42%	12,64%	3,35%	26,11%	2,99%	17,73%	14,39%	100,00%
2023	5 120	145	1 488	328	8 930	249	1 678	1 830	19 768
	25,90%	0,73%	7,53%	1,66%	45,17%	1,26%	8,49%	9,26%	100,00%
Totalt	122 435	4 861	83 391	42 424	98 606	21 029	32 864	9 439	415 049
	29,50%	1,17%	20,09%	10,22%	23,76%	5,07%	7,92%	2,27%	100,00%

Bärplan för arbetsmiljö och elektrifiering – Forskningsplattform

Inom flera samverkande projekt (se faktaruta) utvecklar Sjöräddningssällskapet med partners elektriska räddningsbåts-prototyper som skall vara fria från växthusgas-emissioner under gång.

Dagens räddningsbåtar har uthållighet som vida överskrider behovet vid en majoritet av räddningsuppdragen. Samtidigt har dagens bästa elektriska drivlinor bara runt en tiondel av den användbara energin per viktenhet jämfört med en förbrännings-drivlina.

Inom projektet "Emissionsfri Sjöräddning" har vi gått igenom tusentals av de senaste årens sjöräddningsuppdrag och då funnit att ca hälften av uppdragen har gjorts med våra öppna båtar, och att 95-percentilen av dessa uppdrag faller under uppdragsprofilen 15 Nm sprint (35 knop) och 15 Nm bogsering.

Tillsammans med RISE/SSPA har en ett antal teoretiska båtar med batteri-elektrisk drivlina jämförts med den uppställda uppdragsprofilen. Utvärderingen visar att bästa vägen

att uppfylla uppdragsprofilens krav med dagens batteriteknik är att ta hjälp av de stora energibesparingar som bärplan kan erbjuda. När en båt flyger på bärplan kan motståndet reduceras med upp till 80% genom att skrovet friktions- och vågmotstånd uteblir.

Eftersom bärplan medför nya utmaningar och projektosäkerheter, inte minst avseende trygg styrning av båtens flyghöjd i olika sjöförhållanden har Sjöräddningssällskapet sökt och beviljats bidrag av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för att kunna bygga en mindre testplattform.

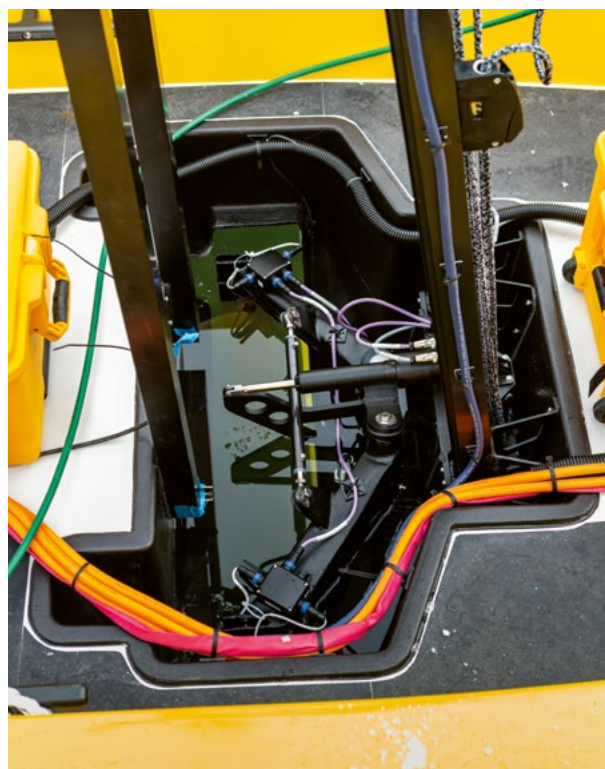
Resultatet är en mindre kopia av den 9 meter långa räddningsbåts-prototyp, kallad X9, som är under byggnation. Den mindre kopian, under arbetsnamnet X06 (Experimental skala 0,6), har börjat användas för provning av olika delsystem. Den har flugit på sina bärplan under bogsering, men väntar fortfarande på att få flyga under egen framdrift – något som förväntas under våren 2024.



Fotograf: Mats Ryde, Sjöräddningssällskapet

Bärplan erbjuder vid sidan om energibesparing också möjlighet till förbättrad arbetsmiljö, genom minskade vertikala accelerationer, d.v.s. missat hoppande i vågor. Avsikten är att skal-prototypen XO6 skall bli en plattform för vidare forskning kring hur bärplan kan förbättra arbetsmiljön ombord i snabbgående arbetsbåtar. Bland annat kommer båten att bidra till forskningsprojektet "ASK - Arbetsbåtars sjöegenskaps-kriterier" som syftar till att ta fram kriterier för kravställning på arbetsmiljö ombord i arbetsbåtar.

Ur sjöräddningsperspektiv ser vi bärplans-tekniken som en möjlighet inte bara att kunna påbörja en elektrifiering av räddningsflottan, utan också att kunna komma fram snabbare till haverister med mindre belastning på våra besättningar på grund av hög fart och sjögång.



Samverkande projekt inom emissionsfrihet, elektrifiering, bärplan och arbetsmiljö

Genom projektet "Emissionsfri sjöräddning" med finansiering från Postkodlotteriets "Drömprojekt" och "Bärplan för arbetsmiljö och elektrifiering" med finansiering från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus har Sjøräddningssällskapet kunnat gå med som part och medfinansiar i flera relaterade projekt som i sin tur bidrar till utvecklingen av Sjøräddningssällskapet emissionsfria räddningsbåtsprototyper:

ELINN – Utveckling av nya elektriska motorer, med finansiering från Energimyndigheten och deltagande från Zparq AB, KTH, Trafikverket Färjerederiet, RISE (SSPA), Aston Harald Composites AB, och Micropower AB.

DWT – Verifiering av bärplans-system; med finansiering från Energimyndigheten och deltagande från Mantaray AB

NG-FREEBS – Utveckling av robusta bärplans-system; med finansiering från Trafikverket och deltagande från KTH, SSPA (RISE), Zparq AB, Aston Harald Composites AB, Chalmers.

Projektet ASK – Arbetsbåtars sjöegenskaps-kriterier bedrivs av RISE (SSPA) och KTH med deltagande från Sjöfartsverket, Chalmers Maritime Human Factors och Sjøräddningssällskapet, och med finansiering från Trafikverket.

Hållbarhetskultur inom sjöfarten

För att nå miljömålen inom sjöfarten behövs en hållbarhetskultur som är förankrad i organisationen. Den skall innefatta alla, från ledningsnivå till alla anställda. Med kultur menar vi attityder och normer som påverkar tankar och beteenden i organisationer. Inom hållbarhetsforskningen kallas det för Green Culture och avser ekologisk hållbarhet.

Huvudfokus är oftast på tekniska åtgärder såsom bränsle, luftföroreningar eller återvinning. Däremot är det färre studier som har undersökt attityder och beteende inom sjöfartens hållbarhetsarbete. Denna studie har fokus på hållbarhetskultur då den är grundläggande för de beslut som påverkar hållbarheten i organisationen.

Tre workshops genomfördes under 2022–2023 med lärdomar från forskningen av säkerhetskultur. Information samlades till grund för att utforma och testa en enkät för hållbarhetskultur. I fokus var den ekologiska hållbarheten, men även ekonomisk och social hållbarhet berördes. Enkäten testades på två rederier inom sjöfarten med varierande storlek och verksamhet.

Över 1 000 personer från företagen svarade på frågorna som representerade följande områden: ledningens och den närmaste cheffens engagemang i hållbarhetsfrågor, medarbetarnas engagemang och hantering av hållbarhet samt egen prioritering och uppfattning av hållbarhet i arbetet.

Resultaten visade att de deltagande företagen hade en god hållbarhetskultur, men kunde bli bättre inom vissa områden. Svarsfrekvensen var dock låg och dubbelt så många i ledande ställning svarade jämfört

med manskap och administration. Vi ser förbättrad kommunikation som en viktig faktor att utveckla för att sprida kunskap och engagemang för hållbarhet.

Resultaten visar också att hållbarhet inte är lika tydligt som säkerhet, de olika delarna med ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet gör det dessutom mycket brett och därför ibland oklart. Begreppet hållbarhet behöver förklaras och diskuteras så att alla ser och förstår vad de kan bidra med.

Det är viktigt att visa vad olika avdelningar, ledningen och företaget gör, inte bara som reklam utåt utan även internt. En god hållbarhetskultur förutsätter samarbete mellan olika nivåer i organisationen för att utveckla ledarskap, kommunikation och rutiner som systematiskt kan följas. För att få ökat engagemang behövs delaktighet och mer förståelse mellan personal ombord och iland.

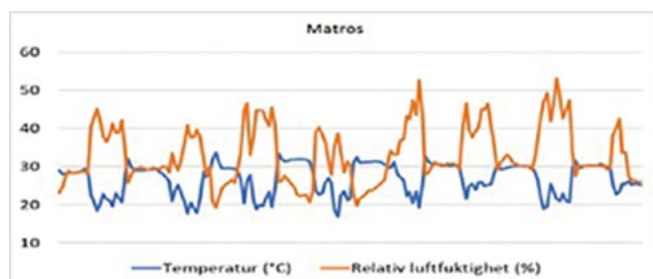
Om enkäten fortsätter att användas skulle det kunna bidra till ett ökat engagemang för miljö- och hållbarhetsarbete och en förbättrad arbetsmiljö för de anställda. På sikt kan det även ge konkurrensfördelar för branschen. Då ledare gör åtaganden och hållbarhetskulturen utvecklas, kan det leda till ett ökat tryck på förändring.

Enkäten kan bidra med att kartlägga och arbeta med hållbarhetskulturen, så att miljöfrågorna kan flyttas upp på dagordningen och en ökad hållbarhet inom sjöfarten uppnås. Tack till Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och till alla som deltog i studien. Projektet finansierades även av VTI, Statens väg och transportforskningsinstitut.

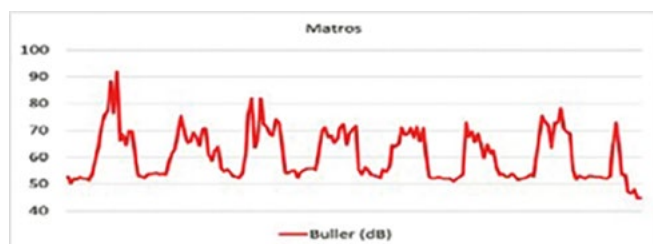
Sammanfattning till årsrapport av projekt: ”Har vi rätt värde?”

Bakgrund och syfte

I en europeisk studie, EPHOR, undersöks personer från allmänbefolkningen med sensorboxar, aktivitetsklocka, passiva provtagare, provtagning och lungfunktionstest. Genom forskningssamarbete har vi fått möjligheten att testa dessa metoder på fem sjömän. Syftet var att undersöka om sensorboxar kan användas för att mäta exponering i sjömäns arbetsmiljö inkluderande sensorboxarnas hanterbarhet. I denna rapport sammanfattas resultaten från sensorboxarna.



Figur 1. Matrosens exponering för temperatur och relativ fuktighet (timmedelvärde).



Figur 2. Matrosens exponering för buller (i dB) som timmedelvärde.

Metod

Fem sjömän (en matros, en timmerman, en diskare och två motormän) rekryterades. Sjömännen fick bära sensorboxar (VTEC) i ett bälte runt midjan, sensorerna mäter partiklar, buller, temperatur och relativ luftfuktighet. Sjömännen fick fylla i ett tidschema när sensorboxarna togs på och av och tidpunkt för eventuell incidens.

Resultat

Det blev ett sjukdomsbortfall under mätperioden. Tidssynkroniseringen fungerade inte i sensorboxarna. Mest tillförlitliga data hade sensorboxarna som matrosen och diskaren bar. Deras data presenteras nedan. Sjömännen rapporterade inga problem med hanterbarheten.

Sensorbox – Matros

I figur 1 syns matrosens temperatur- och relativa fuktighetsdata per timme som visar åtta ”kluster” när temperaturen sjunker till runt 18 – 25°C och den relativa fuktigheten ökar till runt 40 – 50%, sannolikt under arbete. Temperaturen var konstant däremellan, troligen då sensorboxen var placerad i matrosens hytt. Dock var temperaturen under dessa perioder ibland över 30°C, vilket verkar högt.

Figur 2 visar matrosens bullerexponering som timmedelvärde, majoriteten av tiden används dock hörselskydd. Bullernivån var dock över gränsvärdet (>85 dB), om sensorn visade en korrekt bullernivå. I hytten låg bullernivån omkring 50-60 dB, vilket är högt för att vara en plats för sömn.

I figur 3 syns matrosens exponering för partiklar som timmedelvärde (PM 2.5). Första klustret visar en topp (* i figur 3), cirka 370 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Majoriteten av exponeringen härstammar från en källa eller arbetsuppgift som pågick i ca en timme. Exponeringen är stundtals över 4000 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, vilket är en hög exponering, (syns vid analys/minutmedelvärde).



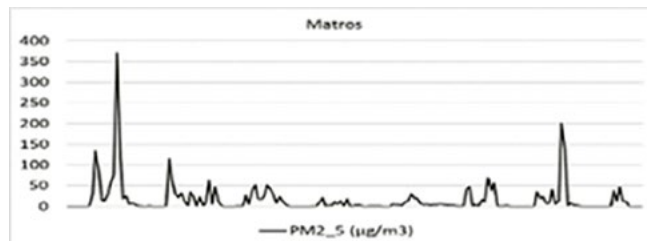
Sensorbox – Diskare

I figur 4 syns diskarens temperatur- och relativa fuktighetsdata. Temperaturen var generellt högre och mer konstant mellan 22 – 27°C och den relativa fuktigheten mellan 30 – 50 %.

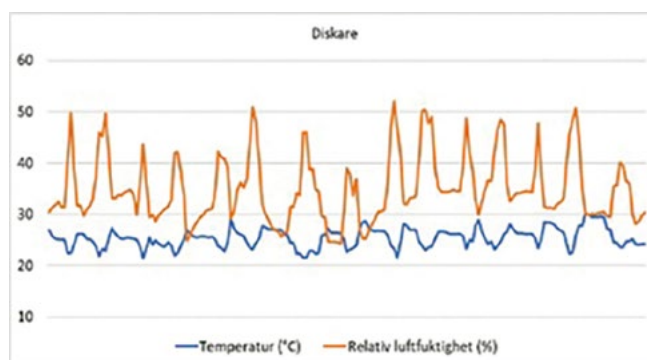
I figur 5 syns diskarens exponering för buller. Bullernivå under arbete låg i snitt strax över 70 dB, medan det under vila låg omkring 55 dB vilket är relativt hög bullernivå.

Diskarens exponering för partiklar var generellt låg (figur 6), då halterna i genomsnitt per timme inte överskred 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Det tredje klustret i figur 6 (märkt *) härstammar från någonting diskaren gjorde i enbart några minuter, vilket ledde till en exponering omkring 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, (syns vid analys/ minutmedelvärde).

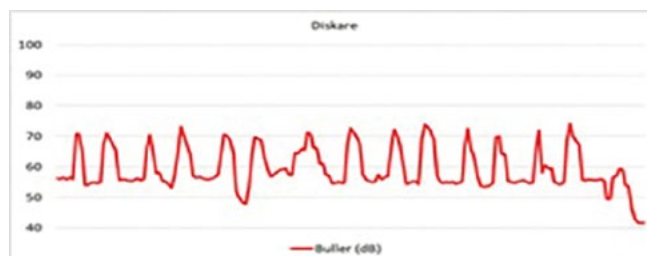
Resultaten indikerar sammanfattningsvis att sensorboxarna har potential att ge en indikation om problematiska exponeringar och vägledning till var man ska göra mer precisa mätningar för att jämföra med gräns- och riktvärden.



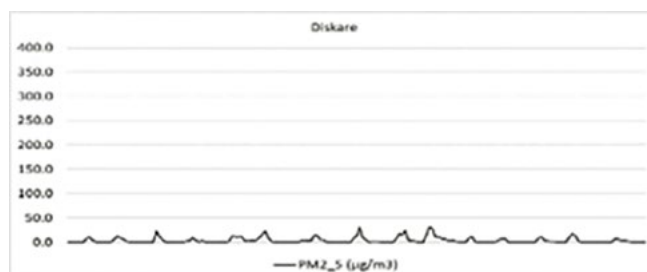
Figur 3. Matrosens exponering för partiklar, timmedelvärde (PM2.5).



Figur 4. Diskarens exponering för temperatur och relativ fuktighet (timmedelvärde).



Figur 5. Diskarens exponering för buller (i dB) som timmedelvärde.



Figur 6. Diskarens exponering för partiklar (PM2.5, $\mu\text{g}/\text{m}^3$) i timmedelvärde.

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utforskar framtidens maritimteknologi i Trondheim

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus ändamål är att verka till nytta och gagn för sjöfolket. På det temat reste en delegation bestående av deltagare från Stiftelsens Granskningsgrupp och Direktion i september 2023 till Trondheim för att lära oss mer om den omfattande forskning och innovation som bedrivs vid två framstående kunskapsinstitutioner: SINTEF Ocean och Norges teknisk-naturvetenskapliga universitet (NTNU). Resan inkluderade även ett möte med det norska teknologiföretaget Zeabuz. Sammantaget gav resan en djupgående inblick i avancerad maritim forskning och teknologi samt skapade en plattform för framtida samarbeten och forskningsinitiativ.



Trondheim, belägen vid Nidelva, har historiskt sett haft en tydlig uppdelning mellan bostäder och verksamheter på olika sidor om floden.

SINTEF Ocean: Pionjärer inom marinforskning och teknologi

SINTEF är oberoende stiftelse som sedan 1950 har skapat innovation genom forsknings- och utvecklingsuppdrag för näringslivet och den offentliga sektorn i Norge och utomlands. I dag är det ett av Europas största

forskningsinstitut, med tvärvetenskaplig expertis inom teknik, naturvetenskap och samhällsvetenskap. SINTEF har 2 200 anställda från 80 nationer och omsätter årligen mer än 3 miljarder norska kronor. Genom sitt Ocean Lab har de stöttat marina projekt och utforskat hållbara lösningar till havs.

Studiebesöket inleddes i Tyholt strax utanför Trondheim. Här finns kärnan i det marintekniska center som skapats i samverkan mellan SINTEF Ocean och NTNU. Faciliteterna omfattar både så kallade torra och våta laboratorier.



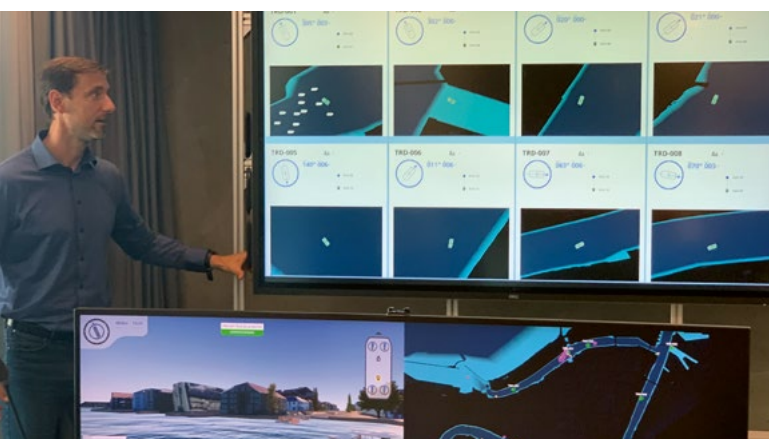
Delegationen hos SINTEF.

Bland annat en havsbassäng på 50 x 80 meter och den anrika släptanken på 260 meter som invigdes redan 1939. Kunskapsmiljön där forskare, studenter och näringsliv samarbetar med maritim forskning och utveckling uppges av våra värdar ha spelat en nyckelroll i utvecklingen av Norge som sjöfartsnation och det norske oljeäventyret.

Det är också här som morgondagens forsk-

ningsinfrastruktur skapas. Med statlig finansiering på över 9 miljarder norska kronor pågår bygget av Norsk havsteknologisenter. Det ska bli ett nationellt kunskapscenter för havsteknologi med plats för 20 laboratorier och med ambitionen att bli ett av världens mest avancerade anläggning för forskning och utveckling.

Området havsteknologi omfattar de aktiviteter som sker både på och under havsytan och längs kusten, från vattenbruk till stora flytande strukturer och autonoma fartyg, och omfattar alla steg i värdekedjan för havsrelaterad verksamhet.



Professor Ole Andreas Alsos, NTNU

NTNU: Banbrytande forskning och autonom sjöfart

NTNU, med en historia som sträcker sig tillbaka till 1760, är en framstående institution i Norge och har haft en avgörande roll inom områden som ingenjörsvetenskap, naturvetenskap och medicin. Under studiebesöket på NTNU fick deltagarna inte bara ta del av universitetets imponerande historia utan även fördjupa sig i den banbrytande forskningen och utvecklingen inom autonom sjöfart.

Studiebesöket omfattade även ett möte med Zeabuz, en spin-off från NTNUs forskningsgrupp för autonoma fartyg. Här presenterades framtidens autonomi inom sjöfarten och dess potentiella påverkan på stadens transportnät. Zeabuz, känt för att driva auto-

nom båttrafik i Stockholm, fungerar som en levande förebild för den banbrytande teknologin som utvecklas inom detta område.

Deltagarna hade möjlighet att informera sig om den senaste teknologin inom sjöfart och kontrollsystem och erbjöds en genomgång av den framstående forskningen och utbildningen som genomförs inom ramen för "Shore Control Lab", en förstahandsupplevelse hur det kan vara att jobba på en sådan.

Detta samarbetsprojekt mellan NTNU och Zeabuz är ett tydligt exempel på hur akademi och näringsliv går hand i hand för att forma framtiden för autonom sjöfart och teknologiska innovationer.



Shore Control Lab

Sjöfolkets roll och framtida samarbeten: en djupdykning under studiebesöket

I skenet av den pågående utvecklingen av autonom sjöfart satte Stiftelsen Sveriges Sjömanshus sjöfolket och deras fortsatta avgörande roll i fokus.

Diskussionerna vid besöket kretsade kring hur den växande autonomiteten inom sjöfarten kan skapa nya möjligheter för sjöfolk. Dessa möjligheter inkluderar att fokusera på övervakning, underhåll och hantering av komplexa beslut, vilket i sin tur stödjer en säkrare och mer effektiv sjöfart.

Studiebesöket fungerade som en plattform för att fördjupa samarbetet mellan Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och ledande forskningsinstitut. Diskussionerna sträckte sig inte

bara till teknologisk innovation, utan inkludera också hur forskningen kan stödja sjöfolkets arbetsvillkor och säkerhet.

Stiftelsen visade ett klart intresse för att aktivt bidra till och stärka samarbetet med forskare från SINTEF och NTNU. Besöket öppnade också upp möjligheter för framtida finansiering av forskningsprojekt, vilka har potential att markant förbättra arbetsvillkoren, höja säkerheten och främja hållbar utveckling inom sjöfartssektorn.

I en värld där sjöfarten rör sig mot ökad autonomi och teknologiskt framsteg behåller Stiftelsen Sveriges Sjömanshus sin centrala roll som en nyckelaktör till nytta och gagn för sjöfolket. Genom ömsesidig kunskapsutbyte och forskningssamarbeten skapas en öppen kanal för framtida innovation och utveckling inom sjöfartssektorn. Studiebesöket markerar inte bara en framgångsrik/intressant resa utan understryker även vikten av att främja sjöfolkets välbefinnande och stärka deras framtid inom den maritima världen.

Stadens historia

Besöket i Trondheim inbegrep också en guidad tur till fots genom staden med Trondheims historia som hamnstad som tema. Staden som är en av Norges äldsta, grundades redan på

900-talet och var en viktig handelsplats under medeltiden. Trondheim var huvudstad i Norge från 1016 till 1217 och fungerade som ett centrum för politisk, ekonomisk och kulturell aktivitet.

Under medeltiden var Trondheim en betydande hamnstad och en viktig knutpunkt för handeln i Norden. Staden hade direkt tillgång till havet och låg vid floden Nidelva, vilket underlättade sjöfarten och handeln. Dessutom var Trondheim ett viktigt religiöst centrum med byggandet av Nidarosdomen, som blev en vallfartsort för pilgrimer.

Under 1600- och 1700-talen förlorade Trondheim gradvis sin ställning som huvudstad till förmån för Oslo och hamnens betydelse minskade något. Trots detta förblev staden en viktig handelsplats och bas för sjöfart.

I modern tid har Trondheim fortsatt att vara en viktig hamnstad och en betydande knutpunkt för sjöfarten. Staden har utvecklats ekonomiskt och industriellt, och dess hamnfaciliteter har moderniserats för att möta de krav som den moderna handeln ställer.

Sammanfattningsvis har Trondheim genom historien varit en central hamnstad med betydelse för handel, sjöfart och kultur i Norge och Norden. Trots förändringar i politisk och ekonomisk status har staden behållit sin roll som en viktig nodpunkt för handel och transport.



Nidarosdomen. Fotograf: Karl Karell.

Både idrottsfantast och kulturknutte

Hans Fredriksson är en av de verkliga veteranerna i sjöfolkets och även Stiftelsens tjänst. 2004 tilldelades han Stiftelsens allra första idrottsbelöning. Motiveringen var att han "med engagemang och fantasi utvecklat motions- och idrottsaktiviteter som skapar sammanhållning, kamratskap och förbättrad hälsa för sjöfolket". Alltsedan dess har han själv engagerat sig i Stiftelsens då nybildade idrottsbelöningskommitté, som lämnar förslag till direktionen angående andra entusiaster som förtjänar att få belöningen.

Inte för inte har Hasse kallats "Mr Sjömansidrott". Den rollen började han växa in i redan 1976. Då törnade han till på Handelsflottans Valfärdsråd, som vid halvårsskiftet samma år ömsade skinn till Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF). I Hasses ansvarsområden kom sjömansidrotten naturligen att ingå, ända till hans pensionsavgång 1999.

Den verksamheten var i och för sig inget nytt för Hasse. Under sina sjötörnar på 1950- och 1960-talen deltog han med liv och lust i sjöfolkets årligen löpande friidrottstävling Prinspokalen, uppkallad efter sjömansidrottens mångåriga beskyddare Prins Bertil. Numera kallas den Sjöpokalen.

Hasse deltog också, med hans egna ord, "såsom stabil men stabbig fotbollsspelare (så kallat rundningsmärke) i fartygslagen *Silver Gate*, *Bolivia* och *Adria...*".

Dessutom har han, utanför sjömansidrotten, deltagit i Vasaloppet på skidor tre gånger, och därtill mängder av långlopp på barmark.

För sina idrottsliga insatser har Hasse exempelvis hedrats med Rikskorpens silvermedalj och dess guldnål. Dessutom har Norges Friidrettsförbund förärat honom ett "Erkjentlighersbevis tildelt for fortjenstfullt virke for norsk friidrett". Sjömansidrotten var ju även en nordisk och internationell verksamhet, med Hasse som en av spindlarna i nätet.

Det var den 26 januari 1935 som stockholmaren Hans Axel såg dagens ljus. Han skulle

således med tiden söka sig ut i världen ombord i handelsfartyg. Allra först som däcksbefälselev på Johnson Line's *M/S Panama*. Men snart tog han radiotelegrafistexamen på dåvarande Teleskolan i Stockholm och fortsatte sin bana till sjöss. Nu som "gnist", framför allt inom Johnson Line.

Efter åren inom Johnson Line tjänstgjorde Hasse som telegrafist ombord i Esso Rederi AB:s tankfartyg, och dessutom som personalman på rederikontoret. Därefter förhållade han till Sjömansförmedlingens domäner. Ej längre som sökande efter nytt fartyg, utan på andra sidan disken. Under nära tio år passerade betydande delar av den svenska sjömans kåren revy framför Hasse. Långt senare kunde han få kommentarer från gamla sjömän om den eller den båten som han hade förmedlat till dem.

Hasse hade därefter ett kortvarigt återfall som sjöpersonalman, nu på Salénrederierna. Men 1976 inledde han således sin långa bana inom Valfärdsrådet och HKF. Alltsedan dess var Hasse, utan stora åthävor, en garant för att verksamheten till båtad för sjöfolket flöt vidare på ett understundom häftigt hav, en klippa att klamra sig fast vid när stormarna viner.

Dessutom förkroppsligade Hasse under sin aktiva tid HKF:s olika uppenbarelser, långt ifrån enbart idrotten. Mellan däckstörnen på *M/S Panama* och gnisttörnarna hade Hasse en sejour som journalistvolontär på A-pressens nyhetsbyrå, och takterna sitter i.

Alltsedan HKF:s tidskrift Utkiks födelse 1980 och fram till hans pensionering 1999 medverkade Hasse troget i bladet. Inte enbart med rapporter från sjömansidrotten utan även med bokrecensioner och annat läsvärt innehåll. Han sammanställde därtill årspublikationen Sjömansidrott. Hasse är också den ene av två huvudförfattare till HKF:s 50-årsskrift *Ett skepp kommer lastat...*, som kom ut 1998.

1976 till 2014 rapporterade Hasse om sjömansidrotten i varje nummer av *Svensk Sjö-*

farts Tidning (numera *Sjöfartstidningen* rätt och slätt). Det hann bli inte mindre än 646 krönikor! Vidare medarbetade han av och till i sjömännens fackliga tidskrifter.

Med början 1982 och ända tills Radio Sweden's egenproducerade svenska program upphörde 2009 hade Hasse ett eget programinslag i det månatliga *Sjöfartsmagasinet*, som basunerades ut på kortvåg sista söndagen varje månad. Dessutom medverkade han flera gånger i Radio Sweden's förmedling av julhälsningar ut till sjömännen från deras hemmavarande nära och kära. Hasses sonora

stämma lämpade sig väl för det mediet.

Från bokfronten kan exempelvis tillfogas hans medförfattarskap i novellantologin *Kastaloss* och i flera utgåvor av Roslagens Sjöfartsminnesförenings årsskrift *Rospiggen*. Hasse är således inte bara sportentusiast utan även kulturknutte.

Tiderna förändras, HKF har skiftat skepnad till enheten Sjömansservice inom Sjöfartsverket. Men sjömansidrotten lever vidare, och Hasses mångåriga gärning består. Därför tilldelades han även Stiftelsens hedersbelöning 2015.



Hans Fredriksson. Fotograf: Torbjörn Dalnäs.

Förvaltningsberättelse

Direktionen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, org nr 802005-7173, med säte i Stockholm, får härmed avlämna årsredovisning för räkenskapsåret 2023-01-01–2023-12-31.

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	2023	2022	2021	2020	2019	2018
Belopp i Tkr						
Direktavkastning	20 558	18 291	20 276	11 139	18 990	19 274
Resultat före dispositioner	15 422	14 648	16 399	8 636	27 259	17 550
Soliditet	95,66%	98,19%	95,66%	97,92%	97,63%	97,16%

Eget kapital	Bundet	Fritt	Årets
Belopp i Tkr	fondkapital		resultat
Ingående balans 2023-01-01	198 315	35 031	14 648
Disposition enligt direktionssammanträde		14 648	-14 648
Under året beviljade bidrag		-19 768	
Under året återförda medel		84	
Under året erhållna gåvor		2 028	
Under året erhållna gåvor	0		
Avsättning enligt stadgar	2 041	-2 041	
Årets resultat			15 422
Utgående balans 2023-12-31	200 356	29 982	15 422

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

Resultaträkning

Belopp i Tkr

Direktavkastning

	Not	2023	2022
KK Aktiekonsortium	1	10 783	11 004
KK Aktieindexkonsortium	2	63	62
KK Aktieindexkonsortium, utland	3	1 604	1 493
KK Räntekonsortium	4	185	127
KK SLOTTET	5	1 857	1 246
KK GIVA	6	2 716	2 244
KK Företagsobligationskonsortium, FRN	7	648	221
Övriga placeringar	8	2 555	1 875
Övriga räntor	9	147	19
Summa direktavkastning		20 558	18 291

Verksamhetskostnader

Kapital Förvaltningsarvoden		-781	-727
Administrationskostnader	10	-3 628	-3 452
Förvaltningskostnader	11	-840	-1 118
Marknadsföringskostnader		-308	-29
Summa verksamhetskostnader		-5 557	-5 326

Resultat före realisationsvinster

		15 001	12 965
Realisationsvinster	12	421	1 393
Övriga finansiella intäkter	12	0	291
Årets överskott före dispositioner	17	15 422	14 648

Balansräkning

Belopp i Tkr

Tillgångar	Not	2023-12-31	2022-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	13	248 374	244 711
Inventarier, bokfört värde	14	0	0
Summa anläggningstillgångar		248 374	244 711
Långfristiga fordringar			
Innovationslån	15	0	1 000
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar		0	6
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		852	727
Summa kortfristiga fordringar		852	732
Kassa och bank		7 688	6 134
Summa omsättningstillgångar		8 540	6 866
Summa tillgångar		256 914	252 577
Skulder och eget kapital			
Eget kapital		2023-12-31	2022-12-31
Bundet fondkapital	16	200 356	198 315
Fritt fondkapital	17	45 404	49 679
Summa eget kapital		245 760	247 994
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		182	63
Övriga skulder		59	66
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		249	505
Beslutade ej utbetalda anslag	18	10 664	3 949
Summa kortfristiga skulder		11 154	3 949
Summa skulder och eget kapital		256 914	252 577

Sammandrag balansräkning 2019-2023

Belopp i Tkr

Tillgångar	2023-12-30	2022-12-31	2021-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	248 374	244 711	243 599	237 936	240 933
Inventarier netto bokført værd	0	0	0	0	0
Långfristige fordringer	0	1 000	1 000	1 000	1 150
Kortfristige fordringer					
Övriga fordringer	0	6	0	2	12
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	852	727	694	1 131	1 298
Kassa och bank	7 688	6 134	5 232	4 968	3 928
Summa tillgångar	256 914	252 577	250 525	245 037	247 321
Skulder & eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	200 356	198 315	196 487	194 457	193 343
Fritt eget kapital	45 404	49 679	49 279	45 480	48 115
Summa eget kapital	245 760	247 994	245 766	239 937	241 458
Kortfristige skulder					
Leverantörsskulder	182	63	53	71	255
Övriga skulder	59	66	42	59	42
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	249	505	382	346	548
Beslutade ej utbetalda anslag	10 664	3 949	4 282	4 625	5 020
Summa eget kapital og skulder	256 914	252 577	250 525	245 038	247 323

Noter

Redovisnings- och värderingsprinciper

Årsredovisningen har upprättats i enlighet med Årsredovisningslagen, BFNAR 2012:1 (K3). Principerna är oförändrade jämfört med föregående år.

Placeringsstillgångar

Stiftelsen har sina medel placerade hos Kammarkollegiet som sköter den ekonomiska förvaltningen för ett antal stiftelser och andra fonder. För förvaltningen har Kammarkollegiet bildat ett antal konsortier. Kammarkollegiet har ett särskilt beslutsorgan för denna kapitalförvaltning, Fonddelegationen.

Förvaltningen av Konsortierna sker utifrån ett regelverk fastställt av Fonddelegationen 2023-03-17. 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 2023:09 samt not 13.

Bidrag till institutioner m.fl.

För bidrag med längre löptid än pågående kalenderår upprättas skriftliga avtal med bidragsmottagaren. Som ansvarsförbindelser har härvid upptagits det samlade beloppet för åren efter beslutsåret enligt beslutad avtalsperioder. Övriga anslag skuldförs vid beslutstillfället och belastas direkt det fria fondkapitalet.

Innovationslån

Lån kan beviljas för projekt som

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

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

Eget kapital

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

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

	Utdelning/andel (kr)		Utdelning totalt (tkr)	
Not 1				
Utdelning från Aktiekonsortiet, svenska	2023	2022	2023	2022
Avstämningsdag 15 november	263,28	269,48	10 783	11 004
Årets utdelning har utbetalats				
Not 2				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet	2023	2022	2023	2022
Avstämningsdag 15 november	8,13	7,92	63	62
Årets utdelning har utbetalats				
Not 3				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet, utland	2023	2022	2023	2022
Avstämningsdag 15 november	509,7	475,81	1 604	1 493
Årets utdelning har utbetalats				
Not 4				
Utdelning från Räntekonsortiet	2023	2022	2023	2022
Avstämningsdag 15 november	1,87	1,28	185	127
Årets utdelning har utbetalats				
Not 5				
Utdelning från SLOTTET	2023	2022	2023	2022
Avstämningsdag 15 november.	37,03	24,92	1 857	1 246
Årets utdelning har utbetalats.				
Not 6				
Utdelning från GIVA	2023	2022	2023	2022
Utdelning sker tertialvis	68,66	56,83	2 716	2 244
Årets utdelning har utbetalats				
Not 7				
Utdelning från Företagsobligationskonsortiet, FRN	2023	2022	2023	2022
Avstämningsdag 15 november	54,19	18,52	648	221
Årets utdelning har utbetalats				
Not 8				
Utdelning från StrukturlInvest mfl	2023	2022	2023	2022
StrukturlInvest Obligationer,				
Kupongränta utbetalas kvartalsvis	6-10,17%	5,8-10,17%	2 393	1 689
Utdelning från direktägda aktier	2,7	2,6	162	186
Not 9				
Övriga räntor, mm	2023	2022	2023	2022
	2,50%	0,40%	147	19

Not 10

Administrationskostnader (Tkr)

	2023	2022
Personalkostnader	986	925
Andel i lokalkostnader	571	523
Övriga administrationskostnader	1 571	1 504
Lighthouse	500	500
Summa administrationskostnader	3 628	3 452

Medeltalet anställda	1	1
varav män	1	1

Not 11

Förvaltningskostnader (Tkr)

	2023	2022
Arvoden och traktamenten	488	338
Andel i lokalkostnader	185	168
Övriga förvaltningskostnader	167	611
Summa förvaltningskostnader	840	1 118

Not 12

Realisationsvinster (Tkr)

Under året har reavinster tagits hem i samband avyttring av del av direktplacerade aktier, allt för att finansiera stiftelsens verksamhet.

	2023	2022
Realisationsvinster	421	1 393
Övriga finansiella intäker	0	291

Not 13

Placeringstillgångar

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		Förändring ^{1,2}	Bokfört värde (Tkr)		Marknadsvärde (Tkr)	
	2023	2022	2023	2022	%	2023	2022	2023	2022
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	40 963	40 860	8 812,84	7 836,80	15,81%	76 443	75 581	361 002	320 217
Aktieindexkonsortiet	7 797	7 777	248,63	218,33	17,60%	925	920	1 939	1 698
Aktieindexkonsortiet, utland	3 148	3 140	13 312,14	11 686,34	18,27%	4 974	4 870	41 909	36 699
Räntekonsortiet	99 151	99 026	113,48	110,62	4,28%	12 275	12 261	11 251	10 954
Företagsobligationskonsortiet, FRN	11 960	11 945	972,79	955,26	7,51%	12 010	11 996	11 634	11 410
GIVA	39 601	39 501	1 093,50	1 006,70	15,44%	40 799	40 695	43 303	39 766
SLOTTET	50 175	50 048	1 249,04	1 111,08	15,75%	50 191	50 051	62 670	55 608
Övriga förvaltade									
Apikal & Strivo, obligationslån					0,00%	41 419	38 999	41 419	38 999
Hufvudstaden, aktier	60 000	60 000	142,10	148,30	11,69%	8 338	8 338	8 526	8 898
VINGA	9 140	9 140	107,00	100,79	6,16%	1 000	1 000	978	921
Totalvärde						248 374	244 711	584 631	525 169
Övervärde						336 256	280 457		

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

Utdelningsprinciper se under Redovisningsprinciper och Kammarkollegiets regelverk, Fonddelegation protokoll 2022:9

2) Strukturlinvest; Obligationerna emitteras av Apikal Fastighetspartner AB och STRIVO samt hanteras av Strukturlinvest

Fondkommission AB. Obligationslånen innehavs till förfall och till nominellt värde varför någon värdeförändring ej bör uppstå.

Indexförändringar Källa Kammarkollegiet

KK:s jfr index under resp år

	2022/2023	2021/2022
OMX Stockholm Cap GI	17,38%	-20,82%
OMX 60 CAP GI Etiskt (2019 och tidigare OMX Stockholm 30 Cap GI)	18,59%	-16,67%
Solactive ISS ESG Global Index NTR (2019 och tidigare MSCI World Index NET (SEK)	18,22%	-8,05%
OMRX Bond All 1-3	4,40%	-3,80%
Solactive SEK NCR Fix Short IG Corp Index (2019 och tidigare Nasdaq OMX)	6,93%	-6,07%

Källa: Kammarkollegiet 2022/2023

Not 14

Inventarier (Tkr)

Ingående bokförda värden

	2023-12-31	2022-12-31
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

Bokförd avskrivning

	2023-12-31	2022-12-31
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 2023-12-31

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 3 662 tkr (3 299).

Kapitalets reala förändring 1973-2023

Belopp i Tkr

KPI-index Basår 49	Akkumulerad vinst/förlust	Real kapitalförändring förlust	Real kapitalförändring vinst	Kapital-73 omräknat efter KPI-index	Totalt kapital till marknadsvärde	Ej realiserat översvärde i värdepapper	Kapital enligt balansräkning exkl. disp. avkast	Balansdag
287				20 794	20 794		20 794	1973-06-30
562	- 16 657	16 657		40 687	24 030	1 029	23 001	1980-06-30
879	- 6 346	9 520	19 831	68 042	61 696	31 414	30 282	1985-06-30
1 189	69 241	8 825	84 412	92 005	161 246	34 466	126 780	1990-06-30
1 296	53 098	16 143		100 284	153 382	24 545	128 837	1991-06-30
1 322	45 813	7 285		102 296	148 109	16 984	131 125	1992-06-30
1 384	69 957		24 144	107 223	177 180	43 614	133 566	1993-06-30
1 418	79 162		9 205	109 978	189 140	53 733	135 407	1994-06-30
1 430	83 440		4 278	110 911	194 351	58 584	135 767	1994-12-31
1 462	100 426		16 986	113 393	213 819	67 676	146 143	1995-12-31
1 455	143 505		43 079	112 850	256 355	107 705	148 650	1996-12-31
1 479	174 407		30 902	114 711	289 118	139 500	149 618	1997-12-31
1 463	191 463		17 056	113 470	304 933	139 121	165 812	1998-12-31
1 482	314 091		122 628	114 945	429 036	262 272	166 764	1999-12-31
1 499	308 582	5 509		116 262	424 844	257 050	167 794	2000-12-31
1 539	252 787	55 795		119 365	372 152	206 116	166 036	2001-12-31
1 571	151 776	101 011		121 847	273 623	104 038	169 585	2002-12-31
1 591	180 816		29 040	123 398	304 214	133 638	170 576	2003-12-31
1 595	197 847		17 031	123 708	321 555	150 079	171 476	2004-12-31
1 609	252 815		54 868	124 794	377 609	204 973	172 636	2005-12-31
1 635	285 838		33 023	126 810	412 648	238 727	173 921	2006-12-31
1 692	248 104	37 734		131 212	379 316	203 992	175 324	2007-12-31
1 707	134 006	114 098		132 360	266 366	89 504	176 862	2008-12-31
1 723	187 090		53 084	133 584	320 674	142 787	177 887	2009-12-31
1 763	223 329		36 239	136 668	359 997	181 042	178 955	2010-12-31
1 797	171 620	51 709		139 304	310 924	130 690	180 234	2011-12-31
1 796	190 724		19 104	139 226	329 950	148 051	181 899	2012-12-31
1 799	238 449		47 725	139 459	377 908	194 587	183 321	2013-12-31
1 793	271 405		32 956	138 999	410 404	225 654	184 750	2014-12-13
1 794	274 381		2 976	138 999	413 380	227 018	186 362	2015-12-31
1 825	289 963		15 582	141 404	431 367	243 455	187 912	2016-12-31
1 857	307 464		17 501	143 879	451 343	261 825	189 518	2017-12-31
1 895	274 040	33 424		146 830	420 870	229 425	191 445	2018-12-31
1 928	354 702		80 662	149 385	504 087	310 744	193 343	2019-12-31
1 938	352 630	2 072		150 162	502 792	308 335	194 457	2020-12-31
2 013	454 837		102 207	155 973	610 810	414 323	196 487	2021-12-31
2 261	303 583	151 254		175 189	478 772	280 457	198 315	2022-12-31
2 360	353 752		50 169	182 860	536 612	336 256	200 356	2023-12-31

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 15

Innovationslån (Tkr)

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

Eftergift av ett lån om 1 000 Tkr har skett under året då projektet bedöms varken ha gett eller kan förväntas ge ett tillräckligt stort ekonomiskt utbyte för att bära kostnaderna för en eventuell återbetalning.

2023	2022
0	1 000

Not 16

Bokfört bundet fondkapital (Tkr)

Sammansättning

Vid Stiftelsens bildande överlämnade medel:

Från Sjöfartsverket	3 863	3 863
Från Sjömanshus balanserade egna medel	12 890	12 890
Från Sjömanshus övertagna donationsmedel	4 041	4 041

Efter bildandet tillkommande medel tidigare förvaltade av:

Sjöfartsverket	536	536
Sjöbefälsskolan i Stockholm	3 374	3 374
Handelsflottans Kultur- och fritidsråd	60	60
Lotsverkets Enskilda Pensionskassa	144	144
Västra Handelskammaren, Göteborg	126	126
Hilda Palmqvist, Härnösand 81/82	33	33
M/S Marneborg	10	10
Gåva enl Ingrid Falcks testamente, erhållen 2013	51	51
Gåvor i samband med bemärkelser	6	6

Stadgeenliga avsättningar,

ingående balanserat värde	59 142	57 315
årets avsättning	2 041	1 827

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

Summa utgående bokfört bundet fondkapital	200 356	198 314
--	----------------	----------------

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.

I samband med bemärkelsedagar har gåvor erhållits. Under 2023 erhöles 155 kr.

I föregående sammanställning har redovisats kapitalets reala förändring 1973-2023, utvisande per 2023-12-31 ett ackumulerat överskott på 353 752 tkr (f.å. 303 583).

Not 17

Fritt fondkapital (Tkr)

	2023	2022
Ingående kapital 1 januari	49 679	49 279
Årets resultat	15 422	14 648
Stadgeenlig avsättning	-2 041	-1 827
Bidragsverksamheten		
Bidrag till behövande		
Gratialis	-5 120	-4 514
Akut hjälp	-145	-256
Övriga bidrag till nytta och gagn för sjöfolket		
Stipendier	-1 488	-1 340
Utbildningsstöd	-328	-355
Forskning och utveckling	-7 930	-2 502
Eftergivet av innovationslån	-1 000	
Kultur	-249	-317
Belöningar	-1 678	-1 879
Övriga bidrag	-1 830	-1 525
Årets beslutade medel	-19 768	-12 688
Återförda ej utnyttjade anslag	84	533
Forskningsseminarium	0	-265
Fondandelar ¹	2 028	0
Utgående fritt kapital 31 december	45 404	49 679

1) Kammarkollegiet ändrade sitt beräkningssätt för debitering av förvaltningskostnader. Förvaltningskostnader tas från NAV:et och påverkar därmed det redovisade övervärdet och framtida realisationsresultat.

Not 18

Beslutade ej utbetalda bidrag (Tkr)

Sammansättning

	2023	2022
Utvecklingsstipendier	10	20
Bidrag till institutioner m. fl.	10 654	3 929
Totalt	10 664	3 949

Utvecklingsstipendier

Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalas. Resterande del utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Per 2023-12-31 finns 1 (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 vilket det även framgår när och under vilka förutsättningar bidragen kan rekvireras. Den del av beviljat bidrag som ej rekvirerats för ett aktuellt år reserveras. Institutioner har rätt att under resterande del av avtalperioden rekvirera ej tidigare rekvirerade bidrag. Per 2023-12-31 hade 16 (8) st institutioner ej rekvirerat hela det möjliga beloppet.

Eventualförpliktelser (Tkr)

	Löptid	2023-12-31	2022-12-31
Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:			
Linnéuniversitetet, Utvärdering av kvalitetshöjande åtgärder inom handledning till sjöss	2023-2025	0	1 680
Lunds Universitet, International seafarers' health self- assessment during the COVID-19	2022-2023	0	481
Sjöräddningssällskapet, Räddningsbåt K8	2022-2024	900	2 400
KTH, Fartygets Dynamik	2022-2025	600	900
IVL, Populärvetenskaplig förmedling av kunskap om fartygets inommiljöer	2022-2023	0	1 247
Sahlgrenska Universitetssjukhuset, Har vi rätt värde? - Personlig mätning av exponering för partiklar hos sjömän	2023	0	300
RISE, Den smarta surrningen	2023	0	530
Wergonic AB, Bättre belastningsergonomi för intendenturpersonal i sjöfart	2023-2024	376	940
SOIC, behörighetsgrundande elevplatser	2022-2023	192	192
SIRC, Seafarers health and access to healthcare in 2023	2023-2024	1 747	-
RISE, Digital Ship evacuation assistant, Digi SEA	2023-2025	675	-
RISE, Säker Vätgasbunkring	2023-2024	600	-
RISE, Carbon diOxide Fire Fighting Experimental Evaluation, COFFE	2023-2024	2 104	-
RISE, TEMPO Transpot Efficiency and the People	2023-2024	1 098	-
Sjöräddningssällskapet, Drönare för säkrare och effektivare sjöräddning	2023-2024	1 098	-
Summa eventualförpliktelser		9 712	8 670

Av beloppet beräknas 7 132 Tkr (5 674) komma att förfalla till betalning under år 2024 (2023).

Stockholm den 9 mars 2024

Kenny Reinhold, Ordförande

Christer Bruzelius, Vice ordförande

Anders Boman

Karl Huss

Lennart Runnegård Jonsson

Karl Karell, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2024-

Benny Svensson, 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 2023. Stiftelsens årsredovisning ingår på sidorna 30-43 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 2023 och av dess finansiella resultat för året enligt årsredovisningslagen. Förvaltningsberättelsen är förenlig med årsredovisningens övriga delar.

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.

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 misstag.

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 styrelsen avser att upphöra med verksamheten eller inte har något realistiskt alternativ till att göra detta.

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 misstag, 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 misstag 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

misstag, 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 misstag, eftersom oegentligheter kan innefatta agerande i maskopi, förfälskning, 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 i enlighet med stiftelselagen.

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 eventuella 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 2023.

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

Benny Svensson
Auktoriserad revisor

Ordinarie ledamöter från 1 maj 2023

Kenny Reinhold	Göteborg, ordförande, för SEKO
Christer Bruzelius	Lomma, vice ordförande, för Svensk Sjöfart
Oscar Lindgren t.om. 2023-10-31	Stockholm, för Sjöbefälsföreningen
Karl Huss fr.om. 2023-11-01	Stockholm, för Sjöbefälsföreningen
Anders Boman	Visby, för Svensk Sjöfart
Lennart Runnegård Jonsson	Uppsala, för Sjöbefälsföreningen-O

Ersättare från 1 maj 2023

Pelle Andersson	Stockholm, för Kenny Reinhold
Anders Hermansson	Stockholm, för Christer Bruzelius
Karl Huss t.om. 2023-10-31	Stockholm, för Oscar Lindgren
Malin Persson fr.om. 2023-11-01	Helsingborg, för Karl Huss
Jonas Gunnarsson	Göteborg, för Anders Boman
Sandra Stens	Stockholm, för Lennart Runnegård Jonsson

Tillsynsman

Lisa Lewander	Sjöfartsverket
---------------	----------------



Ett sjömanshus i Trondheim som grundades redan på 1600-talet. Detta sjömanshus fungerade som en plats där sjömän kunde få mat och boende. Det var särskilt viktigt eftersom sjömän inte alltid fick använda fartygens kabyss när de var i hamn på grund av brandfaran. Fotograf: Karl Karell

Stiftelsens kansli

Karl Karell	Kanslichef
Birgitta Lönnquist Gemvik	Kanslist och 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:

FoU-projekt och förslag till Arbetsbelöning görs via Stiftelsens
ansökningsportal Apply, sjomanshus.se

Stipendier insänds terminsvis via sjöfartshögskola eller sjöfartsgymnasium.

Ansökan om gratial, se anvisningar på Stiftelsens hemsida.

Akut hjälp och utbildningsstöd sänds till kansliets postadress enligt nedan.

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