



Styrelsen

BESLUT

SLU ID: SLU ua.2022.1.1.2-3574

2023-04-26

Rektor

Samarbetet kring R/V Svea

Beslut

Styrelsen beslutar

att fastställa rektors åtgärdsplan med anledning av internrevisionens rapport *Samarbetet kring R/V Svea* med SLU ID SLU.ua.2022.1.1.2-3574.

Ärendet

Internrevisionen har i enlighet med revisionsplanen för 2022 granskat samarbetet med andra myndigheter med fokus på samarbetet med Sjöfartsverket kring R/V Svea. Granskningen har genomförts i samarbete med Sjöfartsverkets internrevision. Granskningen föredrogs för styrelsen den 20 februari 2023. Vid styrelsemötet beslutades att lägga rapporten till handlingarna och uppdra åt rektor att i samverkan med Sjöfartsverket utarbeta åtgärdsförslag med anledning av internrevisionens rekommendationer, med beaktande av regeringens beslut från den 9 april 2015. Åtgärdsförslaget ska presenteras vid styrelsens sammanträde i april.

Beslut i detta ärende har fattats av styrelsen efter föredragning av universitetsdirektör Martin Melkersson.

Rolf Brennerfelt

Martin Melkersson

Kopia för kännedom

Fartygsenheten

Prorektor

Vicerektorer

Dekaner

Avdelningschefer (motsv.) inom gemensamma verksamhetsstödet

Universitetdjursjukhusdirektör
Överbibliotekarie
Sluss

Granskningsrapport – Internrevision Samarbetet kring R/V Svea

Version 2022-12-13

Sammanfattning

SLU har låtit bygga och äger undersöknings- och forskningsfartyget R/V Svea. Sjöfartsverket har sedan starten, i enlighet med regeringsbeslut, kontrakterats av SLU att ha ”managementansvaret” för fartyget.

Internrevisionerna vid SLU och Sjöfartsverket har genomfört en gemensam granskning av samarbetet kring R/V Svea. I intervjuer och annan dokumentation som internrevisionen tagit del av framgår att forskningsexpeditionerna med R/V Svea har fungerat väl. Internrevisionen har dock noterat ett antal områden där samarbetet mellan SLU och Sjöfartsverket behöver utvecklas för att leva upp till regeringens beslut från 2015. Internrevisionens bedömning grundar sig i huvudsak på följande:

- I regeringsbeslutet som samarbetet vilar på bedömdes att ett långsiktigt avtal med en annan myndighet minimerar riskerna för ägaren när det bland annat gäller tillgänglighet, ekonomi och tillträde till inom territoriet. Initialt fanns olika synsätt kring ansvarsfrågorna vilket gjorde att en långsiktig överenskommelse inte kom till stånd utan man nöjde sig med ettåriga överenskommelser. Efter hand har även andra frågor aktualiserats gällande lämpligheten i att teckna en långsiktig överenskommelse. Från SLU:s sida bottnar det framförallt i en otydlig kund-leverantörsrelation och dess följder. Från Sjöfartsverkets sida är det främst att verksamheten inte leder till några skalfördelar. För närvarande bedrivs inget arbete för att skapa en långsiktig överenskommelse.
- Överenskommelsen anger inget om vad som gäller om förlängning inte görs vilket innebär risker för båda parter, exempelvis rätten/skyldigheten att ta över personal, fördelning av kostnader som uppstår vid avslut och hantering av ledningssystem.
- Ekonomiska rapporteringsrutiner är inte fastställda och dokumenterade i förväg vilket skapar förväntansgap.
- Brister i rutinerna för tidsredovisning av personal tillhörande rederikontor vilket kan leda till otillräcklig resursallokering och felaktig beräkning av management fee.
- Bristande dokumentation av expeditiönsutvärderingar vilket kan leda till feltolkningar och ryktesspridning. Internrevisionen har även noterat att det brister i dokumentation om framförallt social arbetsmiljö. Detta är särskilt utmanande eftersom flera myndigheter är involverade, var och en med eget arbetsmiljöansvar för sina anställda.
- Vikarier för seniorbefäl har tillgång till säkerhetsklassade utrymmen trots att de inte är säkerhetsklassade. Likaså saknas spårbarhet kring vem som har varit inne i säkerhetsklassade utrymmen.

Internrevisionens mest väsentliga rekommendation är

- att myndigheterna återigen aktualiserar hur en långsiktig överenskommelse ska kunna slutas i enlighet med gällande regeringsbeslut. Dessutom rekommenderas att i överenskommelsen inkludera hur ett eventuellt avslut av uppdraget ska hanteras.

Andra rekommendationer är i korthet

- att utarbeta gemensamma rutiner för ekonomisk rapportering av budget och utfall,
- att säkerställa att resurser som behövs för managementuppdraget finns tillgängliga och att överenskomna rutiner för tidsredovisning tillämpas (riktar sig enbart till Sjöfartsverket),
- att expeditiönsutvärderingar dokumenteras i enlighet med nuvarande arbetsordning, och
- att kontrollen av säkerhetsklassade utrymmen förstärks.

Innehåll

1. Bakgrund	5
2. Syfte	5
3. Omfattning, avgränsningar och metod	5
4. Resultat	6
4.1 Överenskommelser mellan SLU och Sjöfartsverket.....	6
4.2 Roller och ansvar.....	7
4.3 SLU:s kunder	8
4.4 Bemanning.....	8
4.5 Kostnadsersättning och ekonomisk rapportering	9
4.6 Uppföljning och utvärdering.....	10
4.7 Säkerhetsskydd.....	12
5. Sammanställning rekommendationer	12

1. Bakgrund

Enligt regeringsbeslut 2015-04-09 uppdrog regeringen åt Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) att upphandla och äga ett nytt undersöknings- och forskningsfartyg, R/V Svea. Regeringen beslutade vidare att Sjöfartsverket skulle kontrakteras att ha ”managementansvaret” för R/V Svea samt att ”uppkomna kostnader för Sjöfartsverket kopplade till upphandling och management ska finansieras av SLU eller annan berörd part”.

Det huvudsakliga syftet med forskningsfartyget är att SLU och SMHI på uppdrag av Havs- och Vattenmyndigheten ska utföra marin miljöforskning, i första hand fiskbeståndsundersökningar och oceanografi. Sjöfartsverket bedriver rederiverksamhet. Det har därför bedömts ändamålsenligt att Sjöfartsverket nyttjas för managementuppdraget vilket medför att statens resurser används på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. R/V Svea levererades under 2019. Sjöfartsverket har ända sedan starten ansvarat för R/V Sveas management.

Från politiskt håll har ökat samarbete myndigheter emellan efterfrågats i många år. Även Myndighetsförordningen (2007:515) anger att samverkan mellan myndigheter ska ske för att tillvarata fördelar för staten som helhet. Inrättandet av myndigheten Statens service center, kan ses som ett exempel på ett centralt direktiv att driva fram ett ökat samarbete i brist på myndighetsinitierade samarbeten.

2. Syfte

Syftet med granskningen är att bedöma hur den interna styrningen och kontrollen främjas av samarbetet mellan Sjöfartsverket och SLU samt att bedöma myndigheternas förväntningar på varandra i förhållande till regeringsuppdraget, och hur dessa möts upp.

3. Omfattning, avgränsningar och metod

Granskningen omfattar den verksamhet hos SLU och Sjöfartsverket som är involverad i driften av R/V Svea.

I granskningen ingår inte att bedöma hur R/V Svea genomför forskning och miljöanalys.

Granskningen har genomförts genom dokumentstudier och intervjuer. Granskningen har utförts gemensamt av internrevisionerna vid SLU och Sjöfartsverket med Lisbeth Sundkvist Johansson från SLU och Mikael Andersson från Sjöfartsverket.

4. Resultat

4.1 Överenskommelser mellan SLU och Sjöfartsverket

Samarbetet mellan SLU och Sjöfartsverket har sin grund i regeringsbeslutet som fattades 2015-04-09. Där anges att SLU ska stå som ägare till R/V Svea och att Sjöfartsverket ska kontrakteras för drift av fartyget. I beslutet anges även att regeringen bedömer att ett långsiktigt avtal med annan myndighet ger ägaren mindre risk när det gäller tillgänglighet, ekonomi och tillträde till territoriet. Internrevisionen har noterat att samverkan i övrigt inte finns angiven i myndigheternas respektive regleringsbrev/instruktion.

SLU och Sjöfartsverket har slutit skriftlig överenskommelse angående drift, bemanning och tekniskt underhåll av R/V Svea. Överenskommelsen utgör ett ramverk och till detta finns ett antal bilagor som innehåller mer detaljerade överenskommelser inom olika områden. Den första överenskommelsen tecknades i juli 2019 och avsåg 2019. Därefter har nya överenskommelser tecknats varje år. Den senaste för år 2022 undertecknades av SLU 20 januari 2022 och av Sjöfartsverket den 1 september 2022. Även för 2023 är avsikten att teckna ett ettårigt avtal, det vill säga att förlänga nuvarande avtal med eventuella mindre justeringar.

Av överenskommelserna för respektive år framgår att parternas avsikt är att teckna en långsiktig överenskommelse, men då man inte är överens i samtliga frågor upphör överenskommelsen att gälla vid kalenderårets slut utan uppsägning. I huvudsak är man oense om ansvarsfördelningen. SLU önskar att Sjöfartsverket ska ta ett större ansvar för konsekvenserna av driften av R/V Svea eftersom Sjöfartsverket genomför driften. Sjöfartsverket å sin sida anser sig inte kunna ikläda sig ett större ansvar än vad som anges i nuvarande överenskommelse eftersom inget särskilt anslag utgår till Sjöfartsverket för denna tjänst, utan det blir i så fall handelssjöfarten som riskerar att få betala följderna av detta managementuppdrag.

I vår granskning har det inte framkommit att något arbete bedrivs för att skapa en långsiktig överenskommelse. Vi har vidare noterat att överenskommelsen inte anger vad som gäller om förlängning inte görs, exempelvis rätten/skyldigheten att ta över personal, fördelning av kostnader som uppstår vid avslut och hantering av ledningssystem.

Internrevisionen har tagit del av samtliga överenskommelser inklusive bilagor. Noteras dock att diarieföring brister framförallt vid SLU.

Enligt överenskommelsen är Sjöfartsverkets affärsområdeschef isbrytning och chefen för fartygsenheten vid SLU behöriga att representera sin myndighet vid ändring av bilagorna så länge ändringarna inte strider mot den övergripande överenskommelsen eller i övrigt väsentligt förändrar rättsförhållandet mellan parterna. Vid SLU finns även delegation för chefen för fartygsenheten som bland annat anger befogenheter att även teckna managementavtal/överenskommelser avseende R/V Sveas drift. Denna delegation tycks dock inte ha nyttjats då rektor undertecknat samtliga överenskommelser.

I intervjuer och annan dokumentation som internrevisionen tagit del av framgår att forskningsexpeditionerna med R/V Svea har fungerat väl. Fartygsenheten vid SLU har

dock lyft fram områden som upplevs påverka samarbete och förtroende. Framförallt ses det som ett problem att SLU inte har rådighet att välja leverantör av managementtjänst utan är bunden av regeringsbeslutet. Man upplever att kund-leverantörsförhållandet härigenom blir otydligt och SLU får svårare att sätta kraft bakom de krav som man ställer på Sjöfartsverket som leverantör av managementtjänster när SLU inte kan välja leverantör. SLU har särskilt lyft att man upplever sig inte ha tillräcklig kraft att påverka hur Sjöfartsverket hanterar risker kopplade till arbetsmiljön ombord på fartyget med flera myndigheter involverade. SLU uttrycker även oro när det gäller Sjöfartsverkets rederiverksamhets omorganisation i samband med hemtagning av isbrytarverksamhet och dess eventuella påverkan på bemanningen av R/V Svea. En annan fråga som skapat viss irritation inom SLU är Sjöfartsverkets ambition om samordning av rederiverksamheten i staten på frivillig grund.

Det har inte framkommit några liknande synpunkter eller problem från Sjöfartsverkets sida. Däremot lyfter Sjöfartsverket att eftersom R/V Svea är Sjöfartsverkets enda uppdrag där man bara tillhandahåller managementtjänster och inte är ägare så är det svårt att få några större synergieffekter i genomförandet av uppdraget.

Rekommendation 1

Mot bakgrund av att ett av skälen till regeringens beslut, om att Sjöfartsverket skulle svara för management av R/V Svea, var att ett långsiktigt avtal med en annan myndighet minimerar riskerna för ägaren när det bland annat gäller tillgänglighet, ekonomi och tillträde inom territoriet så rekommenderar internrevisionen att myndigheterna återigen aktualiserar hur en långsiktig överenskommelse ska kunna slutas i enlighet med gällande regeringsbeslut.

Rekommendation 2

Oavsett om den överenskommelse som tecknas är ettårig eller längre rekommenderar internrevisionen att i överenskommelsen inkludera hur ett eventuellt avslut av uppdraget ska hanteras.

4.2 Roller och ansvar

En av bilagorna till överenskommelsen avser Arbetsordning, vars syfte är att skapa en god arbetsmiljö ombord samt att de ombordvarande följer de regler och anvisningar som finns för fartygets drift. Arbetsordningen reglerar i stor utsträckning roller och ansvar i den operationella verksamheten och beslutas av chefen för fartygsenheten vid SLU och av direktören för rederiet vid Sjöfartsverket. Detta är i enlighet med överenskommelsen. Arbetsordningen har uppdaterats vid några tillfällen bland annat för att förbättra samarbete och förståelse vid arbetet som sker ombord. Det pågår för närvarande en uppdatering inför 2023 års överenskommelse. I vår granskning har det framkommit att arbetsordningen är ett viktigt styrande dokument. I allt väsentligt tycks den vara ändamålsenlig, uppdaterad och omfatta relevanta delar.

4.3 SLU:s kunder

I överenskommelsen mellan SLU och Sjöfartsverket framgår att SMHI och SLU (institutionen för akvatiska resurser) är huvudsakliga användare av R/V Svea. Idag nyttjar de tillsammans ca 190-195 dagar av R/V Sveas 200 schemalagda dagar. Merparten av uppdragen finansieras av Havs- och vattenmyndigheten (HaV). Övriga kunder är bland annat Stockholms universitet och SGU. HaV är representerad i Fartygsenhetens ledningsgrupp.

Avtal mellan SLU:s fartygsenhet och kund är ettåriga och kopplade till överenskommelsen mellan SLU och Sjöfartsverket. Avtalen upplevs av parterna som i huvudsak tydliga och det har inte framkommit något som tyder på att de motsäger något som finns i överenskommelsen mellan SLU och Sjöfartsverket. Samma servicenivå gäller oavsett om kunden är SLU-intern eller extern. Dock kan avtal se olika ut beroende på expeditionens behov. Det finns önskemål från kund att ha långsiktiga avtal för att bättre följa EU:s (finansieringen är huvudsakligen via EU:s fonder) programcykler på 7 år.

Det framgår tydligt att kunds kontaktyta är SLU:s fartygsenhet samt att expeditionsledaren ska ha dialog med befälhavare/besättningen under pågående expedition samt vid avrapportering efter genomförd expedition.

Problem som rör den sociala arbetsmiljön och som pågått under längre tid har lyfts i flera intervjuer. Det uppges finnas viss oro för att detta på sikt kan komma påverka möjligheten att utföra expeditioner. Det nämns dock inte i några dokument förrän i en avvikelserapportering i oktober 2022 och i protokoll från ett managementmöte i november 2022. Det nämns även i en skrivelse från SMHI till SLU i november 2022. En arbetsmiljöutredning pågår inom Sjöfartsverket.

4.4 Bemanning

Sjöfartsverket ansvarar för att R/V Svea är bemannad på ett betryggande sätt. Transportstyrelsen har utfärdat beslut om säkerhetsbesättning, vilken består av nio personer. Sjöfartsverket ska i samråd med SLU tillse att besättningen är kvalificerad och dimensionerad för de uppgifter som planerade expeditioner omfattar. I överenskommelsen finns en bilaga som anger grundbemanning vid olika uppgifter för R/V Svea. Beroende på uppgift varierar sedan besättningens storlek och uppgår totalt till mellan tio och femton personer.

Sedan start har den ordinarie bemanningen bestått av cirka 20-22 personer fördelade på två besättningar. Därutöver tillkommer viss extra personal vid speciella uppdrag eller som vikarier. Av den ordinarie bemanningen har 16 personer varit anställda under minst 3 år. Utifrån denna analys bedömer internrevisionen att personalomsättningen har varit på en relativt låg nivå. Däremot framkommer i intervjuer att rollen som maskinchef har haft särskilt hög personalomsättning och beslut har fattats om att inrätta rollen som 2:e maskinist i båda besättningarna (finns f.n. endast i en). Enligt överenskommelsen ska SLU delta i rekryteringsprocessen och rådgöras vid beslut som avser anställning av befälhavare, styrmän, maskinchef, och trälmästare.

I *Utredning om management av ett nytt svenskt forskningsfartyg* daterad 16 februari 2015 som ingavs till regeringen av SLU och SMHI – där SLU gavs uppdraget att bygga R/V Svea och Sjöfartsverket bl.a. förordades som managementansvarig – lyftes möjligheten att Sjöfartsverket skulle kunna samordna besättningen på R/V Svea med andra besättningar i befintlig flotta. Detta skulle minska driftkostnaderna och effektivisera bemanningen. I vår granskning har vi inte kunnat se att detta har realiserats i någon större omfattning. Dels beror det på att arbetstidsavtalet för anställda på R/V Svea är annorlunda jämfört med andra arbetstidsavtal för sjögående personal som Sjöfartsverket har, dels beror det på att man i verksamheten i högre grad eftersträvar kontinuitet i besättningens sammansättning.

4.5 Kostnadsersättning och ekonomisk rapportering

I Överenskommelsen framgår principerna för den ersättning som SLU ska erlagga till Sjöfartsverket för uppdraget. Den totala ersättningen består av två komponenter, dels ersättning för samtliga direkta kostnader som ingår i uppdraget och dels ersättning för management fee, vilken debiteras på löpande räkning och ska motsvara Sjöfartsverkets faktiska kostnader. På personalrelaterade kostnader, oavsett om de härrör till uppdraget eller till management fee, tillkommer ett påslag om 3,5 %. Detta påslag ska ses som ett bidrag till att uppfylla Sjöfartsverkets resultatkrav från regeringen som är satt till 3,5 % räntabilitet på eget kapital.

I våra intervjuer har det framgått att prissättning och kostnadsfördelning i huvudsak upplevs som transparent. Däremot uppstår det redovisningsmässiga frågor kopplade till lagerredovisning och redovisning av anläggningstillgångar. Alla utgifter Sjöfartsverket har faktureras SLU månadsvis i efterskott. SLU ska i sin redovisning redovisa varulager samt anläggningstillgångar i sin balansräkning. Det innebär att lagersaldon och vad som är anläggningstillgångar måste rapporteras separat så att SLU kan urskilja dessa utgifter från övriga kostnader. Detta har gett upphov till en del missförstånd. Likaså förekommer problem kopplade till att myndigheterna har olika stängningstidpunkter för den ekonomiska redovisningen. Behovet av förbättring har regelbundet diskuterats mellan parterna och det sker en löpande dialog mellan ekonomerna angående hur rapporteringen kan bli tydligare för båda parter trots olika redovisningssystem och principer. Hur redovisning av kostnader ska ske liksom tidpunkter för rapportering är inte reglerat i överenskommelsen eller dess bilagor.

I överenskommelsen berörs planering och budget med bland annat tidpunkt för när budget ska levereras. Det framgår inte hur budgeten ska utformas och hur utfall ska rapporteras. I intervjuer har det framkommit att det finns stora skillnader mellan vad SLU förväntar sig kring den ekonomiska rapporteringen och det som Sjöfartsverket presenterar. Här ser internrevisionen ett stort behov av förtydliganden.

Som nämnts ovan baseras Sjöfartsverkets ersättning för management på faktiska kostnader enligt löpande räkning. De faktiska kostnaderna ska avse tidsredovisande personal såsom affärsområdeschef, rederiinspektör, controller, inköp, HR, Juridik och IT. Det totala antalet timmar som debiterats för dessa roller framgår av tabellen nedan.

	2022 jan-sept	2021	2020	2019
Controlling	65	83	106	112
HR	0	0	8	296
IT	0	0	48	202
Inköp	0	0	0	0
Juridik	0	0	0	61
Rederi	422	584	143	360
Totalt antal debiterade timmar	487	667	305	1031

Antalet debiterade timmar förefaller enligt internrevisionen vara lågt i förhållande till uppdragets storlek. Inköp har exempelvis inte redovisat en enda timme på detta uppdrag under alla fyra åren. HR och IT har redovisat lite eller ingen tid under 2021 eller 2022 trots att de varit involverade vid rekrytering respektive utveckling av IT ombord. Det förefaller som om Sjöfartsverket har brister i rutinerna för tidsredovisning vilket kan leda till otillräcklig resursallokering och felaktig beräkning av management fee. I intervjuer har det även framkommit att SLU efterfrågar mer resurser från Sjöfartsverket särskilt avseende IT och controlling. Om antalet timmar enligt tabellen ovan motsvarar faktiskt nedlagd tid för detta uppdrag är SLU:s önskemål förståeligt.

I Sjöfartsverket redovisar funktioner som återfinns i tabellen ovan normalt inte tid på olika verksamheter. Istället fördelas dessa kostnader ut som indirekta pålägg baserat på antal medarbetare i respektive verksamhetsgren. Hade samma princip gällt även för driften av R/V Svea hade årligen cirka 6 mnkr (knappt 300 tkr per anställd) påförts som ett indirekt påslag. Detta kan jämföras med managementkostnaden som de senaste fyra åren uppgått till mellan 0,3 mnkr till 1 mnkr per år.

Rekommendation 3

Internrevisionen rekommenderar myndigheterna att överväga att utarbeta gemensamma rutiner för ekonomisk rapportering av budget och utfall. Denna skulle lämpligen kunna utgöra en bilaga till överenskommelsen för att på så sätt tydliggöra vad som överenskommit.

Rekommendation 4

Sjöfartsverket rekommenderas säkerställa att de resurser som behövs för managementuppdraget finns tillgängliga och säkerställa att myndigheten tillämpar de rutiner för tidsredovisning som framgår av överenskommelsen alternativt i förhandlingar med SLU aktualiserar principen för hur managementkostnader ska debiteras.

4.6 Uppföljning och utvärdering

Internrevisionen har konstaterat att det inte genomförts någon gemensam utvärdering av hur de ettåriga överenskommelserna och samarbetet fungerat. Däremot finns det olika fora för möten med representanter från SLU, Sjöfartsverket och andra intressenter. Inget forum är beslutande utan de eventuella beslut som fattas görs utifrån respektive deltagares mandat

och befogenhet. Protokoll förs normalt vid dessa möten. Man har valt att samla dessa protokoll på annat sätt än i diariet.

- Ledningsgruppsmöten sex gånger per år. Gruppen består av affärsområdeschef isbrytning och teknisk inspektör (Sjöfartsverket), chefen för fartygsenheten och fartygssamordnare (SLU) samt representant från HaV, SMHI och institutionen för akvatiska resurser. Här hanteras bland annat strategiska frågor, planering och schemaläggning av R/V Svea. Fartygsenheten rapporterar regelbundet till SLU:s ledning.
- Managementmöten ungefär varannan månad. Gruppen består av affärsområdeschef, teknisk inspektör, ekonom, befälhavarna (Sjöfartsverket) och chef fartygsenheten, fartygssamordnare, ekonom (SLU). SMHI ska vara adjungerad när mötet berör deras expeditioner. Genomgång sker av ekonomi och verksamheten ombord.
- Operativa samverkansmöten sex gånger per år. Möten där representanter från Sjöfartsverket, SLU och expeditionsledare träffas och diskuterar hur arbetet vid expeditioner fungerar ombord.
- Teknisk grupp med representanter från Sjöfartsverket och SLU.
- Andra möten som nämnts är exempelvis gemensamma skyddsronsmöten.

Internrevisionen bedömer att det är en ändamålsenlig uppdelning av möten på strategisk och operationell nivå. Internrevisionen har dock noterat något exempel där beslut som fattats på möte av behörig företrädare inte har uppfattats vara definitivt beslut.

När det gäller utvärdering av expeditioner så anges i överenskommelsen att utvärdering ska ske efter varje resa där expeditionsledare tillsammans med befälhavare sammanställer expeditionens erfarenheter av arbetet ombord. Detta har sin grund i den utredning avseende management av forskningsfartyget som lämnades till regeringen (daterad 2015-02-16) där vikten av att upprätthålla kvalitet påpekades. Utvärderingen ska ske på fastställd blankett och behandlas vid de månatliga avstämningsmötena mellan SLU och Sjöfartsverket. Internrevisionen har informerats om det sker avrapportering efter varje expedition där befälhavare och expeditionsledare går igenom vad som fungerat bra och mindre bra. Denna utvärdering dokumenteras inte, vilket parterna uppger sig vara nöjda med. Internrevisionen anser emellertid att det är en brist att utvärderingen inte dokumenteras. Det finns ett värde i att kunna följa utvecklingen kring kvaliteten i uppdraget och hantering av eventuella förbättringsåtgärder. En dokumenterad utvärdering minskar även risken för feltolkningar och ryktesspridning.

Som internrevisionen noterat har det under granskningen framkommit att det brister i dokumentation om framförallt social arbetsmiljö. Detta är särskilt utmanande eftersom flera myndigheter är involverade, var och en med eget arbetsmiljöansvar för sina anställda.

Rekommendation 5

Internrevisionen rekommenderar att expeditionsutvärderingar dokumenteras i enlighet med nuvarande arbetsordning. Internrevisionen rekommenderar även att former utvecklas för dokumentation av arbetsmiljön. Vidare kan även rutiner för hur beslut och protokoll för interna möten distribueras och samlas behöva ses över.

4.7 Säkerhetsskydd

När det gäller behörighet till säkerhetsklassade utrymmen är det SLU:s säkerhetsenhet som beslutar om tillträde till dessa ombord på R/V Svea. Enheten går årligen igenom listan över behöriga personer och bedömer om den är aktuell. Seniorbefäl (befälhavare, teknisk chef, överstyrman och 1:e maskinist) på Sjöfartsverket är säkerhetsklassade vilket är en förutsättning för att få behörighet till tillträde till säkerhetsklassade utrymmen. Vikarier för dessa roller är dock inte säkerhetsklassade. För tillgång till de säkerhetsklassade utrymmena krävs nyckel eller kod. Seniorbefäl har alltid tillgång till nyckel, vilket betyder att vikarierande seniorbefäl även har tillgång till dessa utrymmen. Vidare är kod inte personbunden vilket gör att det inte går att i efterhand spåra vem som varit inne i utrymmena.

Internrevisionen bedömer att det inte går att utesluta att obehöriga personer kan ta sig in i säkerhetsklassade utrymmen och att det inte går att upptäcka om obehöriga har varit i dessa utrymmen.

Rekommendation 6

Internrevisionen rekommenderar att myndigheterna säkerställer att kontrollen av säkerhetsklassade utrymmen förstärks.

5. Sammanställning rekommendationer

Nedan återfinns en sammanställning av de rekommendationer som internrevisionen lämnar mot bakgrund av iakttagelser i denna granskning.

#	Rekommendation	Riktat sig till
1	Mot bakgrund av att ett av skälen till regeringens beslut, om att Sjöfartsverket skulle svara för management av R/V Svea, var att ett långsiktigt avtal med en annan myndighet minimerar riskerna för ägaren när det bland annat gäller tillgänglighet, ekonomi och tillträde inom territoriet så rekommenderar internrevisionen att myndigheterna återigen aktualiserar hur en långsiktig överenskommelse ska kunna slutas i enlighet med gällande regeringsbeslut.	SLU och Sjöfartsverket
2	Oavsett om den överenskommelse som tecknas är ettårig eller längre rekommenderar internrevisionen att i överenskommelsen inkludera hur ett eventuellt avslut av uppdraget ska hanteras.	SLU och Sjöfartsverket
3	Internrevisionen rekommenderar myndigheterna att överväga att utarbeta gemensamma rutiner för ekonomisk rapportering av budget och utfall. Denna skulle lämpligen kunna utgöra en bilaga till överenskommelsen för att på så sätt tydliggöra vad som överenskommit.	SLU och Sjöfartsverket

4	Sjöfartsverket rekommenderas säkerställa att de resurser som behövs för managementuppdraget finns tillgängliga och säkerställa att myndigheten tillämpar de rutiner för tidsredovisning som framgår av överenskommelsen alternativt i förhandlingar med SLU aktualiserar principen för hur managementkostnader ska debiteras.	Sjöfartsverket
5	Internrevisionen rekommenderar att expeditionsutvärderingar dokumenteras i enlighet med nuvarande arbetsordning. Internrevisionen rekommenderar även att former utvecklas för dokumentation av arbetsmiljön. Vidare kan även rutiner för hur beslut och protokoll för interna möten distribueras och samlas behövas ses över.	SLU och Sjöfartsverket
6	Internrevisionen rekommenderar att myndigheterna säkerställer att kontrollen av säkerhetsklassade utrymmen förstärks.	SLU och Sjöfartsverket

Mikael Andersson
Internrevisionschef Sjöfartsverket

Lisbeth Sundkvist Johansson
Internrevisor SLU

Rektors åtgärdsplan till internrevisionens rapport

Åtgärder med anledning av internrevisionens rapport avseende Samarbetet kring R/V Svea

SLU och Sjöfartsverkets internrevision har gjort en gemensam granskning av samarbete kring R/V Svea (Dnr SjöV:22-04031 och Dnr SLU.ua.2022.1.1.2-3574) Internrevision har lämnat sex olika förslag baserat på deras granskning av samarbetet. Vi delar i huvudsak internrevisionens uppfattning och nedan finns en sammanställning av rekommendation samt planerad, pågående eller genomförd åtgärd.

1 Långsiktig överenskommelse

Rekommendation

Mot bakgrund av att ett av skälen till regeringens beslut, om att Sjöfartsverket skulle svara för management av R/V Svea, var att ett långsiktigt avtal med en annan myndighet minimerar riskerna för ägaren när det bland annat gäller tillgänglighet, ekonomi och tillträde inom territoriet så rekommenderar internrevisionen att myndigheterna återigen aktualiserar hur en långsiktig överenskommelse ska kunna slutas i enlighet med gällande regeringsbeslut.

Åtgärd

En förutsättning för att kunna träffa en långsiktig överenskommelse anser SLU är att det föreligger en rimlig affärsrelation mellan SLU och Sjöfartsverket. Därför vill SLU ha möjlighet att välja hur management ska organiseras. SLU har i budgetunderlaget lyft frågan om rådighet att välja leverantör av management.

Utdrag ur SLUs budgetunderlag 2024-2026

Begäran om full rådighet över forsknings- och undersökningsfartyget R/V Svea

SLU anholder om en ändring av regeringsbeslut N2015/1638/FJR, så att SLU får rådighet att välja leverantör av management till R/V Svea. Skälet är att SLU vill kunna erbjuda den mest optimala och effektiva lösningen för Svensk havsforskning och miljöövervakning.

Enligt regeringsbeslut N2015/1638/FJR ”Uppdrag angående nytt undersöknings- och forskningsfartyg”, har SLU ägaransvaret för R/V Svea och det är Sjöfartsverket som ska ansvara för management.

SLU önskar få en ändring i relationen med Sjöfartsverket så att SLU kan välja vem som ska ansvara för R/V Sveas management och därmed få en tydligare affärsrelation med Sjöfartsverket. (I dagsläget anlitar Sjöfartsverket själva ofta Viking Supply AB.)

Det tidigare nätverket för samarbete med andra universitet och forskande myndigheter som ansvarar för forskningsfartyg har under 2023 utvecklats till ett konsortium med 7 ingående parter¹. Samarbetet omfattar anskaffning av forskningsutrustning, gemensamma ansökningar till forskningsråd, gemensamma forskningsexpeditioner, gemensam rekrytering av fartygstekniker (forskningsingenjörer) etc. Inom konsortiet diskuteras även frågor om management eller drift av fartygen och den gemensamma uppfattningen är att det är viktigt att fartygsägaren har full frihet att anpassa management till verksamhetens behov vilket förutsätter möjlighet att ställa sådana krav i samband med en upphandling av totalentreprenad eller del av management.

Sjöfartsverket följer regeringsbeslutet, dock så har förhållandet kring driften av R/V Svea ändrats efter att regeringsbeslutet skrevs, så Sjöfartsverket stöder en vidare utredning för att klargöra driftförhållandena kring fartyget innan Sjöfartsverket inträder en långsiktig överenskommelse.

Frågan behöver utredas ytterligare och därför ska en utredning göras av hur en långsiktig överenskommelse kan tecknas 2024. Förslag till hur en långsiktig överenskommelse ska kunna bli verklighet ska presenteras i oktober inför 2024 års överenskommelse.

2 Avslut av uppdraget

Rekommendation

Oavsett om den överenskommelse som tecknas är ettårig eller längre rekommenderar internrevisionen att i överenskommelsen inkludera hur ett eventuellt avslut av uppdraget ska hanteras.

Åtgärd

I överenskommelsen för 2023 har en paragraf om uppdragets avslut införts, vilket uppfattas vara tillfyllest för nuvarande överenskommelse. Om en flerårig överenskommelse ska tecknas behöver avslutsskrivningen anpassas. Detta sker i samband med att en eventuell flerårig överenskommelse träffas.

Utdrag ur överenskommelsen för 2023

§ 4 Giltighetstid och uppsägning

Parternas avsikt är att träffa en långsiktig överenskommelse, men då man ännu inte enats i samtliga frågor ska ettåriga Överenskommelser tecknas.

Denna överenskommelse gäller från 2023-01-01 till 2023-12-31.

Vardera parten äger rätt att skriftligen säga upp överenskommelsen till giltighetstidens utgång med sex månaders uppsägningstid.

Vardera parten äger senast tre månader innan giltighetstidens utgång rätt att påkalla förhandlingar om justering av Överenskommelsen.

Om ingen part har sagt upp Överenskommelsen i enlighet med denna § 4 fortsätter Överenskommelsen att löpa ytterligare ett år, dock i förekommande fall med de justeringar parterna kommit överens om genom påkallade förhandlingar om justering.

Bilagorna till Överenskommelsen kan justeras löpande under året om parterna gemensamt finner det påkallat.

¹ SLU, Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet, Sveriges geologiska undersökning, Polarforskningssektariatet och SMHI.

3 Ekonomisk återrapportering

Rekommendation

Internrevisionen rekommenderar myndigheterna att överväga att utarbeta gemensamma rutiner för ekonomisk rapportering av budget och utfall. Denna skulle lämpligen kunna utgöra en bilaga till överenskommelsen för att på så sätt tydliggöra vad som överenskommit.

Åtgärd

Ett arbete har inletts med en tydligt och detaljerad beskrivning av hur ekonomi ska sammanställas och presenteras på managementmöten. Denna beskrivning är tänkt att bli en bilaga till framtida överenskommelser. Detta arbete beräknas vara klart senast till sommaren 2023.

4 Principer för managementkostnader

Rekommendation

Sjöfartsverket rekommenderas säkerställa att de resurser som behövs för managementuppdraget finns tillgängliga och säkerställa att myndigheten tillämpar de rutiner för tidsredovisning som framgår av överenskommelsen alternativt i förhandlingar med SLU aktualiserar principen för hur managementkostnader ska debiteras.

Åtgärd

Sjöfartsverket har inlett ett arbete med att utveckla och verifiera tidredovisningen så att från och med 2023 kommer den tid som handläggare lagt ned på uppdraget att kunna debiteras. SLU förutsätter att detta finns inarbetat i budgeten eller en ny prognos som SLU kan ta ställning till avseende 2023.

5 Dokumentation av expeditiönsutvärderingar

Rekommendation

Internrevisionen rekommenderar att expeditiönsutvärderingar dokumenteras i enlighet med nuvarande arbetsordning. Internrevisionen rekommenderar även att former utvecklas för dokumentation av arbetsmiljön. Vidare kan även rutiner för hur beslut och protokoll för interna möten distribueras och samlas behöva ses över.

Åtgärd

En ny blankett som används vid expeditiönsutvärderingarna är framtagna och driftsatta, utvärderingarna genomförs och följs upp enligt arbetsordningen. Arbetsmiljöronder genomförs men ett arbete har påbörjats för att utveckla rutinerna och då särskilt med avseende på psykosociala arbetsmiljön. I övrigt bedömer vi att rutinerna fungerar tillfredsställande i enlighet med verksamhetens behov. Detta arbete ska vara klart senast 30 juni 2023.

6 Kontroll av säkerklassade utrymmen

Rekommendation

Internrevisionen rekommenderar att myndigheterna säkerställer att kontrollen av säkerhetsklassade utrymmen förstärks.

Åtgärd

Anmärkningen är åtgärdad, och ny rutin upprättad av Befälhavaren.