



Stiftelsen Sveriges Sjömanshus

Årsberättelse 2024



Stiftelsens utveckling 2019-2024

Belopp i Tkr

Balansdag	2024-12-31	2023-12-31	2022-12-31	2021-12-31	2020-12-31	2019-12-31
Bundet fondkapital enl balansräkning	202 397	200 356	198 315	196 487	194 457	193 343
Bundet fondkapital till marknadsvärde	565 828	536 612	478 772	610 810	502 792	504 087
Ingångskapital omräkn efter KPI index	184 332	182 860	175 189	155 973	150 162	149 385
Real kapitalförändring						
ackumulerat värde	381 496	353 752	303 583	454 837	352 630	354 702
årets förändring	27 744	50 169	-151 254	102 207	-2 072	80 662
i % av ing. fondkap.markn.v.	5,17%	10,48%	-24,76%	20,33%	-0,41%	19,17%
Balansomslutning (markn.värde)	617 493	593 170	533 034	664 848	553 373	558 066
Placeringstillgångar						
aktierelaterade tillgångar (markn.värde)	502 915	477 188	425 140	545 887	437 454	439 429
i % av balansomsl.markn.v.	81,44%	80,45%	79,76%	82,11%	79,05%	78,74%
ränterelaterade tillgångar (markn.värde)	102 991	107 443	100 030	112 035	108 816	112 248
i % av balansomsl. markn.v.	16,68%	18,11%	18,77%	16,85%	19,66%	20,11%
aktierelaterade tillgångar (bokf.värde)	147 632	146 375	145 256	146 784	134 282	134 588
i % bokf. bundet kapital	72,94%	73,06%	73,25%	74,70%	69,05%	69,61%
Avkastning						
räntor o utdelningar	20 599	20 558	18 291	20 276	11 139	18 990
reavinster/reaförluster	-1 092	421	1 684	670	1 574	13 483
förändring i övervärden	27 174	55 799	-133 866	105 988	-2 409	81 319
totalavkastning	46 681	76 778	-113 891	126 934	10 304	113 792
i % av ing.balansomslutn. markn.v	7,87%	14,40%	-17,13%	22,94%	1,85%	24,64%
Verksamhetskostnader	6 367	5 557	5 326	4 547	4 078	5 214
Bidragsverksamheten	18 542	19 768	12 953	10 596	10 293	10 805
% av räntor/utdelningar	90,86%	96,84%	70,89%	52,26%	92,41%	56,90%
% ” ” ” / . kostnader	127,51%	128,74%	96,34%	65,29%	136,13%	75,69%



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 2024	9
Bidragsverksamheten 1972–2024	20
Projekt som stiftelsen stödjer	21
Förvaltningsberättelsen	30
Resultaträkning	31
Balansräkning	32
Noter	34
Revisionsberättelse	44
Stiftelsens Direktion och kansli	46



Stiftelsen besöker RISE (Research Institutes of Sweden), Borås.

Året som gick

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

- Årets direktavkastninguppgick till 20,6 Mkr (20,6).
- Stiftelsens placeringstillgångar:
 - Orealiserat övervärde 363,4 Mkr (336,3) en ökning (ökning) med 27,2 Mkr (55,8).
 - Bokfört värde för aktierelaterade instrument uppgår till 147,6 Mkr (146,4) och för räntebärande 94,8 Mkr (102,0).
- Totalavkastningen 46,7 Mkr (76,8) motsvarar 7,87% (14,4%) av ingående balansomslutning till marknadsvärde.
- Real ackumulerad kapitalökning enligt KPI, med basår 1949, sedan Stiftelsens start t.o.m 24-12-31: 381,5 Mkr (353,8).
- Verksamhetens kostnader: administration och förvaltning 6,4 Mkr (5,6).
- Bidragsverksamheten 18,5 Mkr (19,8) vilket motsvarar 90,86 % (96,84) av direktavkastningen, exkl verksamhetskostnader. Balanserade disponibla medel uppgår per 24-12-31 till 40,1 Mkr (45,4). Beloppet täcker, per balansdagen beslutade åtaganden och verksamhetens kostnader för år 2025.

Summa mottagna medel 1973–2024 (Mkr)

Omräknat enligt KPI (se notering sid. 39)

25,2

184,3

Avkastningsmedel 1973–2024

Avsatta till bundet kapital

177,3

Förbrukade i bidragsverksamheten

433,6

Orealiserade övervärden per 2024-12-31

363,4

Totalt

974,3

i % av mottagna medel

3 866,1%

Konsumentprisindex procentuella förändring 1973-2024

828,9%

Direktionens ordförande har ordet

Ytterligare ett år har avlöp i Stiftelsen Sveriges Sjömanshus 52 åriga historia och jag påpekar varje år att jag har haft äran att få vara utsedd till stiftelsens ordförande. Det är med en stor stolthet jag försöker göra mitt yttersta för att företräda denna fina stiftelse, Direktion och dess kansli. Jag ser det faktiskt som en ynnest att få inneha detta uppdrag i en stiftelse vars verksamhet och ledstjärna är "till nytta och gagn" för sjöfolket.

I vår beskrivande verksamhetsberättelse kan ni se hur mycket, och vilken bra verksamhet stiftelsen utför varje år, vilket är ett enastående brett och bra arbete som nämns i denna sammanställning av det gemensamma arbetet under 2024.

Vi har en hel del olika områden som vi är verksamma i och ett av dem är ju vår fina Belöningsverksamhet och de belöningar som delades ut på Belöningsdagen i maj 2024, i Stockholm uppgick till den fantastiska summan om 845 000 kr, det högsta belöningsbeloppet hittills vår historia.

Det har strömmat in nya kreativa idéer från 35 fartyg, från 20 olika rederier, vilket innebär att Direktionens satsning på att aktivt och brett gå ut i branschen för att uppmärksamma och uppmuntra sjömän, besättningar och rederier till att medverka och aktivt delta i vår förslagsverksamhet, en satsning som blivit en framgång, då vi föregående år hade inkomna förslag från 29 fartyg, från 15 olika rederier.

Detta måste vi anse som en bra satsning att fortsätta med, framförallt när vi till vår glädje såg att inkomna ärenden per sista dag den 31 oktober 2024 uppgick till det rekordhöga antalet om 98 förslag till 2025 belöningsverksamhet!

I begreppet FoU så beviljades det 8 bidrag under 2024, mot 7 bidrag föregående år, vilket också är positivt och dessa projekt löper allt från 1 år till 3 år framåt i tiden, och Forskning och Utveckling har en stor spridning, framförallt inom regelverket för arbetsmiljö och säkerhet.

Av alla våra FoU-bidrag går många till RISE, men även våra högskolor är representerade och bidrag har även gått till internationella



Stiftelsens ordförande, Kenny Reinhold.

Fotograf: Nina Varumo.

forskningsinstitut såsom Cardiff University och SINTEF Ocean AS, mycket tack vare att Direktionen lagt ner ett arbete för att söka och uppmuntra samarbeten även utanför Sveriges gränser.

Vi vill ju även att resultaten i vårt FoU-arbete skall läsas och uppmuntras och vi påbörjar nu att publicera färdigställda forskningsrapporter på vår hemsida, allt för att sprida de goda och viktiga resultaten från forskningen till sjöfartsnäringen.

Sen, gällande vårt huvudändamål i stiftelsen, ekonomiskt stöd till behövande, ligger det på ungefär samma nivå som tidigare år, dock en liten rörelse uppåt av de som sökte och blev beviljade stöd under 2024, vilket i sig egentligen är sorgligt, men sant.

Tack till alla ni inblandade i stiftelsens verksamhet som nämns, ingen nämnd och ingen glömd, men alla ni som på något vis varit delaktiga i arbetet för sjöfolkets bästa inom stiftelsens ändamålsparagrafer skall ha ett stort tack för era insatser till sjöfolket, dessa hjältar under årets alla dagar 2024, tack!

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 sjöfartsnäringens historia framgår av att

det var över trettio skeppsredare närvarande och tjugotta kofferdiskeppare.

Efter valet samlades Direktionen till det första protokollförda mötet 1748.

Så småningom tillkom sjömanshus i flera hamnstäder, som mest i 47 städer. Sjömanshusens 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 184,3 (182,9) Mkr vid omräkning enligt KPI-index, basår 1949. Stiftelsens bokförda bundna kapital uppgår per 2024-12-31 (2023-12-31) till 202,4 (200,4) Mkr vartill kommer orealiserat övervärde om 363,4 (336,3) 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 "plåtagift", sedermera kallat "hyresavgift". I 1911 års sjömanshusförordning fastställdes hyresavgiften till en procent av de ombordvarandes löner. Fartygen skulle också vid hemkomsten från utrikes resor erlägga "lästavgift", även kallad "sjömanshusavgift", med några ören för varje läst som fartyget höll. Vidare tillföll de "böter" som inbetalats av sjöfolk och de vid rymning "förverkade hyrorna" sjömanshuset. Kollektmedel upptogs för sjöfolk en gång om året fram till 1888.

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

Bland arbetsuppgifterna för sjömanshusen kan nämnas understöd till orkeslösa sjömän,



Direktionen. Fotograf: Nina Varumo.

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 ett studiebesök hos RISE, Borås. Med på studiebesöket var även Granskningsgruppens ledamöter. Syftet med besöket var att få en djupare presentation av alla de forskningsaktiviteter som genomförs hos RISE och en koppling till alla de forskningsprojekt som Stiftelsen finansierar. Dagen började med kort presentation av RISE organisation och dess uppdrag varefter personal från RISE visade oss runt i olika testrum/laboratorium, framförallt de med sjöfartsanknytning. Härutöver fick Direktionens ledamöter en ingående redovisning av pågående och kommande forskningsprojekt som finansieras av Stiftelsen.

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.



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

Ledamöter som medverkar i styrgrupper 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 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	Sandra Stens	Sjöbefälsföreningen – O

Löner och arvoden (Tkr):	2024	2023
Löner	876	770
Arvoden	389	399
Arbetsgivaravgifter	218	203
Totalt	1 483	1 372



Pia Berglund och 2024 års belöningsmottagare under högtiden den 7 maj på Hotel At Six i Stockholm. Fotograf: Nina Varumo.

Bidragsverksamheten 2024

Bidragsverksamheten bedrivs och redovisas inom följande områden:

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

Siffrorna i rubrikerna avser år 2024 och siffror inom parentes avser år 2023.

Gratial 5 160 Tkr (5 120)

Gratial utgår efter Direktionens prövning till personer som är eller har varit verksamma inom sjömansyrket och till sådana personers närmaste anhöriga. Gratialbeloppet är från år 2023 höjt till 40 Tkr/år. Antalet gratialister utvisar en succesiv minskning. År 1976 var antalet gratialister 1 565 personer. Under året har 5 personer (8) beviljats gratial och totalt har gratial utbetalats till 130 (126) personer under år 2024.

Akut hjälp 210 Tkr (145)

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 2024 har 16 (12) personer erhållit akut hjälp.

Stipendier 1 437 Tkr (1 488)

Stiftelsen stöder elever under utbildning med:

Individuella stipendier 937 Tkr (815)

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. Fr o m höstterminen 2023 höjdes stipendium för dubbelt boende från 12 000 kr till 15 000 kr. Stipendium för försörjningsplikt höjdes vid samma tidpunkt från 8 000 kr till 10 000 kr. Under år 2024 har 54 (62) studerande beviljats individuellt stipendium.

Lokal utdelning 500 Tkr (673)

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 2024 har 5 (6) skolor/sjöfartshögskolor tilldelats lokala medel.

Utbildningsstöd 604 Tkr (328)

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



Bilder från ombordstudier hos Kustbevakningen. Test av en metod för att tillsammans med besättningen identifiera arbetsmoment som påverkar fartygets rörelser för att få en uppfattning om när rörelserna blir så påtagliga att det blir svårt att genomföra arbetet på ett säkert och effektivt sätt.

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.

Linnéuniversitetet 402 Tkr (0)

402 Tkr har beviljats för revidering av läroböcker / handböcker i Hälso- och sjukvård. Böckerna, "Första hjälpen ombord" och "Hälso- och sjukvård ombord - en handbok för sjukvårdande befäl" används i sjukvårdsutbildning för studenter på Sjökapstens- och Sjöingenjörsprogrammen, för studenter inom FBVII och MBVII samt för fortbildning av aktivt sjöbefäl.

Behörighetsförlängning och certifikat 202 Tkr (208)

För att säkerställa att som befäl kunna återgå till sjö tjänst, 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.

Under år 2024 har 14 (14) sjöbefäl tilldelats stipendium enligt ovan.

Sail Training Association 0 Tkr (60)

För år 2023 beviljades 60 Tkr för att kunna placera svenska ungdomar på deltagande fartyg i 2023 års Tall Ships Races.

Ungdomsförbundet Sveriges Flotta 0 Tkr (60)

För år 2023 beviljades 60 Tkr för genomförande av diplomerad säkerhetsutbildning av ledare vid Seglarskolan Vitsgarn.

Forskning och Utveckling 7 409 Tkr (8 930)

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 2024 har direkt stöd riktats mot nedanstående projekt. I rubriken angivna summor avser år 2024 respektive (2023) eller år som särskilt anges.

PÅGÅENDE PROJEKT

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.

Projekt om rörelser påverkan om möjlighet att utföra arbetsuppgifter till sjöss och tillämpning av IMO:s 2:a generationens in-taktstabilitetskriterier. Frågorna lyfts in i kursen Marin hydromekanik. Projektet har en referensgrupp med deltagare från företag, myndigheter och organisationer inom sjöfarts och marintekniska branschen, allt för att sprida resultatet.

Direktionen har beviljat ett stöd på 1 200 Tkr under projektåren 2022 – 2025. Trafikverket och FMV är med som finansörer. Projektledare Karl Garme, KTH.

Carbon diOxide Fire Fighting Experimental Evaluation, COFFE 764 Tkr (0)

Projektets syfte är att undersöka koldioxid



Testbädd där battericellers egenskaper vid termisk rusning undersöks, bla värmeöverföring.

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 projektiden 2024 – 2026. Projektledare är Anna Karlsson, RISE.

TEMPO, Transport Efficiency and the People Onboard 707 Tkr (0)

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 Staffan Bram, RISE.

Utvärdering av kvalitetshöjande åtgärder inom handledning till sjöss, 840 (560) Tkr

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, 1 747 Tkr (1 990)

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 sjömännens 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 sjömännens 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 405 Tkr (135)

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: * Re-



Iris Acejo, forskare i projekt Seafarers health and access to healthcare in 2023. Fotograf: Klara Johansson.

altidsinformation 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 300 Tkr (600)

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 år 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.

Säker vätgasbunkring 600 Tkr (300)

I dag saknas rutiner och regelverk som beskriver hur bunkerinfrastrukturen 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.

Synergonomi och den visuella miljöns utformning ombord 312 Tkr (0)

Hur ska man utforma den visuella miljön ombord för att främja en god arbetsmiljö, öka säkerheten och förbättra trivselen för sjöfolket?

Idag visar studier inom andra områden att om den visuella miljön är bristfälligt utformad ökar ansträngningen för ögon och nacke vilket kan orsaka besvär såsom smärta och huvudvärk. En god visuell miljö kan leda till en förbättrad synbarhet och prestationsnivå tillsammans med ett ökat välbefinnande. I fönsterlösa lokaler och under vinterhalvåret kan dygnsrytmsbelysning ge ett ökat välbefinnande och vakenhetsgrad på dagen, samtidigt som man kan undvika en negativ påverkan av för mycket ljus på natten. Det finns idag inga rekommendationer för hur man ska utforma en visuell miljö ombord för att kunna öka säkerheten, synbarheten och förbättra välbefinnandet.

Syftet med detta projekt är att undersöka hur den visuella miljön idag är ombord och identifiera förbättringspotentialen för belysningen och den visuella miljön.

Direktionen har beviljat 779 Tkr under projektåren 2024 – 2025. Projektledare är Hillevi Hemphälä, Lunds universitet.

LiBExES - Study on the risk of Lithium-Ion Battery initiated Explosions in Enclosed Spaces 682 Tkr (0)

Litiumjonbatterier transporteras idag i stora volymer på våra fartyg, som fordon eller i form av



EOS - Eyes On Scene - Drönare för säkrare och effektivare sjöräddning. Fotograf: Fredrik Falkman.

battericeller; litiumjonbatterier används även för framdrift av fartyg. Vid skada på batteriet riskerar den att försättas i termisk rusning. Vid termisk rusning frigörs brännbara gaser vilket kan leda till både brand och explosion. Dessa händelser kan medföra allvarliga konsekvenser och incidenten på hybridfärjan MFYtterøyningen, Norge 2019 understryker behovet av att förstå och minimera dessa risker.

Projektet syftar till att studera de risker som finns kopplat till litiumjonbatterier ombord på fartyg och specifikt för slutna utrymmen där dessa gaser kan ansamlas. Projektet ska särskilt undersöka hur faktorer som däcksvolym, ventilation, samt hur aktivering av brandskyddssystem påverkar risken för gasexplosion. Projektet kommer att skapa förutsättningar för rederier att arbeta riskförebyggande, och leda till ökad säkerhet för besättning och fartyg som transporterar litiumjonbatterier.

Direktionen har beviljat 682 Tkr under projektåret 2024. Projektledare är Maria Quant, RISE.

Safety and health for seafarers in interorganizational operations 356 Tkr (0)

Syftet är att tillhandahålla åtgärder som kan förbättra hälsa och säkerhet för sjöfolk i interorganisatoriska operationer, uppdelade i delmål:

- * Beskriva utmaningar för interorganisatorisk verksamhet
- * Ge erfarenhetsbaserad kunskap om hälsa och säkerhet för sjöfolk i interorg. operationer
- * Ge kunskap om riskfaktorer för sjöfolk
- * Utveckla åtgärder som kan användas av sjöfolk och företag i deras arbete

Hälsa och säkerhet är självklar nytta, för individer, arbetsgivare och samhället. Forskning och sjöfolk har uttryckt behov av åtgärder för att trygga förhållanden i interorganisatoriska operationer, maktrelationer, strukturer och rutiner. Projektet kommer att gynna sjö-

folk som arbetar i interorganisatoriska operationer och för sjöfolk i allmänhet.

Direktionen har beviljat 2 925 Tkr under projektåren 2024 – 2026. Projektledare är Kristine Störkesen, SINTEF Ocean AS.

AVSLUTADE PROJEKT

Populärvetenskaplig förmedling av kunskap om fartygs inommiljö 0 Tkr (1 247)

Syftet med projektet är att omsätta forskningsresultat till praktiska råd, verktyg och åtgärder ombord för att minska sjöpersonalens 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.

Projektet har slutredovisats under våren 2024.

Internationella sjömäns hälsa, självskattning under Covid-19 pandemin 0 Tkr (481)

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.

Projektet har slutredovisats under våren 2024.



PhD Sarka Langer presenterar projektet "Populärvetenskaplig förmedling av kunskap om fartygs innemiljö".
Fotograf: Nina Varumo.

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

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.

Projektet har slutredovisats i december 2024.

Mäta social hållbarhet till sjöss 0 Tkr (300)

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.

Projektet har slutredovisats i november 2024.

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

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.

Projektet har slutredovisats under våren 2024.

Den smarta surrningen 0 Tkr (530)

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.

Projektet har slutredovisats i december 2024.

Bättre belastningsergonomi för intendenturpersonal i sjöfart, 376 Tkr (564)

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



Full Ahead i Sjöfartsmontern. På bilden årets mottagare av litteraturpriset, Britt Edenstjärna. Fotograf: Juha Eronen.

under projektåren 2023 – 2024. Projektledare Jörgen Eklund, Wergonic AB.

Projektet har slutredovisats 1 december 2024.

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

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.

Projektet har slutredovisats i september 2024.

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

KOMMANDE PROJEKT

Karaktärisering och metoder för kvantifiering av röreseinducerande störningar i arbete till sjöss

Syftet är att minska fartygsrörelsers inverka

på arbete till sjöss och därmed stärka fartygssystemets prestanda och tillförlitlighet som arbetsplats. Genom att beskriva, definiera och kvantifiera den störande påverkan som fartygets rörelser har på den som arbetar till sjöss, kan verkningsfulla förbättringsåtgärder lättare identifieras och implementeras och risken för olyckor och misstag minskas

Direktionen har beviljat 640 Tkr under projektåret 2025. Projektledare är Karl Garme, KTH.

Bmob: Brandsäkerhet i innovativ mobilitetssektor – en jämförande studie

Segmentet med små fartyg utnyttjas minimalt idag men flera drivande företag finns i branschen och gör projektfrågan högaktuell - vad är lämpliga acceptanskriterier för brandsäkerhet att tillämpa för små fartyg i nationell fart byggda i lätta material? Det finns hinder för användning av lätta material då säkerhetskraven för att uppfylla regelverken inte har utvecklats för den här typen av fartyg. Mer ändamålsenliga regler kan göra kostnader lägre och personal, passagerare och varor ombord säkrare. Idag finns det luckor i regelverket som försvårar vid konstruktion och ombyggnation då befintliga krav inte är tillämpbara för mindre fartyg i nationellt vatten. Projektet ska identifiera och analysera vilka krav som gäller för lättkonstruktionsmaterial, som ofta är brännbara, när dessa används i stället för stålkonstruktioner på mindre fartyg i nationell fart. Detta ska leda till att identifiera relevanta kravnivåer med avseende på brandsäkerhet.

Direktionen har beviljat 1 000 Tkr under projektåren 2025 – 2026. Trafikverket är med som finansör med 1 000 Tkr. Projektledare är Anna Karlsson, RISE.



Musikgruppen KAL. Fotograf: Juha Eronen.

Kultur 547 Tkr (249)

De större bidragen utgörs av

Bok- och Biblioteksmässan 134 Tkr (133)

Full Ahead i Sjöfartsmontern på Bokmässan 2024. Bokmässan i Göteborg firade sitt 40-årsjubileum 2024 och lockade närmare 100 000 bokälskare från hela världen. En av de mest uppskattade inslagen var Sjöfartsmontern, som sedan 1997 har haft sin fasta plats i Svenska Mässans lokaler. Montern fylldes som vanligt av maritim kultur och litteratur, till stor glädje för besökarna.

Pandemåren 2020-2021 satte tillfälligt stopp för både Bokmässan och Sjöfartsmontern. Istället arrangerades en alternativ bokmessa 2021 i det anrika Brostömska palatset i Lorensbergs villastad. När montern återvände till Bokmässan 2022 blev det en succé och framgångarna har fortsatt sedan dess.

Bakom Sjöfartsmontern står Sjöfartens Kultursällskap, som med stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus skapar en unik mötesplats för maritim kultur.

Årets program innehöll en spännande mix av litteratur och musik. Den göteborgske sjökaptenen David Aldman presenterade sin hyllade bok "Kadetten", som med stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus skildrar dagens sjöfart genom en skönlitterär lins - en ovanlig och uppskattad vinkel. Aldman, som arbetar som styrman på en norsk ankarhanterare, fick ett varmt mottagande av publiken.

Musikgruppen KAL bidrog med sin energi och framförde klassiska sjömansvisor. Gruppen, bestående av Bosse Andersson, Janne Karlsson och Leif "Pedda" Pedersen bjöd på en musikupplevelse utöver det vanliga.

Konstnären och författaren Gunvor Nordström presenterade sin bok "Sjömansliv och guldgrävardöd", ett omfattande forskningsar-

bete som belyser kvinnors roll inom sjöfarten. Med stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus arbetar Nordström nu på en ny bok som fördjupar dessa perspektiv.

Bonkajärerna, en grupp skrivande sjöfolk inom Sjöfartens Kultursällskap, lanserade sin sjätte antologi, *Sjöman* – "ett vågat yrke". Genom sina berättelser fortsätter de att bygga broar mellan dåtidens och nutidens sjömansliv.

Höjdpunkten i Sjöfartsmontern var utdelning av Stiftelsen Sveriges Sjömanshus litteraturpris. Årets pristagare, Britt Edensjärna, hyllades för sin bok "Enda kvinnan ombord som skildrar hennes 17 år till sjöss som maskinist". Priset överräcktes av stiftelsens ordförande Kenny Reinhold och kanslichef Karl Karell.

Ett annat uppskattat inslag i årets program var Martin Nyström, verksam som frilansskribent på DN, som berättade om sin kommande bok "Samtal om horisonten". Med stöd från Stiftelsen Sveriges Sjömanshus utforskar boken horisontens många perspektiv. Genom samtal med sjöbefäl, manskap, forskare, musiker, konstnärer och författare belyser Nyström hur horisonten påverkar människor med olika relationer till havet och livet.

Sjöfartsmontern är redan inbokad för Bokmässan 2025, som äger rum den 25 – 28 september. Montern fortsätter att vara en självklar mötesplats för alla med intresse för sjöfartens rika kultur och historia.

Krigsseglarna 27 Tkr (31)

Sjömanskyrkan 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 representanter från Direktionen närvarade vid kransnedläggningarna i Nynäshamn, Göteborg och Norrköping.



Årets hedersomnämning gick till BRP. Helena Peterson, Patrik Staaf, Caroline Källberg och Hanna Svensson. Fotograf: Nina Varumo.

ÖVRIGT KULTURSTÖD HAR UTGÅTT TILL

Bidrag till tryckning av böcker 360 Tkr (50)

Under år 2024 har 8 st (2) bokstöd beviljats. Det enskilt största bidraget går till framställandet av boken "Samtal om horisonten" en bok om horisontlinjens fortsatta betydelse genom historien – inom navigation, geometrin, matematiken och den teoretiska fysiken. Bidraget uppgår till 150 Tkr.

Sjöfartens Kultursällskap 25 Tkr (25)

Serviceavgift

Belöningsverksamhet 1 949 Tkr (1 678)

Belöningsdagen en hyllning till Sjöfartens innovatörer

Den 7 maj arrangerade Stiftelsen Sveriges Sjömanshus den årliga Belöningsdagen, där innovativa sjöfolk prisades för sina smarta och praktiska lösningar ombord. Totalt fick närmare 70 personer utmärkelser för förslag och representerar förbättringar på 35 fartyg (29) från 20 rederier (15).

Evenemanget hölls på Hotell At Six i centrala Stockholm och samlade cirka 120 deltagare. Belöningshögtiden är Stiftelsens mest offentliga arrangemang och ett av de mest välkända inom sjöfartsbranschen. För att sprida information om dagen bland sjöfolk annonseras den i fackpress, på webben och via digitala nyhetsbrev.

Syftet med Belöningsdagen är att uppmuntra och stimulera både enskilda och grupper inom sjöfarten. Dagen inleddes med presentationer från forskare som fått bidrag för sina projekt. Först ut var Sarka Langer, som presenterade "Sjöfolkets guide till en bättre inommiljö". Därefter talade Magnus

Boström om sitt projekt "Utvärdering av kvalitetshöjande åtgärder inom handledning till sjöss" Gesa Praetorius följde med sin forskning "Beredskap och Resiliens för sjöräddningar på Medelhavet" och Simone Pusch avslutade med att berätta om sin film "Breaking the Ice" som dokumenterar en kvinnlig styrmans arbete på en isbrytare.

Dagens utdelare var Pia Berglund, tidigare vd för Svensk Sjöfart, som betonade vikten av att stanna upp och reflektera över framtiden:

"För alla oss i sjöfartsbranschen är det här en jättefin dag. Vi stannar upp och funderar på vad vi kan göra framåt och vad vi kan göra bättre, och där ni som är de belönade är de stora stjärnorna" sa hon.

Totalt delades 53 belöningar ut för åtgärder som förbättrar arbetsmiljö och höjer säkerheten ombord. Granskningsgruppens ordförande, Cecilia Österman, presenterade förslagen som även illustrerades med videofilmer, inskickade av de belönade.

Årets hedersomnämning gick till BRP Shipping och fartygen Fox Luna och Fox Sunrise för det framgångsrika sätt på vilket deras belönade förslag har genomförts och implementerats ombord.

En särskild belöning för livräddande insats tilldelades Tobias Karlsson, som räddade livet på en man från att drunkna i Nissan-ån i Halmstad.

Även en idrottsbelöning delades ut, som gick till Boulesällskapet på Rosenhill Seamen's Center med Nisse Lundström i spetsen, för att främja gemenskap och aktivitet bland sjöfolk.

Efter utdelningen arrangerades ett panel-samtal på temat hur de belönade förslagen bäst kan tillvaratas. Samtalet modererades



Simone Pusch, projektledare, dokumentärfilmen "Breaking the Ice". Pia Berglund
Fotograf: Nina Varumo.

av sjöfartsjournalisten Anna Janson och bjöd på värdefulla insikter om innovation och utveckling inom branschen.

Sammanlagt uppgick årets belöningar till 845 000 kronor, vilket är ett nytt rekord. Dagen avslutades med en hyllning till sjöfartens kreativa hjältar genom ett trumpetframförande av Lilla Akademien innan lunchen. "De belönades tack" framfördes av Andreas Rönnkvist, teknisk chef på M/T Astina, som avrundade ceremonin med värme och uppskattning.

GRANSKNINGSGRUPPEN OCH ÖVRIGA BEREDNINGSGRUPP

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. I januari samlades hela gruppen i två dagar 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 återfinns i Belöningsfoldern. Utöver Granskningsgruppen har övriga belöningar under år 2024 beretts av följande personer

Idrottsbelöningskommittén

Hans Fredriksson
Agneta Swenson

Litteraturpriskommittén

Torbjörn Dalnäs
Linda Sundgren

Sjöräddningskommittén

Ann-Louise Karlsson

Övriga bidrag 1 228 Tkr (1 830)

Sjöräddningssällskapet, SSRS, 900 Tkr (1 500)

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 var planerad till åren 2022 – 2024 men kommer att förlängas till 2025/2026.

Direktion har beslutat att stödja projektet med 3 000 Tkr under åren 2022 – 2024.

Conferens CFIS 2024 - Conference on Fire Safety at Sea 293 Tkr (0)

Konferensen syftar till att förbättra brandsäkerhet ombord fartyg genom att sprida kunskap inom området samt till att vara en mötesplats för aktörer i branschen. Konferensens presentationer ska sporra deltagande organisationer till fortsatt utveckling av maritimt brandskydd, både genom policyarbete och i praktiken.

Konferensen genomfördes i oktober 2024 i Chalmers lokaler.



Granskningsgruppen under granskning av årets belöningsförslag. Fotograf: Nina Varumo.

Rosenhill Seamen's Center 10 Tkr (10)

Bidrag till genomförande av Martha afton.

Breaking the Ice 0 Tkr (300)

Med dokumentärfilmen "Breaking the Ice" vill projektledaren visa en kvinnlig sjöman som bryter isen både bokstavligen och i bildlig mening. Hon 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. Projektledaren vill uppmuntra till att vi i jämställdheten ser lösningar, chanser och möjligheter att växa och utvecklas.

Filmen beräknas bli 20 – 30 minuter och med förhoppning att kunna sälja den till SVT och arte. Filmen kommer också att visas på filmfestivaler och gärna på sjömansklubbar.

Sjömansservice 0 Tkr (20)

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

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 det avtal som tecknats för perioden 2022 – 2024 förlängdes under året till 2026-12-31.

Granskningsgruppen har under 2024 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 2026"
 insänds före
 1 november 2025

Bidragsverksamheten under 1972/73-2024

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%
2024	5 160	210	1 437	604	7 409	547	1 949	1 228	18 542
	27,83%	1,13%	7,75%	3,26%	39,95%	2,95%	10,51%	6,62%	100,00%
Totalt	127 595	5 071	84 828	43 027	106 014	21 576	34 813	10 667	433 591
	29,43%	1,17%	19,56%	9,92%	24,45%	4,98%	8,03%	2,46%	100,00%

Vågor av Välbehållande - Mätning av social hållbarhet i den maritima sektorn

Projektet syftar till att stärka social hållbarhet inom sjöfartssektorn genom att utveckla mätbara och konkreta indikatorer för sjömäns välbefinnande. Arbetet utgår från insikten att social hållbarhet, trots dess betydelse för en resilient arbetsstyrka, har fått begränsad uppmärksamhet jämfört med miljömässiga och ekonomiska frågor.

Genom en kombination av litteraturstudier, intervjuer med 11 intressenter från forskningsinstitut, myndigheter, branschorganisationer och fackförbund, samt en workshop med aktörer från industrin och offentlig sektor, identifierades fem centrala teman:

1. Social hållbarhet idag: Bristen på gemensamma definitioner och fokus på social hållbarhet i sjöfarten belyser behovet av ökad prioritering.
2. Branschens traditioner: Den hierarkiska kulturen inom sjöfarten utmanar arbetet med att skapa en trygg och inkluderande arbetsmiljö. Kaptenens roll är central för det sociala klimatet ombord.
3. Att leva på arbetsplatsen: Sjömäns isolerade arbetsmiljö medför utmaningar för både

psykisk hälsa och socialt liv. Faktorer som internetåtkomst och sociala mötesplatser kan förbättra välmåendet.

4. Regler och efterlevnad: Trots globala ramverk, som Maritime Labour Convention, varierar efterlevnaden kraftigt, vilket leder till ojämlikheter i arbetsvillkoren.

5. Mätning av social hållbarhet: Rapporten föreslår indikatorer för att mäta både grundläggande aspekter som löner och organisatoriska faktorer som ledarskap.

Slutsatsen är tydlig: förbättrad social hållbarhet är avgörande för sjömäns välbefinnande och sjöfartssektorns långsiktiga hållbarhet. Rekommendationerna inkluderar systematisk uppföljning och implementering av indikatorer för att skapa en långsiktigt hållbar arbetsmiljö till sjöss. Projektet har tagit fram förslag på indikatorer och arbetet med att implementera mätbara indikatorer för social hållbarhet till sjöss från arbetet i i Clean Shipping Index pågår.



Elin Malmgren och Johanna Larsson projektledare för projekten "Vågor av Välbehållande" och "Styrmedel i sjöfarten".

Den smarta surrningen: en innovation för lastsäkerhet ombord

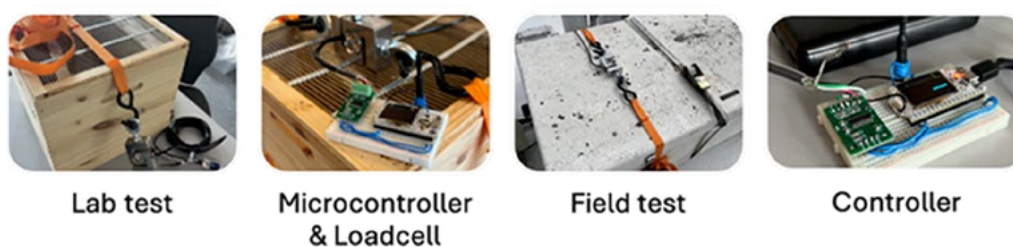
Lastförskjutning kan utsätta ett fartyg och besättning för stor fara. För att motverka detta används olika metoder och utrustning för att förhindra att lasten förskjuts. Styckegods, rullande last och även containers kan säkras genom att lasten spänns fast med någon typ av surrningsmaterial så som ett spännband eller en kätting. Surrningarna kan beroende på fartygets rörelser och vibrationer, skaka så de slackas och inte längre är i spänn. Det sker över tid och medför att lasten kan börja röra sig och påverka intilliggande last och dess surrningar. I avsikt att upptäcka detta i tid skall besättningen utföra en kontroll att surrningarna är spända med jämna tidsintervall under sjöresan. Kontrollen är tidskrävande och ibland förenat med en farlig arbetsmiljö. Vidare är det ibland inte möjligt att utföra kontrollen på grund av att utrymmet inte tillåter åtkomst i den omfattning som behövs.

I studien har det undersökts om det med hjälp av uppkopplade sensorer (Internet of Thing, IoT) går att få en tidig indikation på om någon surrning i lasten slackar och därmed måste tighas innan det är för sent. Genom att kunna mäta inspänningen i surrningen med hjälp av sensorer skapas en säkrare arbetsmiljö, då det bör bli mindre risk för personal att gå i närheten av dåligt surrad last samt bidra till en högre sjösäkerhet. Tekniken som testas bygger på befintliga sensorer som an-

passas 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 större skala.

Det huvudsakliga målet är att förhindra sjöolyckor och skador på personal och last, vilket i förlängningen förhindrar negativa sociala, ekonomiska och miljömässiga effekter. Genom en tidig indikation på om en surrning har börjat slacka kan risken för olyckor minskas och skadlig lastförskjutning förebyggas tidigare. Mer specifikt så har en lyckad tillämpning en potential att förbättra arbetsmiljön för sjöfolk genom att automatisera arbetsmoment som kan vara farliga. Vidare så kan tekniken bidra till att undvika skador på last och fartyg vilket gynnar flera aktörer i transportkedjan så som rederi, lastägare samt försäkringsbolag. Lösningen som testats riktar sig i första hand mot högvärdigt gods och special-/projektlaster.

Statistik från assurancesbolaget The Swedish Club för lastskador har använts som discussionsunderlag med representanter från stuverierna i Uddevalla hamn och hos Arendal Shipping i Göteborg. Utkomsten blev en möjlig lösning bestående av smarta sensorer monterade på surrningarna och radionätverket LoRaWAN, en lösning med lång räckvidd och låg strömförbrukning för att trådlöst överföra data från sensorerna.



Figur 1 Prototyp med lastsensor på surrning och kontrollenhet, för testning i labb och ombord på Calmare Nyckel. Fotograf: Rick Olsson.

Lösningen har testats dels i laboratoriemiljö på Linnéuniversitetet och dels under två dagar ombord på Calmare Nyckel, där tydliga skillnader i inspänning kunde detekteras. Därefter testades radiotäckningen med LoRaWAN ombord på biltransportfartyget Arc Patriot med lovande resultat. Testerna visade att lösningen kunde täcka hela fartyget, och att systemet kunde ge noggranna spänningsavläsningar. Detta möjliggör tidig upptäckt av slackande surrningar, vilket kan förhindra olyckor och skador på last och fartyg.

Fortsatta projekt bör inrikta sig på affärsmodeller och lösningar för i första hand högvärdigt gods och projektlaster och därefter se på möjligheterna för ett mer allmänt införande.

Slutsats

Den smarta surrningen representerar ett stort steg framåt för sjösäkerhet och arbetsmiljö inom sjöfarten. Genom att integrera avance-

rad sensorteknik och trådlös kommunikation kan vi skapa säkrare och mer effektiva arbetsförhållanden ombord.

Projektet har finansierats av Stiftelsen Sveriges sjömanshus och de tre huvudparterna är Linnéuniversitetet (Institutionen för Datavetenskap och Mediateknik), LifeFinder Systems International AB (Lifefinder) och RISE (Enheten Maritim Systeminnovation). Lifefinder är teknikleverantörer med avseende på sensorer och nätverk. Linnéuniversitetet har expertis inom IoT-sensorer, en väl uppbyggd infrastruktur inom IoT genom sitt IoT-lab och har bidragit med en testplattform för idén i form av fartyget Calmare Nyckel som finns vid institutionen på Sjöfartshögskolan. RISE uppdrag är att stärka svensk industri i en hållbar utveckling med fokus på tillämpad forskning och innovation.

De viktigaste resultaten från "Den smarta surrningen":

1. Befintlig teknik:

Kommersiellt tillgängliga sensorer och etablerad radioteknik genom LoRaWAN.

2. Omfattande LoRaWAN-täckning:

LoRaWAN-teknologin täckte hela bilfartyget ARC PATRIOT effektivt. En enda gateway kunde täcka flera däck, vilket minskade behovet av komplex infrastruktur. Utrustning behövde inte vara uppkopplad mot Internet för att förmedla signaler ombord, till fördel för cybersäkerheten.

3. Effektiv spänningsövervakning:

Tester ombord på Calmare Nyckel visade noggranna spänningsavläsningar. Systemet kunde tydligt visa spänningsfluktuationer på grund av temperaturförändringar, vilket möjliggjorde tidig upptäckt av slackande surrningar.

4. Förbättrad sjösäkerhet och arbetsmiljö:

Genom att automatisera övervakningen av surrningar minskar risken för olyckor och skador på last och fartyg. Detta förbättrar arbetsmiljön för sjöfolk genom att minska behovet av potentiellt farliga manuella kontroller.

5. Potential för vidareutveckling:

Rapporten föreslår fortsatt forskning för att utveckla affärsmodeller och kostnadsanalyser för bredare implementering.

Dessa resultat visar på potentialen för att förbättra sjösäkerheten och arbetsmiljön inom sjöfarten genom användning av enkla lösningar med befintlig teknik, smarta sensorer och trådlös kommunikation.

Impact of Scrubbers on Seafarers Health and Safety: A Feasibility Study

För att möta de strängare, globala, svavelregler som trädde i kraft 2020 använder ca 5000 fartyg idag en skrubber ombord för att tvätta ur svavleoxider ur avgaserna. Skrubberanvändning möjliggör fortsatt användning av tjockolja, innehållande ämnen som är skadliga för både havsmiljön och mänsklig hälsa. Den här förstudien bekräftade hypotesen att de arbetsmiljömässiga aspekterna av skrubberanvändning ombord på fartyg har förbisetts i utvecklingen. För att öka medvetenheten om risker för mänsklig hälsa vid användning av skrubbrar togs ett förslag till kursupplägg fram inom studien.

Bakgrund och syfte

Hårdare regler för att begränsa sjöfartens utsläpp av miljö- och hälsoskadliga svaveloxider har föranlett tusentals fartyg att installera en skrubber som möjliggör fortsatt användning av billig, högsavlig tjockolja. Skrubbrarna genererar dock stora volymer tvättvatten, hundratals kubikmeter per timme för ett enskilt fartyg, innehållande en cocktail av ämnen som är kända att vara skadliga för både miljö och mänsklig hälsa. Användningen av skrubbrar innebär att fartygsbesättningar riskerar att exponeras för dessa ämnen. Syftet med denna förstudie var att undersöka kunskapsläget kring risk för påverkan på mänsklig hälsa hos fartygsbesättningar vid skrubberanvändning, samt att föreslå möjligt upplägg av en kurs för att öka medvetenheten om problemet.

Metod

Två systematiska litteratursökningar genomfördes i databaserna Scopus, Web of Science och Google Scholar, samt icke indexerad, men granskad, "grå" litteratur för att identifiera artiklar om 1) fartygsbesättningars exponering av giftiga ämnen från tjockolja, samt 2) fartygsbesättningars förfarande rörande drift och underhåll av skrubbrar. Det teoretiska

ramverket "Knowledge, Attitudes, and Practices Model" användes för att strukturera analysen av resultaten.

Resultat

Hypotesen att fartygsbesättningars hälsa inte är något som beaktats i utvecklingen mot ökad skrubberanvändning visade sig stämma. Därmed finns ett omedelbart behov av ökad medvetenhet om riskerna med exponering för hälsovådliga ämnen i samband med skrubberanvändning.

1. Blott två studier i litteraturen visade sig adressera negativa effekter på sjömäns hälsa ombord på kemtankers. Resultaten pekade på en signifikant förhöjd risk för olika typer av blodcancer, även med ökad dödlighet som följd. Det finns lämpliga biomarkörer att använda för att kunna utföra nya studier ombord och få bättre förståelse för omfattningen av denna typ av risk.

2. Fyra artiklar, som totalt inkluderade 954 deltagare, avhandlade procedurer ombord relaterat till bland annat system för att minska negativ miljöpåverkan, samt aspekter rörande hälsa och säkerhet ombord. Som proxy i skattningen användes kunskap om säkerhetsdatablad för olika ämnen som förekommer ombord. Sammanfattningsvis konstaterades att endast 27% av sjömännen läser och förstår säkerhetsdatablad. Personlig säkerhetsutrustning vid lasthantering användes endast av hälften (53%) av de tillfrågade sjömännen och av 16% vid tankrengöring. Mer än en tredjedel (34%) av de tillfrågade sjömännen bedömde att kunskapsbrist utgör ett hinder för implementering av energieffektiviseringsåtgärder ombord, liksom brist på relevant kompetens (32%) för användning av ny teknik. Dessutom bedömdes brist på stöd, brist på harmonisering av regler, samt otillräcklig tillämpning av riktlinjer, att utgöra hinder för säkerhetspraxis.

Styrmedel i sjöfarten och effekterna på arbetsmiljö och levnadsvillkor ombord

Denna studie undersöker hur EU:s klimatregler för fartyg över 5 000 bruttoton påverkar sjömäns arbets- och levnadsvillkor. Reglerna, en del av EU:s "Fit for 55"-initiativ, omfattar utsläppshandel och krav på renare bränslen men gäller inte mindre fartyg. Detta kan leda till att rederier prioriterar mindre fartyg för att undvika reglerna, vilket riskerar att försämrat arbetsmiljön ombord. Historiskt har sjömän ofta haft långa arbetsdagar och bristfälliga boendeförhållanden, och det är avgörande att nya klimatmål inte förvärrar dessa utmaningar utan balanserar miljö och social hållbarhet.

Metod och datainsamling

Studien bygger på en kombination av metoder, inklusive analys av internationella och nationella regelverk och föreskrifter, intervjuer med 11 personer som arbetar inom svensk sjöfart, samt en undersökning av branschdiskussioner om de nya regelverken på sociala medier. Författarna har även gjort kostnadsberäkningar för att förstå de ekonomiska incitamenten bakom fartygsdesign.

Resultat

Påverkan på personalutrymmen

En viktig slutsats är att gränsen vid 5 000 bruttoton skapar starka incitament för rederier att bygga mindre fartyg. Att minska storleken utan att behöva skicka mindre mängd gods kan betyda att man minskar på personalutrymmen. Historiskt har liknande storleksgränser lett till exempelvis mindre och/eller färre utrymmen för personalen att vistas i, både kopplat till arbete och fritid, för att spara kostnader. Flera intervjuer nämner att rederier prioriterar lastkapacitet framför personalutrymmen, särskilt när fartygsdesign ska anpassas för att undvika extra kostnader.

Det är just det att varje sån gräns blir ett tröskelvärde, en tröskeffekt. De som ligger väldigt nära där kommer välja att ligga under tröskeln. Det första man tar in på är squ-

ashallen, bryggvingar, och andra såna här utrymmen som inte är betalande."

Intervju 6

Ekonomiska drivkrafter och designval

Kostnader som ökar med fartygsstorlek, såsom hamnavgifter och säkerhetskrav, bidrar också till att personalutrymmen prioriteras ned. En analys av bränslekostnader och straffavgifter kopplade till EU:s regler visar att mindre fartyg blir billigare att använda på kort sikt, trots att de kan vara mindre effektiva sett till miljö och drift.

Social hållbarhet

och internationella regler

Rapporten lyfter också brister i internationella regelverk som ska skydda sjömäns välmående, såsom Maritime Labour Convention (MLC). Även om MLC ställer krav på minsta storlek för besättningshytter och gemensamma utrymmen, är reglerna inte tillräckliga för att motverka de negativa effekterna av de ekonomiska incitamenten att bygga mindre fartyg. Samtidigt är inspektioner av arbetsmiljön ombord ofta otillräckliga, särskilt på internationella vatten.

Rekommendationer

- Revidera 5000 GT-gränsen: EU bör överväga att sänka eller anpassa storleksgränsen för att inkludera fler fartyg i regelverket, vilket kan minska incitamenten att bygga mindre fartyg med sämre arbetsmiljö.
- Ekonomiska incitament för bättre arbetsmiljö: Hamnavgifter och andra kostnader bör anpassas så att rederier belönas för att förbättra arbets- och levnadsvillkor för besättningen, exempelvis genom större hytter och bättre sociala utrymmen.
- Utveckla internationella regelverk: MLC och andra standarder behöver utvecklas för att säkerställa att social hållbarhet inte försummas i jakten på lägre driftskostnader.

Samarbeten med forskningsinstitut



Linnéuniversitetet



Chalmers Tekniska Högskola

CHALMERS

@ivl
SVENSKA
MILJÖINSTITUTET



vti

Linnéuniversitetet

Agneta Swenson – 45 år i sjöfolkets tjänst

De anställda vid Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) och dess arvtagare från 2007, enheten Sjömansservice inom Sjöfartsverket, brukar inte vara några hoppjerkor. Uppenbarligen trivs man med uppgiften att betjäna sjömanskåren. För min egen del innebar det tjänstgöring från 1979 till pensioneringen drygt 30 år senare.

Den tidsrymden slår Agneta Swenson på Rosenhill Seamen's Center i Göteborg med råge. Under 2025 går hon i pension efter 45 år i sjöfolkets tjänst! Då lämnar hon också sin mångåriga roll som den ena av två goda krafter i Stiftelsens Sveriges Sjömanshus idrottsbelöningskommitté.

Agneta anställdes 1980 som platsombud på Rosenhill, med uppgiften att besöka svenska och utländska fartyg i Göteborgs hamnar. För HKF:s del var hon den allra första kvinnan i den rollen. På enstaka håll luftades en viss tveksamhet. Hur skulle en 19-årig tjej klara mötet med garvade sjömän ombord på det som på den tiden var kompakta manssamhällen?

Agneta bevisade att det gick alldeles utmärkt. Därmed gick hon även i bräsch för andra kvinnor som under årens lopp har sökt sig till platsombudsjobben i Göteborg och andra hamnar.

Någon maritim bakgrund fanns inte i Agne-

tas CV. Men hennes alltför tidigt bortgångne far hade verkat i branschen, och under utlandsbesök hade även Agnetas mor kommit i kontakt med välfärdsverksamhet för sjömän, då i Sjömanskyrkans regi. Vilket hon senare berättade om för sin dotter.

På Agnetas meritlista fanns däremot ett collegeår i USA och en omfattande idrottslig erfarenhet, med basket som huvudsaklig gren. På mångsysslaren HKF:s program fanns även sjömansidrotten som en viktig delverksamhet.

Agneta tog mod till sig och kontaktade Rosenhill på Hisingen. Därigenom kom hon även i kontakt med dåvarande personalchefen Hans Fredriksson på HKF:s huvudkontor i Stockholm. (Samme Hasse och Agneta skulle senare vara Stiftelsens parhästar i idrottsbelöningskommittén i många år, således till och med 2025.)

Agneta anställdes, och på den vägen är det. Utöver Rosenhill i hennes hemstad Göteborg har det blivit ett år i Helsingborg och flera sommarvikariat i Rotterdam och Antwerpen.

Utöver rollen som platsombud har Agneta under årens lopp kunnat tituleras första platsombud, motionsansvarig, biträdande intendent, tillförordnad platschef och – sedan 2010 – platschef.

Sjömanskåren är henne ett stort tack skyldig för en mångårig serviceinsats!



Agneta Swenson med mottagarna av Stiftelsens idrottsbelöning 2016: Harald Hällén och Lars Backlund.

Studieresa RISE, Borås

Stiftelsen Sveriges Sjömanshus ändamål är att verka till nytta och gagn för sjöfolket. Stiftelsens direktion genomför varje år en studieresa med koppling till Stiftelsens verksamhet. I början av september 2024 besökte Stiftelsen Sveriges Sjömanshus RISE, Research Institutes of Sweden AB, i Borås.

RISE är ett svenskt statligt forskningsinstitut som samarbetar med både näringsliv och samhälle. RISE har även ett särskilt uppdrag att stötta små och medelstora företag.

I organisationen har det samlats cirka 30 forskningsinstitut och cirka 130 testbäddar, vilket ger RISE en unik bredd och samlad kompetens. På RISE arbetar forskare, tekniker, testare och andra experter med avancerad forskning. Temat för resan var de forskningsaktiviteter som RISE arbetar med. Stiftelsen har genom åren finansierat många projekt hos RISE, och vi fick under dagen ta del av både pågående och kommande projekt.

Syfte med studieresan var forskningsaktiviteter vid RISE som skall ge oss en bra grund för vårt framtida arbete. Utöver studiebesöket hos RISE genomförde Stiftelsen sitt direktionssammanträde nr 219, samt uppstart av granskningsgruppens arbete med belöningsomgång 2025. Deltagare på studieresan var Stiftelsens direktion, granskningsgruppen och personal från kansliet.

Studiebesök

Dagen hos RISE inleddes med en genomgång av Brand och säkerhet med Franz Evgren. RISE har möjligheten att erbjuda expertis med provning, utvärdering och mätning av brandegenskaper i både labb och i fält. Klassificering, märkning och certifiering. RISE använder datorsimulering och avancerade beräkningar av bränder och explosioner.

Efter genomgången presenterade projektledarna Anna Karlsson och Sixten Dahlbom deras pågående Stiftelse-finansierade RISE-projekt:

- COFFE - Carbon diOxide Fire Fighting Experimental Evaluation

- TEMPO - Transport Efficiency and the People Onboard

- Säker vätgasbunkring,

- LiBEXES - Study on the risk of Lithium-Ion Battery initiated Explosions in Enclosed Spaces.

Anna Karlsson informerade även om en kommande satsning som fortfarande är i planeringsfas. Hon berättade att den 8 oktober 2024 arrangerar RISE tillsammans med Stiftelsen Sveriges Sjömanshus och Lighthouse den fjärde upplagan av konferensen Conference on Fire Safety At Sea (CFIS). Detta är en plattform där maritima brand- och riskfrågor står i fokus, och konferensen har fått mycket positiv respons sedan dess start inom EU-projektet LASH FIRE. Syftet är att samla aktörer inom forskning och näringsliv för att sprida kunskap och identifiera framtida forskningsbehov. Hon betonade att CFIS är ett viktigt forum för utvecklingen av brandsäkerhet till sjöss och att planeringen inför 2025 års konferens redan pågår.



Anna Karlsson, RISE, presenterar projekt COFFEE. Fotograf: Karl Karell.

En höjdpunkt under studiebesöket var den nya testanläggningen för säkerhetskritisk provning, som RISE nyligen invigt i Borås. Denna anläggning är en del av Swedish Electric Transport Laboratory (SEEL) och er-

bjuder världsledande kapacitet för att testa batterier, elektriska komponenter och säkerhetskritiska scenarier som bränder och explosioner. Vi fick veta att byggandet av anläggningen inte var utan utmaningar – transporten av flera av de största och tyngsta delarna till laboratoriet krävde omfattande planering och speciallösningar för att hantera logistik och säkerhet längs vägarna till Borås. Trots dessa hinder står nu en modern anläggning redo att stödja innovation och säkerhet inom elektromobilitet.

Efter lunchen begav vi oss ut på en gedigen rundtur i RISE toppmoderna labb. Bland annat besökte vi avdelningar för brand, batterisäkerhet, klimat och vibration. RISE månar om att inget skadligt ämne släpps ut, som rökgas och släckvatten, då allt renas i deras anläggningar. I RISE nuvarande lokaler låg det som tidigare hette Sveriges provningsanstalt.

Efter rundvandringen presenterade Franz Evegren projektet LASH FIRE för oss. Detta

projekt visade att antalet bränder med elbilar inte är större än för fordon med traditionella bränslen, men att elbilar har andra typer av brandrisker, såsom utsläpp av brännbara gaser. Vid släckningsarbete finns en risk för återantändning. IR-kameror för temperaturmätning nämndes som en möjlig lösning för att hantera dessa utmaningar.

Sammanfattning

Studieresan gav Stiftelsen värdefull information till vårt fortsatta arbete med stöd och bidrag till forskning – med fokus på sjöfart. Sjösäkerhet ombord är en av de viktiga punkterna för Stiftelsen, och dagen på RISE kändes både viktig och givande.

Borås sägs vara Sveriges regnigaste stad, men vi hade turen att bjudas på högsommarvarmt väder med sol under vår vistelse. Efter besöket hade en del av oss möjlighet att promenera i Borås vackra skulpturpark i väntan på transfer hem.



Anläggning SEEL TRYCK, RISE. Fotograf: David Lagerlöf.

Förvaltningsberättelse

Direktionen för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus, org nr 802005-7173, med säte i Stockholm, får härmed avlämna årsredovisning för räkenskapsåret 2024-01-01–2024-12-31.

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	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Belopp i Tkr						
Direktavkastning	20 599	20 558	18 291	20 276	11 139	18 990
Resultat före dispositioner	13 140	15 422	14 648	16 399	8 636	27 259
Soliditet	95,44%	95,66%	98,19%	98,10%	97,92%	97,63%

Eget kapital	Bundet	Fritt	Årets
Belopp i Tkr	fondkapital		resultat
Ingående balans 2024-01-01	200 356	29 982	15 422
Disposition enligt direktionssammanträde		15 422	-15 422
Under året beviljade bidrag		-18 542	
Under året återförda medel		20	
Under året erhållna fondandelar		2 113	
Under året erhållna gåvor	0		
Avsättning enligt stadgar	2 041	-2 041	
Årets resultat			13 140
Utgående balans 2024-12-31	202 397	26 954	13 140

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

Resultaträkning

Belopp i Tkr

Direktavkastning	Not	2024	2023
KK Aktiekonsortium	1	11 472	10 783
KK Aktieindexkonsortium	2	67	63
KK Aktieindexkonsortium, utland	3	1 730	1 604
KK Räntekonsortium	4	240	185
KK SLOTTET	5	1 627	1 857
KK GIVA	6	2 468	2 716
KK Företagsobligationskonsortium, FRN	7	645	648
Övriga placeringar	8	2 159	2 555
Övriga räntor	9	191	147
Summa direktavkastning		20 599	20 558
Verksamhetskostnader			
Kapital Förvaltningsarvoden		-1 532	-781
Administrationskostnader	10	-3 933	-3 628
Förvaltningskostnader	11	-694	-840
Marknadsföringskostnader		-208	-308
Summa verksamhetskostnader		-6 367	-5 557
Resultat före realisationsvinst/förlust		14 232	15 001
Realisationsvinster	12	0	421
Realisationsförlust	12	-1 092	0
Övriga finansiella intäkter	12	0	0
Årets överskott före dispositioner	16	13 140	15 422

Balansräkning

Belopp i Tkr

Tillgångar	Not	2024-12-31	2023-12-31
Anläggningstillgångar			
Placeringstillgångar	13	242 475	248 374
Inventarier, bokfört värde	14	0	0
Summa anläggningstillgångar		242 475	248 374
Omsättningstillgångar			
Kortfristiga fordringar			
Övriga fordringar		0	0
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		602	852
Summa kortfristiga fordringar		602	852
Kassa och bank		10 987	7 688
Summa omsättningstillgångar		11 589	8 540
Summa tillgångar		254 064	256 914
Skulder och eget kapital			
Eget kapital		2024-12-31	2023-12-31
Bundet fondkapital	15	202 397	200 356
Fritt fondkapital	16	40 094	45 404
Summa eget kapital		242 491	245 760
Skulder			
Kortfristiga skulder			
Leverantörsskulder		17	182
Övriga skulder		85	59
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		293	249
Beslutade ej utbetalda anslag	17	11 178	10 664
Summa kortfristiga skulder		11 573	11 154
Summa skulder och eget kapital		254 064	256 914

Sammandrag balansräkning 2020-2024

Belopp i Tkr

Tillgångar	2024-12-30	2023-12-30	2022-12-31	2021-12-31	2020-12-31
Anläggningstillgångar					
Placeringstillgångar	242 475	248 374	244 711	243 599	237 936
Inventarier netto bokfört värde	0	0	0	0	0
Långfristiga fordringar	0	0	1 000	1 000	1 000
Kortfristiga fordringar					
Övriga fordringar	0	0	6	0	2
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter	602	852	726	694	1 132
Kassa och bank	10 987	7 688	6 134	5 232	4 968
Summa tillgångar	254 064	256 914	252 577	250 525	245 038
Skulder & eget kapital					
Eget kapital					
Bundet kapital	202 397	200 356	198 315	196 487	194 457
Fritt eget kapital	40 094	45 404	49 679	49 279	45 480
Summa eget kapital	242 491	245 760	247 994	245 766	239 937
Kortfristiga skulder					
Leverantörsskulder	17	182	63	53	71
Övriga skulder	85	59	66	42	59
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter	293	249	505	382	346
Beslutade ej utbetalda anslag	11 178	10 664	3 949	4 282	4 625
Summa eget kapital och skulder	254 064	256 914	252 577	250 525	245 038

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 2024-10-07. 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 2024:09 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 bärrighet 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	2024	2023	2024	2023
Avstämningsdag 15 november	279,49	263,28	11 472	10 783
Årets utdelning har utbetalats				
Not 2				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet	2024	2023	2024	2023
Avstämningsdag 15 november	8,62	8,13	67	63
Årets utdelning har utbetalats				
Not 3				
Utdelning från Aktieindexkonsortiet, utland	2024	2023	2024	2023
Avstämningsdag 15 november	548,5	509,7	1 730	1 604
Årets utdelning har utbetalats				
Not 4				
Utdelning från Räntekonsortiet	2024	2023	2024	2023
Avstämningsdag 15 november	2,42	1,87	240	185
Årets utdelning har utbetalats				
Not 5				
Utdelning från SLOTTET	2024	2023	2024	2023
Avstämningsdag 15 november.	32,36	37,03	1 627	1 857
Årets utdelning har utbetalats.				
Not 6				
Utdelning från GIVA	2024	2023	2024	2023
Utdelning sker tertialvis	62,23	68,66	2 468	2 716
Årets utdelning har utbetalats				
Not 7				
Utdelning från Företagsobligationskonsortiet, FRN	2024	2023	2024	2023
Avstämningsdag 15 november	53,84	54,19	645	648
Årets utdelning har utbetalats				
Not 8				
Utdelning från StrukturlInvest mfl	2024	2023	2024	2023
StrukturlInvest Obligationer,				
Kupongränta utbetalas kvartalsvis	5-9,5%	6-10,17%	1 997	2 393
Utdelning från direktägda aktier	2,7	2,7	162	162
Not 9				
Övriga räntor, mm	2024	2023	2024	2023
	3,00%	2,50%	191	147

Not 10

Administrationskostnader (Tkr)

	2024	2023
Personalkostnader	1 162	986
Andel i lokalkostnader	607	571
Övriga administrationskostnader	1 664	1 571
Lighthouse	500	500
Summa administrationskostnader	3 933	3 628

Medeltalet anställda

1 1

varav män

1 1

Not 11

Förvaltningskostnader (Tkr)

	2024	2023
Arvoden och traktamenten	497	488
Andel i lokalkostnader	197	185
Övriga förvaltningskostnader	0	167
Summa förvaltningskostnader	694	840

Not 12

Realisationsvinst/förlust (Tkr)

Under året har en realisationsförlust uppstått i samband med avyttring av ett räntebevis. Avyttringen föranleddes av att låntagaren till räntebeviset inlett förhandling enligt Chapter 11.

	2024	2023
Realisationsvinster	0	421
Realisationsförluster	-1 092	0
Övriga finansiella intäker	0	0

Not 13

Placeringsstillgångar

	Antal andelar		Kurs/andel (kr)		Förändring 1,2,3	Bokfört värde (Tkr)		Marknadsvärde (Tkr)	
	2024	2023	2024	2023	%	2024	2023	2024	2023
Förvaltade av Kammarkollegiet									
Aktiekonsortiet	41 065	40 963	9 123,50	8 812,84	6,70%	77 404	76 443	374 660	361 002
Aktieindexkonsortiet	7 816	7 797	256,34	248,63	6,57%	930	925	2 004	1 939
Aktieindexkonsortiet, utland	3 156	3 148	16 341,73	13 312,14	26,88%	5 095	4 974	51 576	41 909
Räntekonsortiet	99 275	99 151	114,85	113,48	3,34%	12 290	12 275	11 401	11 251
Företagsobligationskonsortiet, FRN	11 975	11 960	986,95	972,79	6,99%	12 025	12 010	11 818	11 634
GIVA	39 700	39 601	1 151,87	1 093,50	11,03%	40 914	40 799	45 730	43 303
SLOTTET	50 300	50 175	1 316,60	1 249,04	8,00%	50 358	50 191	66 224	62 670
Övriga förvaltade									
Strivo					0,00%	27 840	23 610	27 840	23 610
Apikal Fastighetspartner					0,00%	6 281	17 809	6 281	17 809
Hufvudstaden, aktier	60 000	60 000	121,10	142,10	-12,88%	8 338	8 338	7 266	8 526
VINGA	9 140	9 140	121,03	107,00	13,11%	1 000	1 000	1 106	978
Totalvärde						242 475	248 374	605 906	584 631
Övervärde						363 431	336 257		

1) Värdeförändringen är inkl utdelning. Utdelning se not 1 - 9.

Utdelningsprinciper se under Redovisningsprinciper och Kammarkollegiets regelverk, Fonddelegation protokoll 2024:9

2) Obligationslån, via Strivo, innehavs till förfall och till nominellt värde varför någon värdeförändring ej bör uppstå.

3) Vinstandelslån via Apikal, innehavs till förfall och till nominellt värde varför någon värdeförändring ej bör uppstå.

Indexförändringar Källa Kammarkollegiet

KK:s jfr index under resp år

	2023/2024	2022/2023
OMX Stockholm Cap GI	7,21%	17,38%
OMX 60 CAP GI Etiskt	7,13%	18,59%
Solactive ISS ESG Global Index NTR	27,50%	18,22%
OMRX Bond All 1-3	2,96%	4,40%
Solactive SEK NCR Fix Short IG Corp Index	5,83%	6,93%

Källa: Kammarkollegiet 2023/2024

Not 14

Inventarier (Tkr)

Ingående bokförda värden

	2024-12-31	2023-12-31
Invärderade värden	1 667	1 667
Anskaffningsvärden	397	397
Årets nyanskaffning	0	0
Utgående bokfört värde	2 064	2 064

Bokförd avskrivning

	2024-12-31	2023-12-31
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 2024-12-31

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 4 029 tkr (3 662).

Kapitalets reala förändring 1973-2024

Belopp i Tkr

Balansdag	Kapital enligt balansräkning exkl. disp. avkast	Ej realiserat övervärde i värdepapper	Totalt kapital till marknadsvärde	Kapital-73 omräknat efter KPI-index	Real kapitalförändring vinst	Real kapitalförändring förlust	Akkumulerad vinst/förlust	KPI-index Basår 49
1973-06-30	20 794		20 794	20 794				287
1980-06-30	23 001	1 029	24 030	40 687		16 657	- 16 657	562
1985-06-30	30 282	31 414	61 696	68 042	19 831	9 520	- 6 346	879
1990-06-30	126 780	34 466	161 246	92 005	84 412	8 825	69 241	1 189
1991-06-30	128 837	24 545	153 382	100 284		16 143	53 098	1 296
1992-06-30	131 125	16 984	148 109	102 296		7 285	45 813	1 322
1993-06-30	133 566	43 614	177 180	107 223	24 144		69 957	1 384
1994-06-30	135 407	53 733	189 140	109 978	9 205		79 162	1 418
1994-12-31	135 767	58 584	194 351	110 911	4 278		83 440	1 430
1995-12-31	146 143	67 676	213 819	113 393	16 986		100 426	1 462
1996-12-31	148 650	107 705	256 355	112 850	43 079		143 505	1 455
1997-12-31	149 618	139 500	289 118	114 711	30 902		174 407	1 479
1998-12-31	165 812	139 121	304 933	113 470	17 056		191 463	1 463
1999-12-31	166 764	262 272	429 036	114 945	122 628		314 091	1 482
2000-12-31	167 794	257 050	424 844	116 262		5 509	308 582	1 499
2001-12-31	166 036	206 116	372 152	119 365		55 795	252 787	1 539
2002-12-31	169 585	104 038	273 623	121 847		101 011	151 776	1 571
2003-12-31	170 576	133 638	304 214	123 398	29 040		180 816	1 591
2004-12-31	171 476	150 079	321 555	123 708	17 031		197 847	1 595
2005-12-31	172 636	204 973	377 609	124 794	54 868		252 815	1 609
2006-12-31	173 921	238 727	412 648	126 810	33 023		285 838	1 635
2007-12-31	175 324	203 992	379 316	131 212		37 734	248 104	1 692
2008-12-31	176 862	89 504	266 366	132 360		114 098	134 006	1 707
2009-12-31	177 887	142 787	320 674	133 584	53 084		187 090	1 723
2010-12-31	178 955	181 042	359 997	136 668	36 239		223 329	1 763
2011-12-31	180 234	130 690	310 924	139 304		51 709	171 620	1 797
2012-12-31	181 899	148 051	329 950	139 226	19 104		190 724	1 796
2013-12-31	183 321	194 587	377 908	139 459	47 725		238 449	1 799
2014-12-13	184 750	225 654	410 404	138 999	32 956		271 405	1 793
2015-12-31	186 362	227 018	413 380	138 999	2 976		274 381	1 794
2016-12-31	187 912	243 455	431 367	141 404	15 582		289 963	1 825
2017-12-31	189 518	261 825	451 343	143 879	17 501		307 464	1 857
2018-12-31	191 445	229 425	420 870	146 830		33 424	274 040	1 895
2019-12-31	193 343	310 744	504 087	149 385	80 662		354 702	1 928
2020-12-31	194 457	308 335	502 792	150 162		2 072	352 630	1 938
2021-12-31	196 487	414 323	610 810	155 973	102 207		454 837	2 013
2022-12-31	198 315	280 457	478 772	175 189		151 254	303 583	2 261
2023-12-31	200 356	336 256	536 612	182 860	50 169		353 752	2 360
2024-12-31	202 397	363 431	565 828	184 332	27 744		381 496	2 379

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

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	7	6

Stadgeenliga avsättningar,

ingående balanserat värde	61 183	59 142
årets avsättning	2 041	2 041

Reavinster ingående balanserat värde

114 038 114 038

Summa utgående bokfört bundet fondkapital

202 397 200 356

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 2024 erhöles 300 kr (155).

I föregående sammanställning har redovisats kapitalets reala förändring 1973-2024, utvisande per 2024-12-31 ett ackumulerat överskott på 381 496 Tkr (f.å. 353 752).

Not 16

Fritt fondkapital (Tkr)

Ingående kapital 1 januari

2024

2023

45 404

49 679

Årets resultat

13 140

15 422

Stadgeenlig avsättning

-2 041

-2 041

Bidragsverksamheten

Bidrag till behövande

Gratior

-5 160

-5 120

Akut hjälp

-210

-145

Övriga bidrag till nytta och gagn för sjöfolket

Stipendier

-1 437

-1 488

Utbildningsstöd

-604

-328

Forskning och utveckling

-7 408

-7 930

Eftergivet av innovationslån

0

-1 000

Kultur

-547

-249

Belöningar

-1 948

-1 678

Övriga bidrag

-1 228

-1 830

Årets beslutade medel

-18 542

-19 768

Återförda ej utnyttjade anslag

20

84

Forskningsseminarium

0

0

Under året erhållna Fondandelar ¹

2 113

2 028

Utgående fritt kapital 31 december

40 094

45 404

1) Kammarkollegiet har sedan hösten 2022 ändrat sitt beräkningssätt för debitering av förvaltningskostnader. Förvaltningskostnader tas från NAV:et och påverkar därmed det redovisade övervärdet och framtida realisationsresultat.

Not 17

Beslutade ej utbetalda bidrag (Tkr)

Sammansättning

	2024	2023
Utvecklingsstipendier	10	10
Bidrag till institutioner m. fl.	11 168	10 654
Totalt	11 178	10 664

Utvecklingsstipendier

Utvecklingsstipendier utdelas i samband med den årliga belöningshögtiden, varvid ett delbelopp utbetalas. Resterande del utbetalas när stipendiaten redovisat att projektet slutförts. Per 2024-12-31 finns 1 (1) 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 2024-12-31 hade 19 (16) st institutioner ej rekvirerat hela det möjliga beloppet.

Eventualförpliktelser (Tkr)

Avtalade tidsbestämda projektbidrag avseende:

	Löptid	2024-12-31	2023-12-31
Linnéuniversitetet, Utvärdering av kvalitetshöjande åtgärder inom handledning till sjöss	2023-2025	280	1 120
Sjöräddningssällskapet, Räddningsbåt K8	2022-2024	0	900
KTH, Fartygets Dynamik	2022-2025	300	600
Wergonic AB, Bättre belastningsergonomi för intendenturpersonal i sjöfart	2023-2024	0	376
SOIC, behörighetsgrundande elevplatser	2022-2024	0	192
SIRC, Seafarers health and access to healthcare in 2023	2023-2024	0	1 747
RISE, Digital Ship evacuation assistant, Digi SEA	2023-2025	270	675
RISE, Säker Vätgasbunkring	2023-2024	0	600
RISE, Carbon diOxide Fire Fighting Experimental Evaluation, COFFE	2024-2026	1 340	2 104
RISE, TEMPO Transpot Efficiency and the People	2024-2025	390	1 098
Sjöräddningssällskapet, Drönare för säkrare och effektivare sjöräddning	2023-2024	0	300
KTH, Rörelseinducerade störningar	2025	640	0
SINTEF, Safety and health for seafarers in interorganizational operations	2024-2026	2 569	0
Lunds Universitet, Synergonomi och den visuella miljöns utformning ombord	2024-2025	467	0
RISE, Bmob Brandsäkerhet i innovativ mobilitetssektor - en jämförande studie	2025-2026	1 000	0
Summa eventualförpliktelser		7 257	9 712

Av beloppet beräknas 5 379 Tkr (7 132) komma att förfalla till betalning under år 2025 (2024).

Stockholm den 5 mars 2025

Kenny Reinhold, Ordförande

Christer Bruzelius, Vice ordförande

Anders Boman

Karl Huss

Lennart Runnegård Jonsson

Karl Karell, Kanslichef

Min revisionsberättelse har avlämnats 2025-

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 Direktionen 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 2024. Stiftelsens årsredovisning ingår på sidorna 7-11 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 2024 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.

Annan information än årsredovisningen

Detta dokument innehåller även annan information än årsredovisningen och återfinns på sidorna 4-5. Det är Direktionen som har ansvaret för denna andra information.

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

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

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

Direktionens ansvar

Det är Direktionen som har ansvaret för att årsredovisningen upprättas och att den ger en rättvisande bild enligt årsredovisningslagen. Direktionen 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 Direktionen för bedömningen av stiftelsens förmåga att fortsätta verksamheten. Den uppger, 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 Direktionen 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 Direktionens uppskattningar i redovisningen och tillhörande upplysningar.

- drar jag en slutsats om lämpligheten i att Direktionen 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 Direktionen 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 Direktionens förvaltning för Stiftelsen Sveriges Sjömanshus för år 2024.

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.

Direktionens ansvar

Det är Direktionen 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
---------------	----------------



Stiftelsen stödjer sjöfolk och deras anhöriga i svåra tider och främjar en säker arbetsmiljö. Ekonomiskt behövande kan ansöka om Gratial eller akuthjälp.

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