

Fritid till sjöss och i hamn

Förslag till finansiering av service till sjöfolk

Rapport från HKF-utredningen

Stockholm 2006



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2006:67

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes Offentliga Publikationer på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Beställningsadress:
Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Orderfax: 08-690 91 91
Ordertel: 08-690 91 90
E-post: order.fritzes@nj.se
Internet: www.fritzes.se

Svara på remiss. Hur och varför. Statsrådsberedningen, 2003.
– En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.
Broschyren är gratis och kan laddas ner eller beställas på
<http://www.regeringen.se/remiss>

Tryckt av Edita Sverige AB
Stockholm 2006

ISBN 91-38-22603-0
ISSN 0375-250X

Till statsrådet Ulrica Messing

Vid regeringssammanträde den 23 februari 2006 beslöts att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att förbereda avvecklingen av Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

Till särskild utredare förordnades från den 1 mars ämnesrådet Helena Lefvert.

Som sekreterare i utredningen förordnades från den 1 mars civil-ekonomen Christina Sand.

Utredningen har antagit namnet HKF-utredningen. Enligt utredningens ursprungliga direktiv (Dir. 2006:24) skulle utredningen till regeringen redovisa en delrapport avseende fas 1 senast den 31 maj 2006. Genom tilläggsdirektiv (Dir. 2006:57) förlängdes tiden för avrapportering till den 30 juni 2006.

Utredningen får härmed överlämna rapport avseende fas 1 av uppdraget. Utredningen fortsätter enligt direktiven sitt arbete till den 31 december 2006.

Stockholm i juni 2006

Helena Lefvert

/Christina Sand

Innehåll

| | |
|---|-----------|
| Sammanfattning | 9 |
| 1 Inledning..... | 13 |
| 1.1 Presentation av Handelsflottans kultur- och fritidsråd..... | 13 |
| 1.2 Tidigare utredningsarbete..... | 14 |
| 1.3 Utredningens uppdrag..... | 15 |
| 1.4 Utredningens arbete | 16 |
| 1.5 Rapportens disposition..... | 16 |
| 2 Verksamheten vid Handelsflottans kultur och fritidsråd | 21 |
| 2.1 Historik | 21 |
| 2.2 Nuvarande verksamhet | 21 |
| 2.2.1 Målgrupper..... | 22 |
| 2.2.2 Verksamhetsområden..... | 23 |
| 3 Vilken HKF-verksamhet är konventionsnära? | 33 |
| 3.1 HKF verkar utifrån ILO-konvention nr 163 | 33 |
| 3.2 Bedömning av vilken HKF-verksamhet som är konventionsnära respektive övrig verksamhet | 34 |
| 3.2.1 Hamnservice | 35 |
| 3.2.2 Motion..... | 37 |
| 3.2.3 Sjömansbibliotek | 39 |
| 3.2.4 Media | 40 |
| 3.2.5 Ledning och administration | 41 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 3.3 | HKF:s verksamhet uppdelad i konventionsnära och övrig verksamhet | 42 |
| 3.4 | Ny konsoliderad konvention på sjöfartsområdet | 43 |
| 4 | HKF:s kostnader och intäkter | 45 |
| 4.1 | Principer för beräkningar av kostnader och intäkter | 45 |
| 4.1.1 | Uppdelning av kostnader och intäkter mellan verksamhetsområdena Motion och Hamnservice..... | 46 |
| 4.1.2 | Fördelning av gemensamma OH-kostnader | 46 |
| 4.2 | HKF:s sammanlagda kostnader och intäkter för ett genomsnittsåår | 47 |
| 4.3 | Beräknad besparing då HKF inordnas i Sjöfartsverket..... | 48 |
| 4.4 | Kostnader och intäkter för konventionsnära respektive övrig verksamhet vid Sjömansservice i Sjöfartsverket | 51 |
| 5 | Utredningens förslag | 55 |
| 5.1 | Redan övergången till Sjöfartsverket innebär en högre självfinansieringsgrad | 55 |
| 5.2 | Utredningar föreslår olika självfinansieringsgrad för konventionsnära och övrig verksamhet | 56 |
| 5.3 | Kostnadsbesparingar och intäktsökningar – konventionsnära verksamhet | 58 |
| 5.4 | Kostnadsbesparingar och intäktsökningar – övrig verksamhet | 59 |
| 5.5 | Konsekvenser av utredningens förslag på bidraget från farledsavgifterna | 60 |
| 5.6 | Hur skall avgifterna betalas och av vem? | 61 |
| 5.7 | Självfinansieringsgraden skall vara 45 procent för hela verksamheten | 62 |

| | |
|---|------------|
| 6 Utredningens fortsatta arbete | 65 |
| 6.1 Förberedelser för avveckling av HKF..... | 65 |
| 6.2 Plan för det fortsatta avvecklingsarbetet | 66 |
| 6.3 Budget 2007 för avveckling av HKF..... | 67 |
| Bilaga 1 Kommittédirektiv | 69 |
| Bilaga 2 Tilläggsdirektiv | 73 |
| Bilaga 3 Utdrag ur ILO-Konvention nr 163 och rekommendation nr 173 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn | 75 |
| Bilaga 4 Utdrag ur den antagna konsoliderade konventionen på sjöfartsområdet – konventionsbestämmelser med anknytning till HKF:s verksamhet..... | 85 |
| Bilaga 5 HKF:s kostnader och intäkter per tjänst..... | 97 |
| Bilaga 6 Kostnader för Sjömansservice i Sjöfartsverket per kostnadsslag..... | 103 |
| Bilaga 7 Tidplan för avvecklingsarbetet 1 mars 2006 - 31 mars 2007 | 106 |

Sammanfattning

Utredningsuppdraget

Enligt utredningens direktiv (Dir.2006:24) är utredningens huvuduppgift att förbereda avvecklingen av Handelsflottans kultur och fritidsråd (HKF) så att myndigheten kan läggas ned den 31 december 2006. Verksamheten skall inordnas i Sjöfartsverket.

Delrapporten skall enligt direktiven behandla personal- och kostnadmässiga effekter av HKF:s överflyttning till Sjöfartsverket. Rapporten skall också innehålla ett förslag till en ökad avgiftsfinansiering av verksamheten. Enligt direktiven skall målet för den icke konventionsbundna verksamheten vara full kostnads-täckning och målet för den konventionsbundna verksamheten skall vara en ökad grad av självfinansiering.

Därutöver skall utredningen vidta administrativa åtgärder så att HKF kan avvecklas den 31 december 2006. Det innefattar exempelvis att föra över HKF:s fastigheter till Sjöfartsverket och att föra över kontrakt eller andra åtaganden som behövs för den fortsatta verksamheten. Utredningen skall också avveckla HKF:s lokaler och utrustning samt avsluta alla kontrakt eller andra åtaganden som inte kommer att behövas i den fortsatta verksamheten.

HKF:s verksamhet

HKF har till uppgift att planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. HKF skall erbjuda sjömän tjänster så att de kan delta i ett meningsfullt och attraktivt fritids- och kulturliv. Tjänsteutbudet skall i stort överensstämja med samhällets ordinarie utbud och skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolk går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss. HKF stödjer sin verksamhet på ILO-konvention nr 163 och rekommendation nr 173 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn.

Den *primära målgruppen* för verksamheten är besättningar på svenska fartyg i internationell trafik och utländskt sjöfolk som besöker svenska hamnar. Verksamheten finansieras dels med bidrag från farledsavgifter, dels med avgiftsuttag på vissa tjänster. Därutöver får HKF bidrag från bl.a. kommuner och privata organisationer.

Utredningen bedömer det inte möjligt att göra en uppdelning av HKF:s verksamhet benämnd konventionsbunden respektive icke konventionsbunden. Däremot delar utredningen in verksamheten i *konventionsnära* och *övrig verksamhet*. Detta förklaras med att ILO-konventionen nr 163 är av främjandekaraktär med allmänt formulerade mål och få preciserade krav. Konventionen är bindande för ILO-medlemmarna medan rekommendationen endast skall beaktas.

Utredningens förslag på ökad avgiftsfinansiering

Kostnaderna för HKF under ett genomsnittsår är enligt utredningens beräkningar 26,6 miljoner kronor. Vid överföringen av verksamheten till Sjöfartsverket beräknas en besparing på 3,6 miljoner kronor uppnås inom ett till tre år. Av dessa utgörs 2,6 miljoner kronor av personalkostnader för administration och 1 miljon kronor av övriga kostnader, dvs. kostnader för lokaler, IT och andra omkostnader.

Den beräknade kostnaden för Sjömansservice i Sjöfartsverket blir därmed 22 miljoner kronor. Självfinansieringsgraden blir 35 procent för den konventionsnära verksamheten och 25 procent för övrig verksamhet.

Utredningen föreslår att självfinansieringsgraden skall vara 40 procent för den konventionsnära verksamheten. Utredningen anser att den föreslagna nivån bör införas successivt under en treårsperiod. I rapporten redovisas exempel på möjligheter att påverka kostnader och/eller intäkter. Bl.a. utifrån dessa uppskattar utredningen att det är möjligt att sänka kostnaderna för den *konventionsnära verksamheten* med 0,5–1 miljon kronor. Intäkterna kan ökas med drygt 1 miljon kronor. Detta tyder på att en självfinansieringsgrad på mellan 37 och 46 procent kan uppnås.

När det gäller *övrig verksamhet* så föreslår utredningen att självfinansieringsgraden skall vara 50 procent. Även i detta fall anser utredningen att den föreslagna nivån bör införas successivt under en treårsperiod. Med utgångspunkt bl.a. från exempel på möjliga

kostnader och intäkter uppskattar utredningen att kostnaderna kan sänkas med ca 0,5 miljoner kronor. Intäkterna bedöms kunna öka med 1,5–2 miljoner kronor. Detta tyder på att självfinansieringsgraden kan ökas till mellan 47 och 54 procent.

Bidraget från farledsavgifterna till verksamheten kan sänkas successivt från 19,5 till ca 12,4 miljoner kronor år tre. Utredningen utgår från att Sjöfartsverkets uttag av farledsavgifter från redare och fartygsägare sänks med motsvarande belopp.

Utredningens förslag innebär att bidraget från farledsavgifterna till Sjömansservice i Sjöfartsverket även fortsättningsvis kan täcka kostnader för konventionsnära verksamhet där det är svårt att ta ut direkta avgifter. Det gäller t.ex. fartygsbesök, transporter av sjömän, motionsmöjligheter vid sjömansklubbarna och Sjömansbiblioteket.

Beträffande avgiftsuttaget så innebär förslaget följande. Direkta avgifter tas ut till exempel genom betalning i cafeteria, årskort för tillgång till motionslokaler för icke sjömän, hyresavgift för motionslokaler eller avgifter för idrottsturneringar. Resterande direkta avgifter tas ut genom särskilda avtal eller prenumerationsavgifter på liknande sätt som görs för närvarande mellan HKF och fartygens ägare eller redare. I övrigt täcks kostnaderna för verksamheten av bidraget från farledsavgifterna.

För enskilda sjömän innebär den föreslagna självfinansieringsgraden sannolikt att de får betala mer för vissa varor och tjänster på sjömansklubben. I övrigt kommer den enskilde sjömannen inte att behöva betala högre avgifter.

En alternativ modell för finansiering innebär att verksamheterna inte delas upp i konventionsnära och övrig verksamhet utan att den sammantagna verksamheten i stället skall nå en högre självfinansieringsgrad.

1 Inledning

I detta kapitel presenteras Handelsflottans kultur- och fritidsråd, (HKF). Därefter beskrivs tidigare utredningar inom området, utredningens direktiv och arbete samt rapportens disposition.

1.1 Presentation av Handelsflottans kultur- och fritidsråd

HKF har till uppgift att planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. HKF:s målgrupp är besättningar på svenska fartyg i internationell trafik och utländskt sjöfolk som besöker svenska hamnar.

HKF:s verksamhet omfattar verksamhetsområdena Hamnservice, Motion, Sjömansbibliotek, Media samt Ledning och administration. En detaljerad beskrivning av verksamhetsområdena finns i kapitel 2. Hamnservice och Motionsverksamhet, som omfattar fält- och klubbverksamhet, bedrivs från HKF:s svenska stationer i Göteborg, Norrköping, Malmö, Stockholm samt från de utländska stationerna i Rotterdam och Antwerpen. Sjömansbiblioteket har sitt säte i Göteborg i anslutning till sjömansklubben Rosenhill. Mediaverksamheten, som bl.a. innefattar distribution av filmer, TV-program och nyhetsbrev bedrivs i Stockholm inom HKF:s centrala kansli. Ledning och administration sköts också vid det centrala kansliet.

HKF har funnits sedan år 1976. Valfärdsverksamhet för sjöfolk har dock längre traditioner än så. Bl.a. initierade svenska kyrkan verksamhet med denna inriktning redan på 1870-talet. 1948 inrättades HKF:s föregångare, den statliga myndigheten Handelsflottans valfärdsråd.

Genom sin anslutning till Nationernas Förbund år 1920 inträdde Sverige som medlem i ILO, Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organisation). År 1990 ratificerade Sverige

konvention nr 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn tillsammans med anslutande rekommendation (nr 173) i samma ämne. Dessa dokument tillsammans med regeringens instruktion och regleringsbrev för HKF styr verksamheten.

Verksamheten finansieras dels med bidrag från farledsavgifter om för närvarande 19,5 miljoner kronor, dels med avgiftsuttag på vissa tjänster. Därutöver får HKF bidrag från bl.a. kommuner och privata organisationer.

1.2 Tidigare utredningsarbete

HKF:s verksamhet och huvudmannaskap har setts över vid ett flertal tillfällen.¹

Redan i budgetproposition 1991/92:100 konstaterade regeringen att Sjöfartsverket, genom sitt redan etablerade betalningsansvar, också skulle kunna inrymma HKF:s verksamhet. Dock fann regeringen ingen anledning att föra över verksamheten till Sjöfartsverket. Besparingseffekterna ansågs marginella.

Frågan restes emellertid igen några år senare. I proposition 1994/95:100 föreslog regeringen att HKF skulle införlivas i Sjöfartsverket för att uppnå möjliga besparingar. Förslaget förkastades av riksdagen. Trafikutskottet framhöll att HKF:s uppgifter är av sådan karaktär att de inbjuder till ideella, frivilliga insatser. Denna inriktning skulle, enligt utskottet, vara svår att bibehålla i Sjöfartsverket. Istället uppdrog regeringen åt HKF att själva komma in med ett underlag för ett eventuellt inordnande i Sjöfartsverket. HKF påvisade möjliga besparingar inom ramen för sin nuvarande organisation. Regeringen godtog detta och föreslog i proposition 1996/97:100 att HKF:s verksamhet skulle vara oförändrad.

Under år 1999 uppdrog regeringen åt Pricewaterhouse Coopers att belysa inriktning, organisation och finansiering av HKF:s verksamhet. Regeringen har därefter vid ett flertal tillfällen uppdragit åt HKF att internutreda förutsättningarna för och de ekonomiska konsekvenserna av att lägga ut delar av verksamheten på externa utförare.

En särskild utredare tillsattes i januari år 2004 med uppgift att föreslå hur Sverige bör organisera välfärdverksamhet för sjöfolk utifrån målsättningen att till lägsta möjliga kostnad uppfylla de krav

¹ Källa: Sjömansserviceutredningens betänkande "Välfärdverksamhet för sjömän" (SOU 2005:11)

som ställs i ILO-konvention nr 163 om sjömäns välfärdsverksamhet till sjöss och i hamn. Utredningen antog namnet Sjömansserviceutredningen. Utredningen föreslog bl.a. i betänkandet Välfärdsverksamhet för Sjömän (SOU 2005:11) att den välfärdsverksamhet HKF bedriver bör inordnas i Sjöfartsverket.

Verksamheten skall enligt regeringens förslag i budgetpropositionen (2005/06:1) och riksdagens senare beslut (bet 2005/06: TU1, rskr 2006/06:81) i enlighet med regeringens förslag inordnas i Sjöfartsverket fr.o.m. den 1 januari 2007.

1.3 Utredningens uppdrag

Utredningens direktiv (Dir. 2006:24) antogs av regeringen i februari år 2006. Direktiven anger att utredaren skall förbereda avvecklingen av HKF så att myndigheten kan läggas ner den 31 december 2006 (Bilaga 1). Enligt tilläggsdirektiv (Dir. 2006:57) skall utredningen lämna rapport avseende fas 1 senast den 30 juni, 2006 (bilaga 2).

Uppdraget består av två faser.

Fas 1 innefattar att i samarbete med HKF förbereda avvecklingen av myndigheten och att på detaljnivå analysera personal- och kostnadsmässiga effekter av HKF:s överflyttning till Sjöfartsverket. Vidare skall utredaren föreslå en ökad avgiftsfinansiering av verksamheten. Målet skall vara full kostnadstäckning för den icke konventionsbundna verksamheten. Målet för den konventionsbundna verksamheten skall vara en ökad grad av självfinansiering.

I fas 2 skall utredaren vidta administrativa åtgärder så att HKF skall kunna avvecklas den 31 december 2006. I uppdraget ingår exempelvis att föra över fastigheter, kontrakt och åtaganden som behövs för den fortsatta verksamheten i Sjöfartsverket. Det ingår också i utredningens uppgifter att avveckla lokaler och utrustning samt avsluta alla kontrakt eller andra åtaganden som inte behövs för den fortsatta verksamheten i Sjöfartsverket.

Utredaren skall tillsammans med HKF ge de anställda kontinuerlig information och även hålla berörda centrala arbetstagarorganisationer informerade om arbetet.

Denna rapport omfattar redovisning av fas 1.

1.4 Utredningens arbete

Utredningsarbetet har under fas 1 fokuserats på tre områden:

- Förberedelser för avveckling av HKF. I detta arbete har utredningen haft kontakter med HKF:s ledning och även med ledningen för Sjöfartsverket. Vidare har utredningen haft informationsmöten med de anställda vid HKF:s kansli. En genomgång har också gjorts av samtliga avtal som HKF ingått. En tidplan för avvecklingen och överföringen av verksamheten har upprättats.
- Beräkningar för att visa de kostnadsmässiga och personalmässiga effekterna av HKF-verksamhetens inordnande i Sjöfartsverket. Vi har utgått ifrån HKF:s genomsnittliga kostnader de tre senaste åren.
- En genomgång av ILO-konvention 163 med tillhörande rekommendation för uppdelning av HKF:s verksamhet i konventionsnära och övrig verksamhet. Denna uppdelning har använts i vårt förslag.

Vi har besökt samtliga HKF:s anläggningar utom den i Antwerpen. Dock var representanter därifrån närvarande vid besöket i Rotterdam. Vidare har intervjuer genomförts med olika intressenter för HKF:s verksamhet. Vi har också vänt oss till förre departementsrådet Bengt Lidal² för att få hans synpunkter kring olika frågor som rör ILO-konvention nr 163 och dess tillämpning.

Vi har informerat de centrala arbetstagarorganisationerna om förberedelserna för avvecklingen och arrangerat ett möte med Trygghetsstiftelsen för de anställda vid HKF:s kansli. Vidare har preliminära utredningsresultat presenterats för delar av HKF:s styrelse och andra intressenter.

1.5 Rapportens disposition

Rapporten är disponerad enligt följande.

I kapitel 2 beskrivs HKF:s nuvarande verksamhet uppdelad på verksamhetsområden.

² Bengt Lidal var tidigare chef för Socialdepartementets internationella sekretariat och har också varit sekreterare och vice ordförande i den svenska ILO-kommittén.

I kapitel 3 görs, utifrån HKF:s verksamhetsområden, en genomgång av ILO-konvention nr 163 och rekommendation nr 173. Utredningen gör utifrån denna en bedömning av vilka av HKF:s verksamhetsområden som är konventionsnära. Resterande områden benämns övrig verksamhet.

I kapitel 4 redovisas kostnader och intäkter för de verksamhetsområden som identifierats i kapitel 2. De kostnadsmissiga effekterna av överflyttningen av HKF-verksamheten till Sjöfartsverket analyseras också. De personmässiga effekterna redovisas.

Kapitel 5 innehåller utredningens förslag på en ökad grad av självfinansiering för konventionsnära respektive övrig verksamhet. En alternativ finansieringsmodell presenteras.

Kapitel 6 innehåller en redovisning av arbetet med att förbereda avvecklingen av HKF under fas 1 samt en plan för det fortsatta arbetet med en budget för avvecklingsarbetet under år 2007.

Begrepp

En ny samlad ILO konvention

ILO-medlemmarna antog i februari 2006 en ny konsoliderad konvention på sjöfartsområdet. Denna samlar ett antal tidigare konventioner varav nr 163 är en. För att konventionen skall bli gällande krävs ratifikation av minst 30 stater, representerande minst 33 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet.

Utredningens beräkningar av ett ”genomsnittsår”

Utredningens beräkningar av kostnader och intäkter för ett genomsnittsår är gjorda utifrån ett genomsnitt av de tre senaste årens kostnader med undantag för personalkostnader där kostnader för HKF:s personalstyrka under 2006 har använts. Intäkterna för ett genomsnittsår baseras på HKF:s intäkter för år 2005.

I-fartyg (Internationaliseringavtal)

Utlandsflaggade fartyg med svenskar ombord som slutit speciella serviceavtal med HKF. HKF-servicen omfattar ombordbesök i anslutning till HKF:s utländska stationer, SAX-preset, distribution av boklådor och dagstidningar, inklusive ljudböcker och e-böcker, kvartalstidskriften Utkik, TV-program samt möjlighet att utnyttja HKF:s transporttjänster, utflykter och andra landarrangemang.

ILO konvention nr 163

ILO konvention nr 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn. Konventionen innehåller bindande regler. Utdrag från konventionstexten finns i bilaga 2.

Konventionsnära verksamhet

Med *konventionsnära verksamhet* avses verksamhet som har stöd i ILO-konvention nr 163 eller rekommendation nr 173. Den verksamhet som inte har stöd i konventionen eller rekommendationen benämns *övrig verksamhet*.

Lönekostnader

Kostnad för löner inklusive sociala avgifter och avtalsenliga pensionsavsättningar.

OH-kostnader

Overheadkostnader, d.v.s. kostnader som är gemensamma för hela verksamheten men som inte direkt kan hänföras till ett specifikt verksamhetsområde. Utredningen har fördelat OH-kostnaderna utifrån hur mycket respektive verksamhetsområde utnyttjar de gemensamma resurserna.

Personalkostnader

Utöver lönekostnader omfattas kostnader för viss personalutbildning och personalvård.

Platsombud

Personer anställda inom HKF:s Hamnservice som ansvarar för ombordbesök på fartyg.

Primär och sekundär målgrupp

HKF har som *primär målgrupp* besättningar på svenska fartyg i internationell trafik och utländska besättningar som besöker svenska hamnar. Övriga sjöanställda, exempelvis svenska sjömän ombord på utlandsflaggade fartyg ges service under vissa förutsättningar och tillhör därmed rådets *sekundära målgrupp*.

Rekommendation nr 173

Rekommendation som hör till ILO-konventionen nr 163. Rekommendationen innehåller vägledande rekommendationer. Utdrag från rekommendationen finns i bilaga 2.

Självfinansieringsgrad

Utredningens benämning på grad av finansiering från direkta avgifter. En ökad självfinansieringsgrad kan uppnås genom att intäkterna ökar och/eller genom att kostnaderna minskar.

Sjömansservice i Sjöfartsverket

Utredningens benämning på HKF-verksamheten efter det att den har inordnats i Sjöfartsverket.

Verksamhetsområde

HKF-verksamheten består av fem verksamhetsområden; Hamn-service, Motion, Sjömansbibliotek, Media samt Ledning och administration.

Övrig verksamhet

Verksamhet som inte är konventionsnära verksamhet. Se Konventionsnära verksamhet.

2 Verksamheten vid Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Detta kapitel innehåller en detaljerad beskrivning av verksamheten vid HKF. Beskrivningen är uppdelad på verksamhetsområden och innehåller även kortfattad verksamhetsstatistik.

2.1 Historik

HKF bildades år 1976 och ersatte då den statliga myndigheten Handelsflottans välfärdsråd som funnits sedan år 1948. Grundprincipen för finansieringen av Handelsflottans välfärdsråd var att det utgick en s.k. välfärdsavgift som bestämdes med utgångspunkt i det antal dagar som sjömannen ifråga varit påmönstrad svenskt handelsfartyg i utrikes fart. Hälften av avgiftsbeloppet finansierades av sjömannen själv och hälften av redaren. Staten sköt sedan till lika mycket som sjömannen och redaren tillsammans. I och med att HKF bildades ersattes denna form av finansiering med ett system som liknar dagens där finansieringen huvudsakligen sker via farledsavgifter som tas ut av Sjöfartsverket.

2.2 Nuvarande verksamhet

Enligt instruktionen har HKF till uppgift att planlägga, samordna och genomföra kultur och fritidsverksamhet för sjöfolk. HKF:s styrelse beslutar om inriktningen av verksamheten. Rådet leds av en direktör.

HKF:s verksamhet ingår i politikområdet Transportpolitik. Re- gleringsbrevet för år 2006 formulerar målet för Kultur och Fritid inom politikområdet Transportpolitik enligt följande: *”HKF skall så effektivt som möjligt erbjuda sjömän ett meningsfullt och attraktivt fritids- och kulturliv. HKF skall medverka till att såväl svensket som utländskt sjöfolk får tillgång till kultur och fritidsaktiviteter, som med*

avseende på variation och kvalitet rimligt överensstämmer med samhällets ordinarie utbud. Verksamhetsutbudet skall så långt möjligt kompensera för den service som sjöfolket går miste om på grund av tjänstgöring till sjöss.”

Vidare anges i regleringsbrevet att *”HKF:s klubbverksamhet skall vara öppen för sjöanställda, sjömanspensionärer och sjömäns anhöriga, samt anställda vid rederier, sjöfartsorganisationer och hamnverksamhet, vilka har kontakt med HKF:s verksamhet”.*

I regleringsbrevet anges också krav på återrapportering, speciellt vad beträffar hur tjänsterna spridits, mottagits och använts, i syfte att värdera nytta och kvalitet i utbudet samt måluppfyllelsens utveckling. En samlad bedömning av hur verksamheten utvecklats samt redovisning av HKF:s verksamhetsområden skall också lämnas till regeringen. HKF skall också återrapportera kostnader och intäkter. I de fall där de konkurrerar med privata tjänsteleverantörer skall en separat redovisning av intäkter och kostnader ske. Vidare skall rådet redovisa antal besök på HKF:s anläggningar fördelat på kategorierna sjöanställda och övriga.

2.2.1 Målgrupper

HKF:s styrelse antog i januari år 2002 en verksamhetsidé som bl.a. preciserar målgrupper för verksamheten. Den *primära målgruppen* är besättningar på svenska fartyg i internationell trafik och utländskt sjöfolk som besöker svenska hamnar. Vid HKF:s anläggningar för sjöfolk, dvs. sjömansklubbar eller motsvarande, ges service till de svenska och utländska sjömän som kommer till hamnen i fråga.

Till HKF:s *sekundära målgrupper* hör sjöfolk i svensk kustfart, ombordanställda på passagerarfärjor, fartyg i inre fart och fiskefartyg. Under vissa förutsättningar erbjuder HKF även hela eller delar av sin verksamhet till svenska sjömän i utlandsflaggade fartyg. HKF betjänar vid sjömansklubbarna också sjömän under deras ledighet, ombordanställdas närmaste familj, studerande vid maritima utbildningar, sjömanspensionärer samt anställda vid rederier, sjöfartsorganisationer och hamnverksamhet som har kontakt med HKF:s verksamhet. Även externa hyrkunder, exempelvis skolor och idrottsföreningar, ges service vid HKF:s sjömansklubbar.

Under förutsättning att det skapar volymfördelar som medför sänkta kostnader för sjöfolket kan även svenskar boende eller verk-

samma utomlands erbjudas service. För den service som erbjuds denna grupp skall avgifter motsvarande full kostnadstäckning tas ut. För närvarande erbjuds endast TV-program till ett antal mindre svenska ambassader.

Enligt HKF:s årsredovisning för år 2005 är antalet sjömän i HKF:s primära målgrupp som är påmönstrade samtidigt ca 3000. Denna siffra inkluderar anställda på I-fartyg, dvs. fartyg med speciellt serviceavtal med HKF (se Begrepp).

2.2.2 Verksamhetsområden

I det följande beskrivs verksamhetsområdena uppdelade på olika aktiviteter.

Hamnservice

HKF:s hamnserviceverksamhet är det största verksamhetsområdet, både uttryckt i antal anställda och när det gäller ianspråktagande av resurser. Hamnservice har egen verksamhet i fyra svenska hamnar (Göteborg, Malmö, Norrköping och Stockholm). Vidare bedrivs verksamhet vid två anläggningar i utlandet där anlöp av svenskflaggade handelsfartyg bedöms vara stort. En skillnad mellan de svenska och de utländska anläggningarna är målgrupperna. De svenska anläggningarna har alla ombordvarande på anlöpande handelsfartyg som målgrupp medan målgruppen för de utländska anläggningarna är ombordvarande på svenskflaggade fartyg. De utländska anläggningarna ger service till I-fartygen (se Begrepp).

Följande service erbjuds sjömän som kommer till en hamn där HKF har en anläggning:

- *Fartygsbesök.* HKF:s platsombud gör personliga ombordbesök där denne informerar om HKF:s service och staden som anlöpts.
- *Distribution av dagstidningar och boklådor* till svenskflaggade fartyg och I-fartyg. På samtliga HKF:s stationer finns möjlighet att byta böcker. Dessutom finns ytterligare ett 20-tal bokbytesstationer i Sverige och utomlands, där HKF slutit serviceavtal med exempelvis hamnbolag eller utländska sjömanskyrkor.
- *Transport.* Sjömän som önskar bli transporterade till HKF:s sjömansklubbsservice, eller som i fallet med utlandsstatio-

nera, till andra länders sjömansklubbar, bokar transporter genom platsombuden. Transporterna sker oftast i minibussar med 6–8 passagerare. Ibland transporterar HKF sjömän till stadens ordinarie utbud av köpcenter och annan service.

- *Arrangemang, utflykter mm.* HKF:s platsombud arrangerar ibland utflykter för sjömän till lokala turistattraktioner.
- *Klubbverksamhet.* Utbudet är olika beroende på anläggningens beskaffenhet. På samtliga anläggningar i Sverige erbjuds cafeteria, TV, inköp av telefonkort samt tillgång till telefon. På vissa av anläggningarna finns dessutom tillgång till dator med Internet-uppkoppling och solarium. Utlandsstationerna utnyttjar andra länders sjömansklubbar. I Rotterdam utnyttjas den holländska välfärdsverksamheten och i Antwerpen den belgiska. I de utländska hamnar där HKF:s personal är baserad har även andra länder sjömansklubbar med vilka HKF samverkar.

För att få en bild av utvecklingen av efterfrågan på HKF:s Hamn-serviceutbud finns i faktarutan nedan kortfattad verksamhetsstatistik där siffror för år 2005 och 2003 (inom parentes) presenteras. Som kan utläsas ökar antalet besökare på sjömansklubbarna medan antalet fartygsbesök minskar. Det minskade antalet fartygsbesök beror delvis på att HKF:s anläggning i Helsingborg lades ned under perioden.

Faktaruta Hamnservice

Central ledning för Hamnservice

2 tjänster, en operativ chef och en administratör (25 %)

Göteborg: Rosenhill Seamen's center

Serviceutbud: cafeteria, reception, möjlighet att växla pengar, telefonkort, multimediation, solarium.

Anställda: 1 föreståndare, 4 platsombud (varav en 50 %), 1 vaktmästare (50 %), 3 receptionister, 1 lokalvårdare. Säsongsanställningar och semestervikarier.

Öppettider: eftermiddagar och kvällstid. Ibland även förmiddagar.

Norrköping: Johannesbergs sjömansklubb

Serviceutbud: cafeteria, biljard, telefonkort, möjlighet att växla pengar,

Anställda: 1 föreståndare, 1 platsombud

Öppettider: efter överenskommelse.

Stockholm: Kaknäs sjöfartsklubb

Serviceutbud: cafeteria, biljard, telefonkort,

Anställda: 1 föreståndare, 1 platsombud, semestervikarier och säsongsanställda.

Öppettider: kvällstid och/eller efter överenskommelse.

Malmö: Kockum Fritid

Anläggningen ägs av Malmö kommun och är öppen för allmänheten.

Serviceutbud: Restaurang och cafeteria, multimediasation, telefonkort.

Anställda: 1 platsombud (anställd av Malmö kommun).

Öppettider: dag och kväll

Antwerpen

Serviceutbud: HKF:s kontor finns i platsombudets bostad. Därför måste man förlita sig på andras utbud. Tillgång till svenska dagstidningar. Telefonkort.

Anställda: 1 platsombud.

Rotterdam

Serviceutbud: HKF:s kontor finns i Svenska kyrkan i utlandets (SKUT) lokaler. Tillgång till cafeteria, multimediasation, svenska dagstidningar och sjömansrelaterade tidskrifter. Telefonkort. Kyrkan har trädgård med utomhuspool och bastu.

Anställda: 1 platsombud.

Kortfattad verksamhetsstatistik

Antalet fartygsbesök (av HKF och inom ramen för HKF:s service): ca 6 500 (7 900) per år.

Antal fartygsbesök vid utlandsstationerna per år: 1 600 (2 000).

Antal besökare på HKF:s sjömansklubbar ca 71 000 (ca 61 500) varav 38 200 (35 300) sjöfolk.

Antalet transporterade sjömän var ca 13 700 (ca 14 500)

Motion

HKF bedriver en omfattande motions- och idrottsverksamhet i hälsofrämjande syfte med möjligheter till fysisk aktivitet, både ombord och i land. Verksamheten har tyngdpunkt i rekreation och motion på HKF:s anläggningar men arrangemang av idrottsturneringar för sjömän ingår också. Även tävlingsverksamhet för sjömän arrangeras såväl nationellt som internationellt, t ex i fotboll, innebandy, basketboll, bordtennis, friidrott och simning anordnas.

Utöver HKF:s mer etablerade motions och idrottsverksamhet har det exempelvis under år 2005 erbjudits aktiviteter såsom gymning, yoga, golf och dragkamp samt deltagande i motionsloppet Göteborgsvarvet.

Motion arbetar också i mindre skala med friskvård för sjömän och hjälper till med inköp av idrottsmaterial till fartyg.

Motionsmöjligheterna varierar mellan de olika anläggningarna. I faktarutan nedan finns en detaljerad beskrivning per anläggning.

Utvecklingen av efterfrågan på Motions tjänster är relativt konstant, siffrorna i faktarutan nedan avser år 2005 och år 2003 (inom parentes).

Faktaruta Motion

1 tjänst (75 %) med följande arbetsuppgifter:

- Kontinuerlig sammanställning av resultat som publiceras på HKF:s webbplats och i tidskriften Utkik som distribueras till fartygen.
- Sammanställning av resultat som publiceras i årspublikationen Sjöfolksidrott
- Medarrangör av internationella turneringar
- Arrangemang av turneringar
- Informationsverksamhet, sprida information om tävlingar samt regler och bestämmelser

Platsombuden och annan personal arbetar också för Motion genom att de transporterar sjömän och idrottsredskap till olika idrottsaktiviteter. Även platsombuden arrangerar ibland turneringar.

MotionsanläggningarGöteborg: Rosenhill Seamen's center

Utomhus: fotbollsplan. Inomhus: simhall, två gym, biljard, bordtennis, bowling, sporthall, massagestol.

Norrköping: Johannesbergs sjömansklubb

Utomhus: fotbollsplan. Inomhus: biljard, bordtennis.

Stockholm: Kaknäs sjöfartsklubb

Utomhus: fotbollsplan och pool. Inomhus: biljard, bordtennis.

Malmö: Kockum Fritid

Utomhus: fotbolls och friidrottsplan. Inomhus: bassäng, sporthall, biljard, bordtennis, ishall.

Antwerpen

Tillsammans med andra länders motsvarigheter till HKF arrangeras främst fotbollsturneringar

Rotterdam

Samarbete med andra länders motsvarigheter till HKF. Utomhus: fotbollsplan, löparbanor, inomhus: sporthall, biljard

Kortfattad verksamhetsstatistik

Antal deltagare i idrottsaktiviteter som arrangerats av stationerna är ca 17 100 (17 400) per år. Av dessa är antalet deltagare på stationerna i utlandet 970 (1 000) per år.

Sjömansbibliotek

Sjömansbiblioteket, beläget i anslutning till Rosenhill Seamen's center i Göteborg, skall enligt HKF:s årsredovisning år 2005 arbeta med *"samma grundläggande principer som de svenska folkbiblioteken"*. Mediaurvalet liknar därför det som finns på ett vanligt bibliotek men med den skillnaden att det finns visst fokus på sjörelaterad litteratur. Det finns också ett brett utbud av ljudböcker att tillgå. Böckerna förmedlas till fartygen, f.n. ca 200, via ett system med bytesstationer i och utanför Sverige. Böckerna packas av bibli-

otekets personal och/eller av HKF:s platsombud. Samtliga HKF:s anläggningar i Sverige och utomlands är en bokbytesstation. Dessutom finns ett antal stationer där HKF har avtal med exempelvis nordiska sjömanskyrkor och/eller andra organisationer. Den enskilde sjömannen, pensionerade sjömän och anhöriga till sjömän och rederianställda kan låna böcker på sjömansbiblioteket vid personliga besök.

Sedan 1990-talet har HKF:s distribution av böcker stadigt minskat. Under hela 1990-talet distribuerades knappt 90 000 böcker årligen. I slutet av decenniet sjönk siffran till ca 75 000 och har under millenniets första år ytterligare sjunkit till ca 50 000 böcker. Efterfrågan har sålunda under det senaste decenniet sjunkit med ca 45 procent. Utvecklingen av antalet fartyg, där HKF:s primära målgrupp finns, har under samma tidsperiod minskat från ca 270 fartyg till ca 200, en minskning med ca 25 procent. Den sjunkande efterfrågan på böcker har inte ersatts med ljudböcker, utlåningstalen för dessa är också vikande. I faktarutan nedan presenteras utvecklingen mellan år 2005 och år 2003 (inom parentes) beträffande antalet utlånade volymer.

Faktaruta Sjömansbibliotek

2,5 tjänster varav en sjömansbibliotekarie

Biblioteket finns i Göteborg i anslutning till Rosenhill Seamen's club. Bokbytesstationer finns i Antwerpen (BE), Dunkerque (FR), Fredericia (DK), Gent (BE), Gävle/Fredriksskans, Göteborg, Hamburg (DE), Helsingborg, Holmsund, Liverpool (UK), London (UK), Malmö, New York (US), Norrköping, Port Said (UA Egypten), Rostock (DE), Rotterdam (NL), Singapore (CC Kina), Stockholm, Terneuzen (BE), Uddevalla, Zeebrygge (BE).

Kortfattad verksamhetsstatistik

Antalet utlånade böcker är ca 50 300 (61 900) volymer per år. Antalet utlånade ljudböcker är ca 3 100 (4 100) per år.

Media

Huvuduppgiften för verksamhetsområdet är att till sjömän i tjänst på fartyg erbjuda mediedistribution av filmer, TV-program, nyheter och tidskrift. Media ansvarar även för att HKF:s elektroniska kontaktnät fungerar ändamålsenligt. Detta ansvar innefattar samordning av drift och underhåll av tele och datakommunikationssystem samt ansvar för HKF:s webbplats Seatime. Verksamhetsområdet ansvarar även för marknadsföring och information om HKF och dess tjänster.

Tjänsterna till sjömän i tjänst är följande:

- *Tidskriften Utkik* som ges ut kvartalsvis av HKF. Media ansvarar för såväl artiklar som redaktionellt arbete, layout, tryckning och distribution.
- *Webbplatsen Seatime* som presenterar HKF:s tjänster
- TV-program - Medias personal väljer svenskproducerade TV-program i SVT Europas utbud som spelas in för HKF:s räkning och distribueras till fartyg som abonnerar på tjänsten.
- *Hyrfilm* – Medias personal gör ett urval bland nya filmer som sedan distribueras till fartyg som abonnerar på tjänsten. Sex filmer distribueras varje månad, sammanlagt 72 filmer per år. HKF köper rättigheter att visa filmerna för ett i förväg angivet antal sjömän under tolv månader. Fartygen åtar sig i avtalet med HKF att makulera filmerna efter denna period.
- *Köpfilm* – Medias personal bistår den enskilde sjömannen som vill köpa en specifik film från den svenska köpfilmsmarknaden.
- *SAX-presset* – HKF köper nyheter från Tidningarnas Telegrambyrå (på svenska) respektive Esbjerg Havneservice (på engelska). Urvalet av nyheter görs utifrån ett antal förutbestämda sökord, bl. a. med anknytning till sjöfart. Nyheterna sammanställs i korta notiser till ett blad som HKF sedan distribuerar till sina abonnenter via e-post.

Sedan mitten av 1990-talet har antalet abonnerande fartyg på hyrfilm ökat från ca 170 till dagens drygt 220. Efterfrågan på TV-program har minskat under samma period från nära 200 abonnerande fartyg till ca 180. År 2004 infördes avgifter på SAX-presset och TV-programmen. Samtidigt höjdes avgifterna för filmdistributionen. Den då befarade abonnentminskningen blev mindre än väntad.

Kortfattad verksamhetsstatistik med siffror för år 2005 och 2003 (inom parentes) redovisas i faktarutan nedan.

Faktaruta Media

4 tjänster, en enhetschef, en informationssekreterare, en informatör och en videoassistent.

Kortfattad verksamhetsstatistik

Tidskriften Utkik: upplaga på 13 200 (14 000) exemplar per år. Utkik skall i allt väsentligt tillhandahållas utan kostnad för sjöfolk och andra intressenter. Personer som inte tillhör dessa grupper får prenumerera till självkostnadspris.

SAX-preset: antal utgivningstillfällen är 365 (365) per år. Antal mottagande fartyg är 162 (168). Från år 2004 skall tjänsten vara partiellt avgiftsfinansierad. För I-fartyg skall tjänsten vara fullt avgiftsfinansierad.

Filippinsk press: antal utgivningstillfällen per år är 257 (252). Antal mottagande fartyg är 88 (115). Tjänsten skall vara partiellt avgiftsfinansierad, fullt avgiftsfinansierad för I-fartyg.

TV-program: antal distribuerade kassetter är 7 010 (9 606). Antal anslutna fartyg till servicen är 133 (183). Från år 2004 skall tjänsten vara partiellt avgiftsfinansierad, och skall vara fullt finansierad för I-fartyg.

Hyrfilm: antalet distribuerade filmtitlar per år är 72 (72). Antal distribuerade kassetter per år är 15018 (16116). Tjänsten skall vara fullt avgiftsfinansierad.

Köpfung: antalet sålda filmer per år är 377 (579). Tjänsten skall vara fullt avgiftsfinansierad.

Ledning och administration

Chef för HKF är rådets direktör. Styrelsen består av representanter från sjöarbetsmarknadens parter, Svenska kyrkan i utlandet (SKUT) och Sjöfartsverket. Därtill finns s.k. lokalsektioner vid samtliga svenska stationer. De lokala sektionerna har stödjande och rådgivande uppgifter.

HKF:s administrativa enhet, vilken utgör en del av rådets kansli i Stockholm, ansvarar för bl.a. hantering av löner och fakturor,

bokföring och ekonomisk rapportering. Den administrativa enheten leds av rådets kamrer. En del administration äger också rum inom respektive verksamhetsområde.

HKF medverkar, genom direktören och informationssekreteraren, i internationellt samarbete inom flera av rådets verksamhetsområden; sjömansidrotten, stationsverksamheten och på det sjömanskulturella området. Bl. a. deltar rådet aktivt i samarbetet inom den gemensamma samarbetsorganisation på välfärdsområdet, International Committee on Seafarers' Welfare (ICSW). Organisationen arbetar främst med att bidra till att ILOs konvention på välfärdsområdet nr 163 med tillhörande rekommendation nr 173, närmare beskrivet i kapitel 3, efterföljs och implementeras. ICSW har också gett ut en skrift som anger organisationens rekommendationer om hur konventionen bör tolkas.

Faktaruta Ledning och administration

4 tjänster, rådets direktör, en kamrer (80 %), en personalhandläggare (75 %) samt en kamrersassistent.

3 Vilken HKF-verksamhet är konventionsnära?

Med utgångspunkt i HKF:s verksamhetsområden ägnas detta kapitel åt en genomgång av ILO-konvention nr 163 med tillhörande rekommendation nr 173. Nya begrepp angående verksamhetens stöd i konventionen införs och förklaras i kapitlet. Konventionsbunden verksamhet benämns *konventionsnära* och icke konventionsbunden benämns *övrig verksamhet*.

3.1 HKF verkar utifrån ILO-konvention nr 163

Internationella arbetsorganisationen (International Labour Organisation, ILO) är unik som mellanstatlig organisation genom sin trepartsstruktur. Redan vid tillkomsten av ILO deltog representanter för arbetsmarknadens organisationer. Härav följer att länderna representeras inte enbart av sina regeringar utan även av representanter för arbetsgivare och arbetstagare.

HKF hänvisar i sin verksamhetsidé, antagen av HKF:s styrelse i januari år 2002, till att myndigheten ”*verkar utifrån den av Sverige antagna ILO konventionen nr 163 och ILO-rekommendationen nr 173 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn*”. Utdrag ur konventionen och rekommendationen finns i bilaga 3.

Konventionen anger att varje medlemsstat som anslutit sig till konventionen skall ”*säkerställa att fullgoda välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder tillhandahålls åt sjömän såväl i hamn som ombord på fartyg*”. Varje medlem åläggs också att ”*säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för finansieringen av välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder som tillhandahålls enligt bestämmelserna i denna konvention*”. Endast femton länder har ratificerat konvention nr 163.

3.2 Bedömning av vilken HKF-verksamhet som är konventionsnära respektive övrig verksamhet

Direktiven anger att målet för ökad avgiftsfinansiering av HKF:s verksamhet skall vara full kostnadstäckning för den icke konventionsbundna verksamheten. För den konventionsbundna skall målet vara en ökad grad av självfinansiering.

Utredningens uppdrag förutsätter således att en uppdelning görs i konventionsbunden och icke konventionsbunden verksamhet. Samtidigt kan vi konstatera att ILO-konvention nr 163 är av främjandekaraktär med allmänt formulerade mål och få preciserade krav. Vi har därför inhämtat och tagit del av skriftligt material, t.ex. ILO:s stadgar och en rapport från den svenska regeringsdelegationen till ILO:s sjöfartskonferens (februari 2006). Vi har även bl. a. kontaktat före departementsrådet Bengt Lidal¹ för att få hans synpunkter när det gäller tillämpningen av konvention nr 163.

Efter att ha analyserat denna information bedömer vi att det inte är möjligt att göra en uppdelning av HKF:s verksamhet benämnd bunden respektive icke bunden till konventionen. Därmed är det mindre lämpligt att använda begreppen konventionsbunden och icke konventionsbunden HKF-verksamhet.

Vårt angreppssätt har i stället varit att gå igenom HKF:s verksamhet utifrån både konvention 163 som är bindande genom ratificeringen och rekommendation 173 vars regler skall beaktas. Vi har då funnit det naturligt att i stället för ”konventionsbunden” använda begreppet ”konventionsnära” och i stället för ”icke konventionsbunden verksamhet” använda begreppet ”övrig verksamhet”. Dessa begrepp används härefter i texten.

I nedanstående genomgång hänvisar vi endast i något fall till konvention nr 163. I övriga fall är det rekommendationen som vi hänvisar till. De avsnitt av rekommendationen som åberopas när det gäller HKF:s verksamhet är:

- I. Allmänt,
- II. Valfärdsanordningar och välfärdsåtgärder i hamnar,
- III. Valfärdsanordningar och välfärdsåtgärder till sjöss.

I analysen nedan härleds även en del av HKF-verksamheten till Tullkonventionen ”*Customs Convention concerning Welfare Mate-*

¹ Bengt Lidal var tidigare chef för Socialdepartementets internationella sekretariat och har också varit sekreterare och vice ordförande i den svenska ILO-kommittén.

rial for Seafarers”. Denna WCO-konvention (World Customs Organization) ratificerades av Sverige år 1966. Eftersom konvention inte finns i officiell svensk översättning används den engelska versionen i genomgången.

Utredningen har vid uppdelningen inte tagit hänsyn till eller kommenterat andra styrdokuments eller utarbetad praxis påverkan på inriktningen av HKF:s verksamhet.

3.2.1 Hamnservice

Fartygsbesök. Vid HKF:s fartygsbesök informerar platsombuden ombordvarande sjöfolk om hamnstaden de besöker samt om anordningar som tillhandahålls sjöfolk.

Enligt rekommendationen bör *“information spridas bland sjömän om anordningar som är öppna för allmänheten i anlöpshamnar – i synnerhet transporter, välfärd, nöjen och utbildningsanordningar samt gudstjänstlokaler – samt också om anordningar som tillhandahålls särskilt åt sjömän”*.

2) Medlen för att sprida sådan information kan omfatta

A) utdelning i land och, under befälhavarens samtycke, ombord på fartyget av broschyrer på de lämpligaste språken, innehållande information om anordningar som står till sjömännens förfogande i anlöpshamnen eller nästa hamn dit fartyget är destinerat; sådana broschyrer bör innehålla en karta över centrala stadsdelar och hamnområdet

B) inrättande i större hamnar av informationskontor, lätt tillgängliga för sjömän och bemannade av personer som har förmåga att omedelbart tillhandahålla information och råd som är av nytta för sjömän.

Rekommendationen anger att *”Medlemmar bör tillhandahålla eller säkerställa tillhandahållandet av sådana välfärdsanordningar och välfärsåtgärder som är erforderliga i lämpliga hamnar inom det egna landet”*. Sålunda behandlar rekommendationen verksamhet inom det egna landet, inte att välfärdsanordningar skall tillhandahållas av medlemmar utanför det egna landets gränser.

HKF:s verksamhet vid utlandsstationerna uttrycker en ambition att erbjuda HKF:s tjänster till hela målgruppen, d.v.s. samtliga svenskflaggade fartyg, inte bara de svenskflaggade fartyg som angör svensk hamn. Ingenting nämns dock i konvention nr 163 eller i dess rekommendation om att medlemmar skall ge service till hela sin målgrupp.

Vi har förgäves försökt få fram statistik som visar hur många svenskflaggade fartyg som vanligtvis inte anlöper svensk hamn och därmed skulle bli utan HKF-service om utlandsstationerna inte fanns. Enligt uppgifter från Sveriges Redareförening utvecklas sjöfarten för närvarande mot en allt större andel europatrafik med särskild tonvikt på Östersjön. Oavsett hur många fartyg som för närvarande vanligtvis inte anlöper svensk hamn så tyder dessa uppgifter på att ett minskande antal fartyg skulle drabbas om utlandsstationerna inte fanns.

Enligt Tullkonventionen tillhör informationsmaterial om välfärdsanordningar i hamnar det *”Welfare Material”* som, utan tullar, skatter och andra pålagor, skall kunna användas ombord på *”...a foreign ship engaged in international maritime traffic lying in a port in that territory”*.

Distribution av dagstidningar och boklådor. I rekommendationen nämns att välfärds och trivselanordningar bör tillhandahållas ombord på fartyg. Om böcker nämns att *”ett bibliotek innehållande facklitteratur och andra böcker, vilka till antalet bör vara anpassade till resans längd och kunna bytas ut med rimliga mellanrum”*. Dagstidningar benämns i Tullkonventionen som *”welfare material”* som fritt skall kunna spridas och användas ombord.

Transport. Enligt rekommendationen bör *”tillräckliga transportmedel till skäliga priser finnas tillgängliga vid varje rimligt tidpunkt för att göra det möjligt för sjömän att nå stadens centrala delar från lämpliga platser i hamnen”*.

Arrangemang, utflykter mm. Sjömän skall enligt punkten ovan erbjudas möjligheter att nå stadens *”centrala delar”*. Ingenting nämns om transporter till andra besöksmål.

Klubbverksamhet. Rekommendationen anger att *”Medlemmar bör tillhandahålla eller säkerställa tillhandahållandet av sådana välfärdsanordningar och välfärsåtgärder som är erforderliga i lämpliga hamnar inom det egna landet”*.

Rekommendationen nämner ingenting om att medlemmar åtar sig att tillhandahålla verksamhet utanför det egna landets gränser, se Hamnservice.

Telefonkort, tillgång till Internet. Rekommendationen anger att *”Tillgång till telefonförbindelser mellan fartyg och land bör medges och avgifterna för användning av dessa bör vara av skälig storlek”*. Ingenting nämns om tillgång till kommunikationsmöjligheter på land.

Sjömansklubbarna bedriver av hävd cafeteriavverksamhet med tillhörande försäljning av souvenirer och telefonkort. Sådan verksamhet nämns dock inte i konventions- eller rekommendationstexterna. Detsamma gäller platsombudens transporter av sjömän till utflyktsmål och andra arrangemang. Rekommendationen anger endast att transporter skall göras tillgängliga till stadens centrala delar, inte till sjömansklubbar eller andra utflyktsmål.

Vi bedömer att följande verksamheter inom verksamhetsområdet Hamnservice är konventionsnära:

- Fartygsbesök i Sverige
- Distribution av boklådor och dagstidningar till fartyg
- Transporter till stadens centrum
- Sjöfolks tillgång till sjömansklubbar i Sverige

Följande verksamheter inom verksamhetsområdet Hamnservice bedömer vi tillhöra övrig verksamhet:

- Cafeteria
- Utflykter och arrangemang
- Sjömansklubsverksamhet utanför Sverige
- Telefonkort och Internetaccess på Sjömansklubbarna

3.2.2 Motion

Sammanställning av sportresultat. I rekommendationen anges *”Medlemmar bör samarbeta med varandra för att främja sjömännens välfärd till sjöss och i hamn. Sådant samarbete bör omfatta följande...”* ”... c) *anordnande av internationella idrottstävlingar och uppmuntran till sjömännen att delta i idrottsaktiviteter.* Ingenting nämns däremot specifikt om sammanställning av resultat. En möjlig tolkning är att det ingår i åtagandet att arrangera tävlingar. Sammantaget bedömer vi att den nivå som idag upprätthålls befinner sig över den nivå som konventionen kräver.

Arrangemang av internationella turneringar och idrottsaktiviteter. Som nämns ovan skall ILO-medlemmarna samverka vid organisation av internationella tävlingar.

Informationsverksamhet. Sprida information om större tävlingar för sjöfolk samt regler och bestämmelser. Som nämns ovan skall ILO-medlemmarna samverka vid organisation av internationella tävlingar.

Hjälp vid inköp av idrottsmaterial till fartyg. Rekommendationen anger att om det är praktiskt möjligt så bör det finnas ombord "c) idrottsutrustning, inklusive motionsredskap, bordspel, däckspel; d) där så är möjligt, anordningar för simning." Det skall finnas tillgång till idrottsmaterial. Ingenting nämns i konventionen eller rekommendationen att ILO-medlemmar skall köpa in material.

Tillgång till motionsmöjligheter på sjömansklubbarna. Rekommendationen anger att "*nödvändiga välfärds och rekreationsanordningar bör inrättas eller utbyggas i hamnar*". Dessa bör omfatta "...b) anläggningar för idrottsliga inom- och utombusaktiviteter... ...2) "sådana anordningar kan tillhandahållas genom att anordningar avsedda för mera allmänt bruk görs tillgängliga för sjömän i enlighet med dessas behov."

Rekommendationen anger endast att välfärdsanordningar etc. skall tillhandahållas i det egna landet. Därför kan inte tillgång till motionsmöjligheter vid utlandsstationerna härledas till konventionen eller rekommendationen. Se avsnitt om Hamnservice ovan. Rekommendationen nämner inte heller något om motionsmöjligheter för sjöfolks anhöriga m.fl.

Vi bedömer att följande verksamheter inom verksamhetsområdet Motion är konventionsnära:

- Tillgång till motionsmöjligheter på de svenska sjömansklubbarna för sjömän i tjänst
- Arrangemang av internationella turneringar och idrottsaktiviteter inklusive sammanställning av resultat
- Sammanställning av sportresultat (enklare utförande)
- Informationsverksamhet om större tävlingar för sjömän

Följande verksamheter inom verksamhetsområdet Motion bedömer vi tillhöra övrig verksamhet:

- Hjälp vid inköp av idrottsmaterial till fartyg
- Sammanställning av sportresultat med seriesystem, egen tidning etc.
- Motionsverksamhet vid HKF:s utländska stationer
- Besök av icke sjöfolk på sjömansklubbarna.

3.2.3 Sjömansbibliotek

Inköp av böcker och packning av boklådor inklusive ljudböcker till boklådor. Rekommendationen nämner att ombord på fartyg bör tillhandahållas *”ett bibliotek innehållande facklitteratur och andra böcker, vilka till antalet bör vara anpassade till resans längd och kunna bytas ut med rimliga mellanrum”*.

Inköp av dagstidningar. Dagstidningar benämns i tullkonventionen som välfärdsmaterial som skall kunna spridas till sjömän ombord. Ingenting nämns om att ILO-medlemmarna skall köpa in välfärdsmaterial till sjömän.

Öppethållande för hemmavarande sjömän och övriga. I rekommendationen nämns inte tillgång till böcker i hamn. Ej ombordvarande sjöfolk tillhör inte HKF:s primära målgrupp (avsnitt 2.2.1) Dessa har dessutom tillgång till samhällets ordinarie utbud genom folkbiblioteken.

Vi bedömer att följande verksamheter inom verksamhetsområdet Sjömansbibliotek är konventionsnära:

- Inköp av böcker och packning av boklådor inklusive ljudböcker

Följande verksamheter inom verksamhetsområdet Sjömansbiblioteket bedömer vi tillhöra övrig verksamhet:

- Öppethållande för hemmavarande sjömän och övriga
- Inköpskostnad för dagstidningar

3.2.4 Media

Tidskriften Utkik. Varken konventionen eller rekommendationen nämner att ILO-medlemmar åtar sig att publicera eget material med kulturinnehåll. Tullkonventionens artikel 4 anger att medlemmar skall tillse att tidskrifter och annat välfärdsmaterial utan restriktioner skall kunna spridas fritt. En del av Utkiks nuvarande innehåll kan däremot betraktas som konventionsnära i meningen att informationen handlar om konventionsnära verksamhet, exempelvis referat om filmer och sportresultat.

TV-program. I rekommendationen nämns att välfärds och trivselanordningar bör tillhandahållas ombord på fartyg. Om TV-program nämns att *”där så är praktiskt möjligt”* bör *”finnas möjlighet att se på TV och lyssna på radio”*.

Hyrfilm. Enligt rekommendationen skall det om det är praktiskt möjligt finnas möjlighet att se film ombord. *”visning av filmer eller videofilmer, vilka till antalet bör vara anpassade till resans längd samt, där så är nödvändigt, kunna bytas ut med rimliga mellanrum;”*

Köpfilm. Se ovan om hyrfilm. I rekommendationstexten finns inte angivet att medlemmar skall tillse att enskilda sjömän skall ges service för att kunna köpa filmer för enskilt bruk. Dessutom erbjuder HKF ett högklassigt filmutbud genom hyrfilmsservicen. Det finns också numera möjligheter för den enskilde sjömannen att från hela världen beställa svenska filmer via Internet.

SAX-preset. Tidningar benämns som *”welfare material”* i tullkonventionen. Tullkonventionen nämner att det inte får förekomma några restriktioner för material som skall användas på fartyg i internationell trafik. HKF skall sålunda tillse att nyheter kan distribueras till den enskilde sjömannen ombord.

Vi bedömer att följande verksamheter inom verksamhetsområdet Media är konventionsnära:

- TV-program
- Hyrfilm
- Tidskriften Utkik i de delar som handlar om film och sportresultat

Följande verksamheter inom verksamhetsområdet Media bedömer vi tillhöra övrig verksamhet:

- Tidskriften Utkik i de delar som handlar om kultur/sjömanskultur
- Köpfilm
- SAX-presset

3.2.5 Ledning och administration

De utåtriktade uppgifterna inom Ledning och administration kan härledas till artikel 3 i konventionen *”varje medlem åtar sig att säkerställa att välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder tillhandhålls i lämpliga hamnar i landet åt alla sjömän oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk uppfattning eller social bakgrund och oberoende av i vilken stat det fartyg där de är anställda är registrerat”* Enligt samma artikel skall medlemmarna också i samråd med redarnas och sjömannens representanter bestämma vilka hamnar som är lämpliga vid tillämpningen av artikeln.

I rekommendationen anges också att *”välfärdsstyrelser”* bör tillsättas. Dessas uppgifter bör omfatta att *”a) fortlöpande pröva ändamålsenligheten i existerande välfärdsanordningar och ha uppsikt över behovet att tillhandahålla ytterligare anordningar eller dra in underutnyttjade anordningar; b) att bistå och ge råd till dem som ansvarar för tillhandhållandet av välfärdsanordningar och säkerställa samordning mellan dessa”*.

Följande utåtriktade verksamheter inom verksamhetsområdet Ledning och administration bedömer vi vara konventionsnära:

- Tillsyn av att de egna anläggningarnas serviceutbud motsvarar de önskemål som finns bland sjöfolk men där man noga måste anpassa utbudet med tanke på utvecklingstendenser inom sjöfarten.
- Bildande av välfärdsstyrelser på olika nivåer med kontrollfunktion för konventionens efterlevnad i landet. Denna skall också se till att serviceutbudet anpassas vid ändrade förutsättningar i efterfrågan och tekniska möjligheter inom sjöfarten.

3.3 HKF:s verksamhet uppdelad i konventionsnära och övrig verksamhet

Sammanfattningsvis bedömer vi att följande HKF-verksamhet är konventionsnära:

- Fartygsbesök i Sverige
- Distribution av boklådor och dagstidningar till fartyg
- Transporter till stadens centrum
- Sjöfolks tillgång till sjömansklubbar i Sverige
- Tillgång till motionsmöjligheter på de svenska sjömansklubbarna för sjömän i tjänst
- Arrangemang av internationella turneringar och idrottsaktiviteter inklusive sammanställning av resultat
- Sammanställning av sportresultat (enklare utförande)
- Informationsverksamhet om större tävlingar för sjömän
- Inköp av böcker till boklådor, inklusive ljudböcker
- TV-program
- Hyrfilm
- Tidskriften Utkik i den del som handlar om film och sportresultat
- Tillsyn av att de egna anläggningarnas serviceutbud motsvarar sjöfolks önskemål
- Tillse att bildandet av välfärdsstyrelser äger rum

Sammanfattningsvis bedömer vi att följande verksamheter tillhör övrig verksamhet:

- Cafeteria
- Utflykter och arrangemang
- Sjömansklubbsverksamhet utanför Sverige
- Utländska stationers motionsverksamhet
- Telefonkort och Internetaccess på Sjömansklubbarna
- Hjälp vid inköp av idrottsmaterial till fartyg
- Sammanställning av sportresultat med seriesystem, egen tidning etc.
- Besök av icke sjöfolk på sjömansklubbarna
- Öppethållande vid Sjömansbiblioteket för hemmavarande sjömän och övriga
- Inköpskostnad för dagstidningar
- Tidskriften Utkik i de delar som handlar om kultur/sjömanskultur
- Köpfilm
- SAX-preset

3.4 Ny konsoliderad konvention på sjöfartsområdet

I februari år 2006 arrangerade ILO den 94:e internationella arbetskonferensen i Genève. En speciell session hölls för den maritima sektorn. Vid detta möte antog ILO-medlemmarna en ny konsoliderad konvention på sjöfartsområdet. Utdrag från denna finns i Bilaga 4.

Den nya konventionen samlar ett antal sjöfartsinstrument som av ILO befunnits vara otidsenliga eller innehåller bestämmelser som överlappar varandra. Detta innebär att ett trettio-tal konventioner på sjöfartsområdet så långt möjligt slås ihop till en konvention. En av dessa konventioner är nr 163.

För att konventionen skall träda i kraft krävs att 30 länder representerande minst 33 procent av världshandelsflottans bruttodräktighet ratificerar konventionen.

Skillnader mellan ILO-konvention 163 och den nya konsoliderade konventionen på sjöfartsområdet

Tjänstemän på Näringsdepartementet bedömer att den nya konventionen kan träda i kraft tidigast om ca 4 år. Trots att nuvarande konvention nr 163 kommer att gälla flera år framöver så har utredningen tagit del av den nya samlade konventionen i de delar som har anknytning till HKF:s verksamhet. Vi redovisar nedan några skillnader mellan den nuvarande konventionen och den nya.

En stor skillnad mellan den nuvarande och den nya konventionen handlar om i vilken utsträckning konventionen binder ILO-medlemmarna. Den nuvarande konventionen nr 163 är bindande för ILO-medlemmarna medan den tillhörande rekommendationen nr 173 endast är avsedd att tas i beaktande. Rekommendationen ingår inte i konventionen och är därmed inte ratificerad av ILO-medlemmarna.

Den nya konventionen på sjöfartsområdet innefattar däremot såväl bindande konventionsbestämmelser som vägledande rekommendationsbestämmelser. Dessa bestämmelser skall ratificeras i sin helhet av medlemsländerna. Det betyder att om konventionen träder i kraft så är bestämmelserna i hela konventionen, inklusive rekommendationsavsnitten, bindande. I så fall kan den nya konventionen utgöra stöd för en uppdelning i *konventionsreglerad och icke konventionsreglerad* verksamhet.

En annan skillnad gäller ansvar för finansiering av välfärdsverksamheten. Enligt den nuvarande konventionen åtar sig medlemmarna att *”säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för finansieringen av välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder som tillhandahålls enligt bestämmelserna i denna konvention”*. I den nya konventionen saknas denna formulering.

Vissa skillnader mellan konventionerna är föranledda av den tekniska utvecklingen. Exempelvis rekommenderas utrustningen ombord omfatta video, DVD/CD spelare, dator (PC) inklusive mjukvara samt kassettspelare i den nya konventionen. I den nuvarande nämns endast TV och radio.

Vidare skall information om tillgängliga välfärdsanordningar i hamn enligt rekommendation nr 173 spridas via broschyrer, medan det i den nya konsoliderade konventionen inte anges med vilka medel information skall spridas.

Rekommendation nr 173 anger att det i större hamnar skall finnas informationskontor som informerar om välfärdsanordningar i den anlöpta hamnen. Denna rekommendation finns inte i den nya konventionen. Här anges istället att information skall finnas tillgänglig.

ILO medlemmar rekommenderas, enligt den nya konventionen, att tillse att fri distribution av välfärdsmaterial, inklusive dagstidningar, kan ske. Begreppet välfärdsmaterial används inte i den nuvarande konventionen. HKF stödjer sig för närvarande istället på tullkonventionen (avsnitt 3.2).

4 HKF:s kostnader och intäkter

Följande kapitel innehåller kostnadsberäkningar av de tidigare beskrivna verksamhetsområdena. Kostnader för ett genomsnittså, uppskattade besparingar vid inordnandet av verksamheten i Sjöfartsverket samt kostnader för HKF-verksamheten i Sjöfartsverket redovisas. Kostnader och intäkter per tjänst redovisas i bilaga 5. I bilaga 6 redovisas HKF-verksamheten i Sjöfartsverket per kostnadslag.

I det följande använder vi begreppet *Sjömansservice i Sjöfartsverket* för att benämna HKF-verksamheten sedan den inordnats i Sjöfartsverket.

4.1 Principer för beräkningar av kostnader och intäkter

För att beräkna HKF:s kostnader för ett genomsnittså har vi använt de tre senaste årens bokföring och årsredovisningar som grund. Samtliga kostnader utom personalkostnader baseras sålunda på ett genomsnitt av de tre senaste årens verksamhet. Personalkostnaderna är beräknade utifrån nuvarande bemanning av respektive enhet. Därmed har utredningen bortsett från lönekostnader som uppkommit till följd av exempelvis pensionsavgångar och reglering av semesterskuld. Kostnad för säsongsarbetare ingår i personalkostnaderna.

Våra beräkningar av intäkter för ett genomsnittså baseras på verkliga intäkter för år 2005 med ett undantag, intäkter från lönebidrag om 500 tkr som HKF erhållit under verksamhetsåren 2003–05. Vi har bortsett ifrån detta eftersom lönebidrag beviljas tillfälligt för att introducera personer som behöver komma in på arbetsmarknaden. Avgifter infördes på vissa medietjänster år 2005. Likaså höjdes bidraget från farledsavgifterna år 2004 med en miljon kronor till nuvarande nivå på 19,5. Vi anser det därför inte rätt-

visande att basera beräkningarna på en genomsnittlig intäkt för de tre senaste åren.

Utredningen har inte tagit hänsyn till den allmänna prisutvecklingen. Under åren 2003–2005 var inflationen begränsad, 2,1 procent.

4.1.1 Uppdelning av kostnader och intäkter mellan verksamhetsområdena Motion och Hamnservice

Personalkostnaderna för Sjömansbiblioteket, Media, och Ledning och administration kan naturligt hänföras till ett verksamhetsområde. Detta gäller även övriga omkostnader. Däremot är gränsdragningen mellan Hamnservice och Motion inte helt given.

Fördelningen av personalkostnader mellan verksamhetsområdena baserar sig på uppgifter från personalen om nedlagd arbetstid inom respektive verksamhetsområde. Utifrån dessa uppgifter har vi sedan fördelat kostnaderna mellan Hamnservice och Motion. Totala kostnader och intäkter för turneringsverksamheten ingår i Motion.

Utredningen har delat upp hyres- och lokalkostnader för respektive anläggning på verksamhetsområdena Motion och Hamnservice. Inga kostnader för lokaler har belastat Motion i utlandet eftersom dessa anläggningar inte äger någon motionsanläggning. I Göteborg och Malmö kan anläggningarna användas året runt för motionsändamål eftersom det finns möjlighet till inomhusaktiviteter. I Norrköping och Stockholm finns endast möjlighet till utomhusaktiviteter. Motion i Norrköping och Stockholm får således bära en mindre del av lokalkostnaderna än Motion i Göteborg och Malmö. I övrigt följer utredningen HKF:s uppdelning av kostnader.

4.1.2 Fördelning av gemensamma OH-kostnader

Vi har valt att fördela de gemensamma OH-kostnaderna utifrån hur mycket respektive verksamhetsområde belastar de centrala resurserna. Exempel på detta är lönekostnader för personaladministration, som belastar de centrala resurserna mer ju fler anställda det finns inom respektive verksamhetsområde. I de fall där verksamhetsområdena använder den centrala resursen lika mycket fördelas kostnaden lika. Fördelningen av de gemensamma OH-kostnaderna framgår av tabell 4.1 nedan.

Tabell 4.1: Fördelning av gemensamma OH-kostnader

| Kostnadsslag | Hamnservice | Motion | Media | Sjömansbiblioteket |
|--|-------------|--------|-------|--------------------|
| Kostnad för ledning och administration, inkl. löne- och hyreskostnader | 25% | 25% | 25% | 25% |
| Lönekostnad för personaladministration + övriga gemensamma personalkostnader | 50% | 25% | 15% | 10% |
| Avskrivningar - byggnader | 50% | 25% | 15% | 10% |
| - maskiner | 50% | 50% | | |
| Reparationer | 50% | 50% | | |

4.2 HKF:s sammanlagda kostnader och intäkter för ett genomsnittså

Tabellerna nedan visar beräknade kostnader och intäkter ett genomsnittså, efter fördelning av gemensamma OH-kostnader.

Tabell 4.2: Utredningens beräkning av HKF:s kostnader efter fördelning av OH-kostnader (tkr)

| Verksamhetsområde | Kostnad |
|-------------------------|---------------|
| Hamnservice | 10 990 |
| Motion | 4 290 |
| Media | 6 960 |
| Sjömansbiblioteket | 3 420 |
| TOTALA KOSTNADER | 25 660 |

Våra beräkningar ger en något lägre totalkostnad än den som redovisas i HKF:s årsredovisning för år 2005. Detta beror huvudsakligen på att våra beräkningar utgår ifrån den personalstyrka som finns år 2006.

Tabell 4.3: Utredningens beräkning av HKF:s intäkter (tkr)

| Verksamhetsområde | Intäkt |
|--------------------------------|---------------|
| Hamnservice | 1 860 |
| Motion | 1 050 |
| Media | 3 840 |
| Övrigt (inkl. farledsavgifter) | 19 500 |
| TOTALA INTÄKTER | 26 250 |

I denna beräkning ingår intäkter från I-fartyg, dvs. utlandsflaggade fartyg med HKF serviceavtal (se Begrepp) som till 48 procent tilldelats Media och till 52 procent tilldelats Hamnservice. Denna princip tillämpas även i HKF:s egen redovisning.

Kostnaden för HKF:s verksamhet ett genomsnittså beräknas till ca 25,6 miljoner kronor. Intäkterna beräknas till ca 6,7 miljoner kronor. Detta innebär en självfinansieringsgrad på ca 26 procent.

4.3 Beräknad besparing då HKF inordnas i Sjöfartsverket

I budgetpropositionen för år 2006 bedömer regeringen att en administrativ samordning mellan HKF och Sjöfartsverket bör leda till att de årliga kostnaderna för HKF:s administration minskar utan att det påverkar verksamheten.

Vi har gjort en uppskattning av vilka besparingar som kan uppnås i och med att HKF:s verksamhet inordnas i Sjöfartsverket. Underlag för detta har inhämtats från Sjöfartsverket. Främst handlar besparingarna om minskade administrationskostnader. Exempelvis är Sjöfartsverkets system för fakturahantering nästan helt elektroniskt, vilket enligt Sjöfartsverket ger en minskad lönekostnad för administrationen per verifikation från dagens kostnad i HKF på cirka 566 kronor till cirka 387 kronor i Sjöfartsverket.¹ Detta ger en ca 30 procentig besparing i hantering av verifikationer. Vidare bedömer Sjöfartsverket i sitt underlag till HKF-utredningen att hantering av Sjömansservice löneadministration kan göras inom befintlig verksamhet varför hela lönekostnaden för personaladministration bortfaller.

Besparingar kan också göras när det gäller hyreskostnader och styrelsearvoden. Hyreskostnaden minskar avsevärt genom att endast ett mindre kontor kommer att behövas i Stockholm. Kostnader för IT inklusive datakommunikation och telefoner reduceras i och med samordningen med Sjöfartsverket. Det finns också samordningsmöjligheter angående redaktionellt arbete för tidskriften Utkik eftersom Sjöfartsverket också publicerar en tidskrift. Vi bedömer det som rimligt att personalkostnaden för det redaktionella arbetet kan minska med ca 30 procent. Tryckkostnaden för tidskriften Utkik antas däremot vara i stort densamma.

¹ Källa: PM Noomi Eriksson, Sjöfartsverket "Effekter på administrativa kostnader vid Sjöfartsverkets övertagande av HKF:s verksamhet".

Utredningen räknar med att det kommer att behövas en person som leder Sjömansservice. Dock torde en sådan tjänst kunna kombineras med ledning av ett verksamhetsområde. Vi ser det också som naturligt att det bildas en central nämnd eller ett råd med redarnas och sjömännens representativa organisationer som bl.a. får till uppgift att kontrollera efterlevnaden av ILO-konvention nr 163 på samma sätt som den nuvarande styrelsen gör.

Tabell 4.4 visar vår bedömning av möjliga besparingar avseende personalkostnader. Huvuddelen av dessa utgörs av personalkostnader för gemensam administration och administration inom respektive verksamhetsområde.

Tabell 4.4: Besparingar vid övergång från HKF till Sjömansservice i Sjöfartsverket – personalkostnader (tkr)

| <i>Verksamhetsområde</i> (personal- kostnader) | Kostnader idag | Kostnader efter övergång till Sjö- fartsverket | Besparing |
|---|----------------|--|--------------|
| <i>Hamnservice och Motion</i> | | | |
| Administration av verksamhets- området | 890 | 623 | 267 |
| <i>Media</i> | | | |
| Webbplats "Seatime" | 120 | 84 | 36 |
| Marknadsföring | 110 | 77 | 33 |
| Administration av verksamhets- området | 510 | 357 | 153 |
| Tidskriften Utkik | 430 | 300 | 130 |
| <i>Sjömansbiblioteket</i> | | | |
| Administration av verksamhets- området | 70 | 49 | 21 |
| <i>Ledning och administration</i> | | | |
| Löne- och personaladministration | 420 | 0 | 420 |
| Hantering av verifikationer | 1 440 | 400 | 1 040 |
| Ledning | 960 | 480 | 480 |
| TOTALT | 4950 | 2370 | 2 580 |

Tabellen ovan visar de personalmässiga konsekvenserna av överflyttningen till Sjöfartsverket. Den uppskattade besparingen om ca 2,6 miljoner kronor för personalkostnader motsvarar knappt fem tjänster.

Följande kostnader, utöver personalkostnader, bedömer vi minska i och med övergången till Sjöfartsverket:

Tabell 4.5: Besparingar vid övergången från HKF till Sjömansservice – övriga kostnader (tkr)

| Verksamhetsområde (övriga kostnader) | Kostnader idag | Kostnader efter över- gång till Sjöfartsverket | Besparing |
|---|------------------------------|---|--------------|
| Hamnservice och Motion | inga ytterligare besparingar | | |
| Media | | | |
| Webbplats "Seatime" | 10 | 0 | 10 |
| Marknadsföring | 50 | 0 | 50 |
| IT inkl. datakom- munikation och telefon | 410 | 100 | 310 |
| Administration och övrigt | | | |
| Styrelsearbete | 60 | 30 | 30 |
| Hyreskostnader cen- trala kansliet | 720 | 120 | 600 |
| TOTALT | 1250 | 250 | 1 000 |

Överföringen av HKF:s verksamhet till Sjöfartsverket innebär en besparing med ca 3,6 miljoner kronor. Eftersom samordningsvinsten huvudsakligen består av effektivare administration och minskade kostnader för lokal, telefon och IT är ett rimligt antagande att intäkterna kan bibehållas.

Den sammanlagda kostnaden för HKF-verksamheten ett genomsnittså beräknas uppgå till 25,6 miljoner kronor enligt avsnitt 4.2. Den sammanlagda kostnaden för Sjömansservice i Sjöfartsverket beräknas därmed av utredningen uppgå till ca 22 miljoner kronor.

Den fulla besparingseffekten om ca 3,6 miljoner kronor kan enligt vår bedömning nås om ett till tre år. Vi räknar med att samtliga administrativa rutiner då har kunnat läggas om och att effekterna av samordningen har uppnåtts.

4.4 Kostnader och intäkter för konventionsnära respektive övrig verksamhet vid Sjömansservice i Sjöfartsverket

I kapitel 3 delade vi in verksamheten i konventionsnära och övrig verksamhet. Med denna uppdelning som grund har kostnader och intäkter för verksamheten vid Sjömansservice i Sjöfartsverket beräknats. Tabell 4.6 och tabell 4.7 anger kostnader och intäkter per tjänst efter fördelning av samtliga OH-kostnader.

Tabell 4.6: Kostnader och intäkter för konventionsnära verksamhet per tjänst vid Sjömansservice i Sjöfartsverket (efter fördelning av OH-kostnader).

| Verksamhetsområde | Kostnader | Intäkter | Differens |
|---|---------------|--------------|---------------|
| Hamnservice | | | |
| Fartygsbesök, transporter av sjömän sjömansklubbsverksamhet i Sverige, distribution av boklådor och dagstid- ningar | 4 520 | 350 | -4 170 |
| Motion | | | |
| Tillgång till motionsmöjligheter på svenska sjömansklubbar för sjöfolk | 1 090 | 400 | -690 |
| Arrangemang av internationella tur- neringar och idrottsaktiviteter, inkl. sammanställning av sportresultat på svenska stationer | 894 | 540 | -354 |
| Sjömansbibliotek | | | |
| Boklådor, inkl. ljudböcker och e-böcker | 2 750 | 0 | -2 750 |
| Media | | | |
| TV-program | 1 531 | 270 | -1 261 |
| Hyrfilm | 2 865 | 3 280 | 415 |
| Tidskriften Utkik exkl. innehåll om sjö- manskultur | 375 | 20 | -355 |
| SUMMA | 14 025 | 4 860 | -9 165 |

Tabell 4.7: Kostnader och intäkter för övrig verksamhet per tjänst vid Sjömansservice i Sjöfartsverket (efter fördelning av OH-kostnader).

| Verksamhetsområde | Kostnader | Intäkter | Differens |
|--|--------------|--------------|---------------|
| <i>Hamnservice</i> | | | |
| Cafeteria inkl. telefonkort och Internet-access | 3 473 | 1 460 | -2 013 |
| Fartygsbesök och transporter på utlandsstationerna, distribution av boklådor och dagstidningar | 1 798 | 50 | -1 748 |
| <i>Motion</i> | | | |
| Motionsaktiviteter på HKF:s utländska stationer | 596 | 0 | -596 |
| Tillgång till motionsmöjligheter för icke sjöfolk på svenska sjömansklubbar | 930 | 110 | -820 |
| <i>Sjömansbibliotek</i> | | | |
| Kostnad för inköp av dagstidningar | 350 | 0 | -350 |
| Öppethållande för hemmavarande sjömän och övriga | 0 | 0 | 0 |
| <i>Media</i> | | | |
| Tidskriften Utkik innehåll om sjömanskultur | 375 | 20 | -355 |
| Köpfilm | 109 | 80 | -29 |
| SAX-preset, inkl. Phil press | 346 | 170 | -176 |
| SUMMA | 7 977 | 1 890 | -6 087 |

Den gemensamma OH-kostnaden har fördelats på samma sätt som vid tidigare redovisade beräkningar. I kapitel 3 (avsnitt 3.2.5) anges att det finns konventionsnära arbetsuppgifter inom verksamhetsområdet Ledning och administration. Exempel på detta är tillsyn så att anläggningarnas serviceutbud motsvarar efterfrågan hos sjömän samt att bilda välfärdsstyrelser som skall upprätthålla en kontrollfunktion för konventionens efterlevnad i landet. Eftersom vi bedömer kostnaden för denna verksamhet vara under 100 tkr, har vi för enkelhetens skull valt att i tabellerna ovan inte redovisa denna separat.

Tidskriften Utkik har i kapitel 3 delats upp i en konventionsnära del och en del som betecknas som övrig verksamhet. Vi bedömer att mindre än hälften av innehållet utgörs av information som kan härledas till konventionen, exempelvis turneringsresultat och film-

utbud (se vidare avsnitt 3.2.4). Halva kostnaden för att producera, trycka och distribuera Utkik har därför tilldelats konventionsnära verksamhet och halva kostnaden övrig verksamhet.

Utredningen har bortsett från kostnader för Sjömansbibliotekets öppethållande för icke sjöfolk, dvs. sjömanspensionärer, anställda på rederier och andra sjöfartsorganisationer och hamnverksamhet, sjömän under ledighet, studerande vid maritima utbildningar samt sjömäns närmaste anhöriga. Kostnaden är svår att mäta eftersom det inte finns någon statistik över boklån för sjöfolk respektive icke sjöfolk. Dock torde de tillkommande kostnaderna vara små. Låntagarna skriver själva upp sitt lån i en pärm och antalet besökare är litet.

Sammanfattningsvis beräknar vi kostnaden för den konventionsnära HKF-verksamheten i Sjöfartsverket till ca 14 miljoner kronor och kostnaden för övrig verksamhet till ca 8 miljoner kronor. Intäkterna beräknas uppgå till nära 5 miljoner kronor för den konventionsnära verksamheten och till nära 2 miljoner kronor för övrig verksamhet. Självfinansieringsgraden är därmed 35 procent för den konventionsnära och 25 procent för övrig verksamhet.

5 Utredningens förslag

Kapitlet innehåller utredningens förslag till självfinansieringsgrad för Sjömansservice i Sjöfartsverket. Förslagets konsekvenser för storleken på bidraget från farledsavgifterna till denna verksamhet uppmärksammas liksom hur och av vem avgifterna till Sjömansservice skall betalas.

Utredningens förslag:

- Självfinansieringsgraden för den konventionsnära verksamheten skall vara 40 procent.
- Självfinansieringsgraden för övrig verksamhet skall vara 50 procent.
- Den ökade graden av självfinansiering bör införas successivt under en treårsperiod upp till den föreslagna nivån.

Som en konsekvens av utredningens förslag kan bidraget från farledsavgifterna successivt sänkas från nuvarande 19,5 till 12,4 miljoner kronor.

5.1 Redan övergången till Sjöfartsverket innebär en högre självfinansieringsgrad

Utredningen har i uppgift att föreslå en ökad självfinansieringsgrad för verksamheten vid Sjömansservice i Sjöfartsverket. Målet för den konventionsnära verksamheten skall vara att ta ut direkta avgifter som innebär en ökad grad av självfinansiering. Målet för övrig verksamhet skall vara att ta ut avgifter så att full kostnadstäckning nås.

HKF:s nuvarande självfinansieringsgrad för ett genomsnittsår är ca 26 procent enligt våra beräkningar. Den konventionsnära verksamhetens självfinansieringsgrad är ca 30 procent och självfinansieringsgraden för övrig verksamhet är ca 21 procent. Då verksamheten inordnas i Sjöfartsverket beräknas självfinansieringsgraden öka till ca

31 procent genom den besparing som kan göras i och med inordnandet. Uppdelat i konventionsnära och övrig verksamhet beräknas självfinansieringsgraden bli 35 respektive 25 procent.

5.2 Utredningen föreslår olika självfinansieringsgrad för konventionsnära och övrig verksamhet

Konventionsnära verksamhet

För att nå målet om en ökad självfinansieringsgrad för den konventionsnära verksamheten krävs att den höjs från 35 procent till en högre självfinansieringsgrad.

Vid ett antagande om en självfinansieringsgrad på t.ex. 50 procent skulle intäkterna behöva öka från nära 5 miljoner kronor till 7 miljoner kronor vid oförändrad kostnadsnivå (avsnitt 4.4). En stor del av den konventionsnära verksamheten såsom fartygsbesök, sjömansklubbar, Sjömansbiblioteket och motionsmöjligheter är emellertid av den karaktären att det är svårt att ta ut direkta avgifter av redare och fartygs ägare. Det innebär att andra tjänster som t.ex. hyrfilm och arrangemang av internationella idrottsturneringar behöver bidra med en högre självfinansieringsgrad för att kompensera detta.

Även om det är svårt att ta ut direkta avgifter för fartygsbesöken, Sjömansbiblioteket, sjömansklubbar och motionsmöjligheter så kan dessa verksamheter bidra till en ökad självfinansieringsgrad genom att de bedrivs mera kostnadseffektivt.

Vår uppskattning av möjliga besparingar och intäktsökningar inom den konventionsnära verksamheten innebär att det är möjligt att sänka kostnaderna från 14 till 13-13,5 miljoner kronor och att öka intäkterna från nära 5 till 5-6 miljoner kronor. Det innebär en möjlig självfinansieringsgrad på mellan 37 och 46 procent. Detta tyder alltså på att ett krav på 50 procents självfinansiering är svårt att uppfylla. Vi bedömer däremot 40 procent som en rimlig nivå. Se vidare avsnitt 5.3.

Övrig verksamhet

För att nå målet om full kostnadstäckning för övrig verksamhet krävs enligt våra beräkningar att intäkterna från direkta avgifter behöver öka från 2 till ca 8 miljoner kronor givet oförändrade kostnader (se avsnitt 4.4).

De tjänster som vi bedömer ha möjligheter att bidra med ökade intäkter är främst cafeteriaförsäljningen, tillgång till motionsmöjligheter för icke sjöfolk vid sjömansklubbar i Sverige och tidskriften Utkik. Kostnaderna kan sänkas vid t.ex. utlandsstationerna för att därigenom bidra till en ökad grad av självfinansiering.

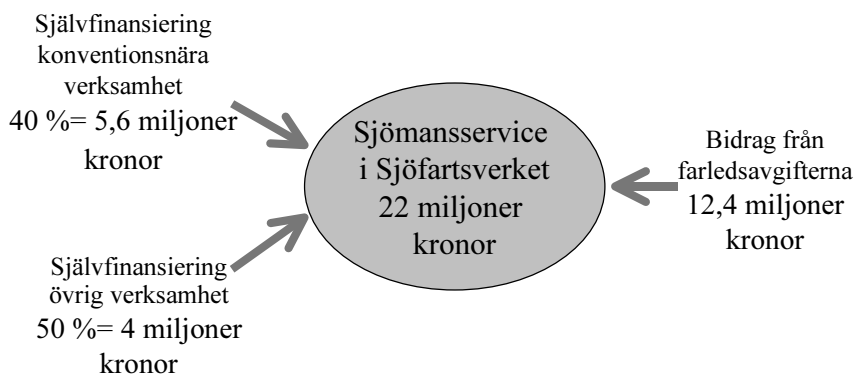
Vår uppskattning av möjliga besparingar och intäktsökningar är att kostnaderna kan minskas från 8 till ca 7,5 miljoner kronor och att intäkterna kan ökas från ca 2 till 3,5-4 miljoner kronor. Detta innebär en möjlig finansieringsgrad på mellan 47 och 54 procent. Vi bedömer därför att en rimlig nivå är 50 procents självfinansieringsgrad. Vi menar således att det inte är möjligt att nå full kostnads-täckning för övrig verksamhet. Se vidare avsnitt 5.4.

Utredningens förslag i sammanfattning

Figuren nedan visar utredningens förslag. Den beräknade kostnaden för Sjömansservice i Sjöfartsverket är 22 miljoner kronor. Vid oförändrade kostnader krävs intäkter på 5,6 miljoner kronor från den konventionsnära verksamheten för att nå den föreslagna nivån om 40 procents självfinansieringsgrad.

På motsvarande sätt krävs intäkter på 4 miljoner kronor för att nå 50 procents självfinansieringsgrad inom övrig verksamhet. Bidraget från farledsavgifterna kan då sänkas från nuvarande 19,5 miljoner kronor till 12,4 miljoner kronor.

Figur 5.1 Utredningens förslag



Både när det gäller konventionsnära och övrig verksamhet så innebär vårt förslag att intäkterna behöver öka givet en viss kostnadsnivå. Om dessa ökade intäkter enbart tas ut på vissa tjänster där det finns stor betalningsvilja så kan andra tjänster bibehålla sin avgift eller inte belastas med direkt avgift alls. Kostnaderna för dessa senare tjänster kan som nu täckas av bidrag från farledsavgifterna.

I följande två avsnitt presenteras våra kommentarer till olika tjänster inom konventionsnära respektive övrig verksamhet. Där ger vi exempel på möjligheter att påverka kostnader och/eller intäkter för att öka självfinansieringsgraden.

5.3 Kostnadsbesparingar och intäktsökningar – konventionsnära verksamhet

Kostnaden för den konventionsnära verksamheten i Sjömansservice i Sjöfartsverket blir enligt utredningens beräkningar ca 14 miljoner kronor. Det direkta avgiftsuttaget blir nära 5 miljoner kronor. Självfinansieringsgraden för den konventionsnära verksamheten blir sålunda ca 35 procent.

När det gäller *fartygsbesök, transporter av sjömän, sjömansklubbsverksamhet samt distribution av boklådor och dagstidningar inom Sverige* så uppskattar vi att kostnaderna kan minska med cirka 10 procent. Detta kan bl. a. åstadkommas genom att fartygsbesättningar i större utsträckning än vad som nu är fallet i förväg anmäler om de vill ha besök, transporter, bokbyten eller annan service. *Webbplatsen Seatime* kan t.ex. utvecklas ytterligare och bli en användbar informationskanal för Hamnservice i samband med fartygsbesöken. Detta skulle underlätta planeringen av verksamheten vid sjömansklubbarna.

Vi uppskattar att även intäkterna därigenom skulle kunna öka genom att *HKF:s motionsmöjligheter*, speciellt vid Rosenhill i Göteborg, då kan utnyttjas mot betalning av utomstående i större utsträckning än vad som är fallet i dag.

Vi uppskattar vidare att det finns möjligheter att genom en fördjupad behovsanalys styra *Sjömansbibliotekets utbud* så att det i ännu högre utsträckning motsvarar efterfrågan. Det borde på sikt vara möjligt att sänka kostnaderna. Som en jämförelse kan nämnas att bruttokostnaden per utlånad bok på ett svenskt folkbibliotek var 45 kronor år 2004.¹ Bruttokostnaden per utlånad bok från Sjö-

¹ Källa: SCB och Statens kulturråd.

mansbiblioteket var samma år ca 65 kronor exklusive distributionskostnad.

Hyrfilm är en mycket uppskattad verksamhet. Vi menar att det finns möjlighet att öka det samlade avgiftsuttaget ytterligare genom att utöka antalet abonnenter bland HKF:s sekundära målgrupper. Genom effektivare faktureringsrutiner är det även möjligt att nå besparingar.

Tidskriften Utkik har en upplaga på ca 3 600 exemplar per nummer. Den nuvarande prenumerationsavgiften på 150 kronor betalas dock av ett fåtal prenumeranter. En ökning av antalet betalande prenumeranter bör vara möjlig.

Sammanfattningsvis uppskattar vi bl.a. utifrån ovan redovisade exempel att kostnaderna kan sänkas med 0,5-1 miljon kronor och att intäkterna kan öka med upp till en dryg miljon kronor.

5.4 Kostnadsbesparingar och intäktsökningar – övrig verksamhet

Kostnaden för övrig verksamhet vid Sjömansservice i Sjöfartsverket blir enligt utredningens beräkningar ca 8 miljoner kronor. Avgiftsuttaget beräknas till ca 2 miljoner. Graden av självfinansiering blir sålunda ca 25 procent.

Vi uppskattar att kostnaderna för *cafeteriaverksamheten* kan sänkas utan att minska servicegraden. Det är t.ex. möjligt att göra besparingar genom effektivare betalningshantering. Vi tror att en besparing på 5 procent är realistisk. Därtill kommer möjligheter att hitta alternativa sätt att upprätthålla servicenivån med mindre bemanning. Vidare bör det vara möjligt att justera priserna så att de överensstämmer med nivån på liknande cafeteriaverksamhet.

Vid *fartygsbesök och transporter samt motionsaktiviteter på utlandsstationerna* uppskattar vi att kostnaderna kan sänkas med ca 5 procent.

När det gäller tillgång till *motionsmöjligheter för icke sjöfolk* på svenska sjömansklubbar så anser vi det möjligt att öka intäkterna. En självfinansieringsgrad på t.ex. 50 procent skulle innebära ett genomsnittspris på drygt 500 kronor för ett årskort med möjlighet att differentiera mellan olika grupper. För närvarande är intäkterna per kort 120 kronor. (Sjömanspensionärer, rederianställda, studenter vid maritima utbildningar m.fl. betalar 25 kronor för ett årskort. Anhöriga till sjöanställda betalar 600 kronor per år.)

Vi uppskattar att kostnaden för *inköp av dagstidningar* bör vara möjlig att helt finansiera med direkta avgifter. Intäkterna för verksamheterna Köpfilm och SAX-presset kan öka.

Sammanfattningsvis uppskattar vi, bl. a utifrån ovan redovisade exempel att kostnaderna kan sänkas med 0,5 miljon kronor och att intäkterna kan ökas med 1,5-2 miljoner kronor.

5.5 Konsekvenser av utredningens förslag på bidraget från farledsavgifterna

Den beräknade kostnaden för Sjömansservice i Sjöfartsverket blir 22 miljoner kronor. Med en självfinansieringsgrad på 40 respektive 50 procent för konventionsnära respektive övrig verksamhet och oförändrade kostnader har intäkterna från den konventionsnära verksamheten beräknats till 5,6 miljoner kronor och från övrig verksamhet 4 miljoner. Tillsammans med bidraget från farledsavgifterna skall detta täcka kostnaderna för Sjömansservice i Sjöfartsverket.

Som en konsekvens av utredningens förslag kan bidraget från farledsavgifterna sänkas successivt från 19,5 miljoner kronor. Storleken på bidraget från farledsavgifterna bör anpassas till den faktiska kostnads- och intäktsnivån vid 40 respektive 50 procents självfinansiering av verksamheten. Eftersom detta inte kan fastställas på förhand så går det inte att för närvarande exakt avgöra hur stort bidraget från farledsavgifterna blir. Detta kan endast fastställas allt eftersom verksamhetens kostnader och intäkter blir kända.

Om det finns behov av att i förväg fastställa storleken på bidraget från farledsavgifterna så kan dock enligt utredningens bedömning beloppet 12,4 miljoner kronor användas som en utgångspunkt för att eventuellt justeras i efterhand. Bedömningen har gjorts utifrån räkneexempel med olika antaganden om hur självfinansieringsgraden nås. Efter treårsperioden kan det vara lämpligt att göra en ny bedömning när det gäller storleken på bidraget från farledsavgifterna.

Vi utgår från att farledsavgifterna som betalas in till Sjöfartsverket av fartygsägare och redare sänks med motsvarande belopp som bidraget till verksamheten reduceras med.

5.6 Hur skall avgifterna betalas och av vem?

Vårt förslag anger inte hur prissättningen av olika tjänster skall ske. Personer som inte är yrkesverksamma sjömän kommer dock sannolikt att få betala en större avgift än för närvarande för att kunna utnyttja HKF:s motionsanläggningar. Den enskilde sjömannen kommer sannolikt att få betala mer för vissa varor och tjänster på sjömansklubben. I övrigt menar vi att den enskilde sjömannen inte kommer att behöva betala ökade avgifter.

Utredningen vill peka på att förslaget till självfinansiering av den *konventionsnära verksamheten* innebär att intäkterna behöver öka med 0,7-0,8 miljoner kronor givet oförändrad kostnadsnivå. Då kan bidragen från farledsavgifterna även fortsättningsvis finansiera fartygsbesök med transporter, tillgänglighet till sjömansklubbar, motionsmöjligheter i Sverige samt Sjömansbiblioteket. Om kostnadsnivån sänks med 1 miljon kronor till 13 miljoner kronor inom den konventionsnära verksamheten så behöver intäkterna endast öka med ca 0,3 miljoner kronor för att nå 40 procents självfinansieringsgrad.

På motsvarande sätt innebär vårt förslag till ökad självfinansiering av *övrig verksamhet* att intäkterna behöver öka med 2 miljoner kronor givet samma kostnadsnivå. Om detta uppnås är det möjligt att bekosta t.ex. verksamheten vid utlandsstationerna med bidrag från farledsavgifterna. Vid sänkta kostnader för övrig verksamhet med 1 miljon kronor till 7 miljoner kronor så behöver intäkterna öka med 1,5 miljoner kronor för att nå 50 procents självfinansieringsgrad.

Vårt förslag innebär att direkta avgifter för tjänster kommer att tas ut på samma sätt som för närvarande. Det gäller t.ex. betalning i cafeteria, årskort för tillgång till motionslokaler för icke sjömän, hyresavgift för motionslokaler eller avgifter för idrottsturneringar. Resterande direkta avgifter tas ut genom särskilda avtal eller prenumerationsavgifter på liknande sätt som görs för närvarande mellan HKF och fartygsägare eller redare. I övrigt täcks kostnaderna för verksamheten av bidraget från farledsavgifterna.

5.7 Självfinsieringsgraden skall vara 45 procent för hela verksamheten

Vi uppfattar utredningens direktiv så att det är angeläget att skilja mellan den konventionsnära och övrig verksamhet när det gäller en ökad självfinansieringsgrad. Vårt förslag har därför denna uppdelning som utgångspunkt. Vi vill ändå presentera följande modell som ett möjligt alternativ när det gäller att nå en ökad grad av självfinansiering av Sjömansservice i Sjöfartsverket.

Den alternativa modellen utgår ifrån att en viss grad av självfinansiering skall gälla för hela verksamheten, oavsett om den är konventionsnära eller ej. Bidraget från farledsavgifterna anpassas även i detta fall till avgiftsuttaget.

Med krav på en viss grad av självfinansiering för den totala verksamheten kan ett ökat avgiftsuttag på tjänster med stor betalningsvilja användas för att täcka kostnader för tjänster där det är svårt att ta ut avgifter. En särskild självfinansieringsgrad behöver således inte nås inom konventionsnära respektive övrig verksamhet. Kravet på självfinansiering kan därmed ställas något högre för den totala verksamheten jämfört med utredningens förslag (avsnitt 5.2).

Figur: 5.2 Alternativ modell – 45 procents självfinansieringsgrad för hela verksamheten



Figuren ovan visar den alternativa modellen. Den beräknade kostnaden för Sjömansservice i Sjöfartsverket är 22 miljoner kronor. Vid oförändrade kostnader krävs intäkter på 10 miljoner kronor för att nå den föreslagna nivån om 45 procents självfinansieringsgrad. Bidraget från farledsavgifterna kan därmed sänkas till 12 miljoner kronor.

Självfinsieringsgraden för HKF-verksamheten ett genomsnittsår är enligt våra beräkningar ca 26 procent. Då verksamheten inordnats i Sjöfartsverket beräknas självfinansieringsgraden öka till ca 31 procent. Den alternativa modellen innebär att självfinansie-

ringsgraden skall öka från denna nivå upp till 45 procent för den sammantagna verksamheten. Givet oförändrade kostnader motsvarar detta en ökning av intäkterna från nära 7 till 10 miljoner kronor vilket är ca 0,4 miljoner kronor mer än i vårt förslag. Bidraget från farledsavgifterna kan i den alternativa lösningen sänkas successivt från 19,5 till 12 miljoner kronor. Även här utgår vi ifrån att farledsavgifterna som betalas in till Sjöfartsverket av fartygsägare och redare sänks med motsvarande belopp som bidraget till verksamheten reduceras med.

6 Utredningens fortsatta arbete

Kapitlet innehåller en redovisning av arbetet med att förbereda avvecklingen av HKF samt en plan för det fortsatta arbetet med en budget för avvecklingsarbetet under år 2007.

6.1 Förberedelser för avveckling av HKF

Förberedelserna för avveckling av HKF som myndighet har pågått under fas 1. Vi har haft omfattande kontakter med HKF:s ledning och även med ledningen för Sjöfartsverket.

Enligt utredningens direktiv skall HKF:s centrala verksamhet som bedrivs i Stockholm föras över till Sjöfartsverket i Norrköping. I övrigt skall verksamheten bedrivas där den för närvarande är lokaliserad.

Den personal som berörs mest av att HKF upphör som myndighet är därmed de som arbetar vid HKF:s centrala kansli i Stockholm. Vi har vid möten med de anställda inledningsvis informerat om utredningens uppdrag och det regelverk som finns när en myndighet skall läggas ned och verksamheten föras över till en myndighet på annan ort. Vid ett särskilt informationstillfälle har en representant från Trygghetsstiftelsen informerat om trygghetsavtalet (TA) och Trygghetsstiftelsens verksamhet.

Personalen vid kansliet har också träffat Sjöfartsverkets ledning för ömsesidigt informationsutbyte om respektive myndighets verksamhet.

Sjöfartsverket har lämnat anställningserbjudande till alla anställda vid HKF som är berörda.

Vidare har utredningen tillsammans med ansvariga inom HKF gått igenom gällande avtal som HKF slutit med andra parter. De avtal som behövs för den fortsatta verksamheten har lämnats över till Sjöfartsverket för fortsatt hantering. Bland dessa ingår t.ex. arrendeavtal som HKF slutit med Göteborgs, Stockholms

respektive Norrköpings kommun angående markområden. På dessa områden har HKF uppfört byggnader där sjömansklubbarna finns. Överföring av dessa byggnader på ofri grund kommer att ske under hösten 2006.

Som framgår av tidplanen (bilaga 7) så planeras avvecklingsarbetet att slutföras under det första kvartalet 2007 fram till den 31 mars. De avtal och kontrakt som inte behövs efter den 31 december respektive den 31 mars 2007 (det datum då avvecklingen av verksamheten planeras bli slutförd) har efterhand börjat sägas upp av HKF.

Vi har tagit kontakt med myndigheter som kommer att utgöra resurser i det kommande avvecklingsarbetet, t.ex. Ekonomistyrningsverket (ESV), Arbetsgivarverket och Riksarkivet. Vi har också informerat berörda centrala arbetstagarorganisationer om utredningens arbete och kommit överens om formerna för fortsatt informationsutbyte.

6.2 Plan för det fortsatta avvecklingsarbetet

Vi har upprättat en tidplan för det fortsatta arbetet med avveckling av HKF och överföring av dess verksamhet till Sjöfartsverket (bilaga 7). Den beskriver bl.a. att utredningen har gett HKF och Sjöfartsverket i uppdrag att bilda en ledningsgrupp och fyra gemensamma arbetsgrupper som skall identifiera och planlägga nödvändiga åtgärder för avvecklingen av HKF och överföringen av verksamheten till Sjöfartsverket. Ledningsgruppen skall upprätta en avvecklings/överföringsplan. Arbetsgrupperna skall på operativ nivå planlägga åtgärder inom områdena ekonomiadministration, personaladministration, fastighetsfrågor och arkivfrågor.

Ledningsgruppen skall rapportera löpande och senast den 29 september till HKF-utredningen. Enligt regleringsbrevet för 2006 skall HKF lämna en plan för åtgärder när det gäller avvecklingen och överföringen av verksamheten senast den 13 oktober 2006.

6.3 Budget 2007 för avveckling av HKF

Utredningen lämnar i det följande ett förslag på budget för avvecklingsverksamheten från 1 januari, 2007. I budgeten ingår att lokalen som rymmer det centrala kansliet hyrs under perioden fram t.o.m. den 31 mars 2007. Kostnader för hyra och andra omkostnader framgår av budgeten nedan.

De totala kostnaderna för uppsagd personal under 2007 beräknas uppgå till drygt 1 300 tkr. Inga lönekostnader för avvecklingsarbetet under det första kvartalet fram till den 31 mars 2007 har budgeterats förutom vad gäller ledningsfunktionen. Denna kostnad ingår i kostnaderna för uppsagd personal. I budgeten förutsätts således att avvecklingsarbetet i huvudsak utförs av den uppsagda personalen fram till den 31 mars 2007.

Inga lokalkostnader har budgeterats för tiden efter den 31 mars 2007. Personalvård för uppsagd personal ingår med 20 tkr i kostnadsposten Övrigt. Likaså ingår resekostnader för uppsagd personal med 13 tkr i budgeten. Sammanlagt uppgår de budgeterade kostnaderna för avveckling av HKF från 1 januari, 2007 till nära 1 900 tkr.

Eventuell kostnad för pensionsersättning ingår ej i budgeten.

Tabell 6.1: Avvecklingsbudget för HKF 2007 (tkr)

| Kostnadslag | |
|---|--------------|
| Kontorshyra | 143 |
| Diverse omkostnader lokalen | 26 |
| ADB-tjänster | 50 |
| Tryckning ÅR, revisionsarvoden, styrelsen | 68 |
| Konsultkostnad | 20 |
| Datakommunikation, resor, porto, tele | 60 |
| Övrigt | 170 |
| Kostnader uppsagd personal | 1 317 |
| TOTALT | 1 854 |

Kommittédirektiv



Avveckling av Handelsflottans kultur- och fritidsråd

**Dir.
2006:24**

Beslut vid regeringssammanträde den 23 februari 2006.

Sammanfattning av uppdraget

Utredaren skall förbereda avvecklingen av Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) så att myndigheten kan läggas ned den 31 december 2006. Arbetet skall ske i samarbete med HKF.

Utredaren skall överföra HKF:s fastigheter till Sjöfartsverket. Utredaren skall också avveckla bl.a. lokaler och utrustning, som inte skall övertas av Sjöfartsverket. Utredaren skall också komma med förslag på en ökad avgiftsfinansiering av verksamheten.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 29 januari 2004 om kommittédirektiv till en särskild utredare (dir. 2004:5) att med utgångspunkt från kraven i ILO-konvention nr 163 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn föreslå hur Sverige bör organisera välfärdsverksamheten utifrån målsättningen att till lägsta möjliga kostnad uppfylla de krav som konventionen ställer.

Utredningen, som antog namnet Sjömansserviceutredningen, har i betänkandet Välfärdsverksamhet för Sjömän (SOU 2005:11) bl.a. föreslagit att den välfärdsverksamhet HKF bedriver bör inordnas i Sjöfartsverket. Utredningen har vidare föreslagit att en fristående organisationskommitté bör tillsättas för att förbereda att HKF inordnas i Sjöfartsverket. Sjömansservicekommittén har också föreslagit att organisationskommittén på detaljnivå analyserar hur de administrativa samordningsvinsterna bör realiseras och vilka personal- och kostnadsmässiga effekter som i övrigt uppstår.

Regeringen har i budgetpropositionen (2005/06:1 utgiftsområde 22 sid. 84 ff) föreslagit att HKF avskaffas som självständig myndighet och att verksamheten inordnas i Sjöfartsverket. Regeringen

har föreslagit att överföringen av HKF:s verksamhet skall ske från och med den 1 januari 2007.

Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag (prop. 2005/06:1, utgiftsområde 22, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81).

Uppdraget

Utgångspunkter för uppdragets utförande

HKF har enligt sin instruktion förordningen (1996:281) uppgiften att planlägga, samordna och genomföra kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. HKF:s målgrupp är besättningar på svenska fartyg i internationell trafik och utländskt sjöfolk som besöker svenska hamnar. HKF betjänar också sjöfolk i svensk kustfart.

HKF:s verksamhet omfattar (verksamhetsgrenarna) administration, medier, bibliotek, motion och hamnservice. Verksamhetsgrenen administration innefattar allmän administration samt ekonomi- och personaladministration. Verksamhetsgrenen medier innefattar information, marknadsföring, service och utveckling inom tele, IT och Internet, TV-program samt hyr- och köpfilm. Verksamhetsgrenen bibliotek omfattar utlåning och distribution av böcker, ljudböcker och dagstidningar. Verksamhetsgrenen motion omfattar motionsaktiviteter och tävlingsverksamhet. Hamnservice omfattar fältverksamhet och klubbverksamhet. Därtill kommer viss övrig verksamhet.

All HKF:s centrala verksamhet som bedrivs i Stockholm skall överföras till Sjöfartsverket i Norrköping.

Den hamnserviceverksamhet som bedrivs i Sverige (Stockholm, Göteborg, Malmö och Norrköping) samt den verksamhet som bedrivs i utlandet skall fortsätta att bedrivas på samma ort.

Verksamhetsgrenen bibliotek, som består av tre tjänster, skall fortsättningsvis vara lokaliserad till Göteborg.

Verksamhetsgrenen motion sysselsätter för närvarande en person, vars arbete är integrerat i hamnserviceverksamheten i Göteborg. Verksamhetsgrenen motion skall därför fortsättningsvis bedrivas i Göteborg.

Fas 1 av uppdraget

Utredaren skall i samarbete med HKF förbereda avvecklingen av HKF så att myndigheten kan läggas ned den 31 december 2006.

Utredaren skall på detaljnivå analysera personal och kostnads- mässig effekterna av HKF:s överflyttning till Sjöfartsverket.

Utredaren skall föreslå en ökad avgiftsfinansiering av verksamheten. Målet skall vara full kostnadstäckning för den icke konventionsbundna verksamheten. Målet för den konventionsbundna verksamheten skall vara en ökad grad av självfinansiering.

Fas 2 av uppdraget

Utredaren skall vidta administrativa åtgärder så att HKF skall kunna avvecklas den 31 december 2006. I uppdraget ingår t.ex. att föra över HKF:s fastigheter till Sjöfartsverket, föra över kontrakt eller andra åtaganden som behövs för den fortsatta verksamheten, avveckla lokaler och utrustning, föra över arkiven och matriklarna för berörd personal till Sjöfartsverket samt avsluta alla kontrakt eller andra åtaganden som inte behövs för den fortsatta verksamheten i Sjöfartsverket.

Utredaren skall tillsammans med HKF ge de anställda kontinuerlig information.

Utredaren skall hålla berörda centrala arbetstagarorganisationer informerade om arbetet och ge dem tillfälle att framföra synpunkter.

Utredaren skall utnyttja tillgängliga stödresurser, t.ex. Riksrevisionen, Ekonomistyrningsverket, Arbetsgivarverket, Statskontoret och Statens pensionsverk samt i fråga om arkiven Riksarkivet.

Utredaren skall bedriva sitt arbete i nära samarbete med Sjöfartsverket.

Redovisning av uppdraget

Utredaren skall senast den 31 maj 2006 lämna en delrapport till regeringen avseende fas 1. Rapporten skall innefatta en budget för den del av avvecklingen som infaller efter den 31 december 2006 och en plan för det fortsatta arbetet.

Om en avvecklingsorganisation kommer att behövas efter den 31 december 2006 kommer regeringen, efter det att delrapporten lämnats, att ta ställning till behovet av tilläggsdirektiv.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



Tilläggsdirektiv till Utredningen om avvecklingen av handelsflottans kultur- och fritidsråd

**Dir.
2006:57**

Beslut vid regeringssammanträde den 1 juni 2006

Förlängd tid för uppdraget

Regeringen beslutade den 23 februari 2006 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att förbereda avveckling av Handelsflottans kultur- och fritidsråd.

En delrapport skall enligt direktivet redovisas senast den 31 maj 2006. Rapporten skall innefatta en budget för den del av avvecklingen som infaller efter den 31 december 2006 och en plan för det fortsatta arbetet.

Med ändring av den beslutade tiden för redovisning skall utredningen redovisa sin delrapport senast den 30 juni 2006.

(Näringsdepartementet)

Utdrag ur ILO-konvention nr 163 och rekommendation nr 173 om sjömäns välfärd till sjöss och i hamn

ILO Konvention nr 163

Artikel 1

1. I denna konvention avses med
 - a) "sjöman" varje person som är anställd i någon befattning ombord på ett sjögående fartyg, vare sig i offentlig eller privat ägo, med undantag för örlogsfartyg;
 - b) "välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder" anordningar och åtgärder på välfärds-, kultur-, rekreations- och informationsområdena.
2. Varje medlem skall bestämma genom nationella lagar eller föreskrifter, efter samråd med redarnas och sjömännens representativa organisationer, vilka fartyg registrerade inom dess territorium som skall betraktas som sjögående fartyg vid tillämpningen av bestämmelserna i denna konvention om välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder ombord på fartyg.
3. I den utsträckning den bedömer det vara praktiskt möjligt skall behörig myndighet, efter samråd med fiskefartygsägarnas och yrkesfiskarnas representativa organisationer, tillämpa bestämmelserna i denna konvention på yrkesfiske till havs.

Artikel 2

1. Varje medlem för vilken denna konvention är i kraft åtar sig att säkerställa att fullgoda välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder tillhandahålls åt sjömän såväl i hamn som ombord på fartyg.
2. Varje medlem skall säkerställa att nödvändiga åtgärder vidtas för finansieringen av välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder som tillhandahålls enligt bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 3

1. Varje medlem åtar sig att säkerställa att välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder tillhandahålls i lämpliga hamnar i landet åt alla sjömän, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk uppfattning eller social bakgrund och oberoende av i vilken stat det fartyg där de är anställda är registrerat.
2. Varje medlem skall, efter samråd med redarnas och sjömännens representativa organisationer, bestämma vilka hamnar som skall betraktas som lämpliga vid tillämpningen av denna artikel.

Artikel 4

Varje medlem åtar sig att säkerställa att välfärdsanordningarna och välfärdsåtgärderna ombord på varje sjögående fartyg, vare sig i offentlig eller privat ägo, som är registrerat inom dess territorium, tillhandahålls till förmån för alla sjömän ombord.

Artikel 5

Välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder skall ses över ofta för att säkerställa att de är ändamålsenliga med hänsyn till de förändringar i sjömännens behov som följer av teknisk, operativ och annan utveckling inom sjöfartsnäringen.

Artikel 6

Varje medlem åtar sig

- a) att samarbeta med andra medlemmar i syfte att säkerställa tillämpningen av denna konvention; och
- b) att säkerställa samarbete mellan de parter som är engagerade i och intresserade av att främja sjömännens välfärd till sjöss och i hamn.

Rekommendation nr 173

I. Allmänt

1. I denna person som är anställd i någon befattning ombord rekommendation avses med
 - a) "sjöman" varje på ett sjögående fartyg, vare sig i offentlig eller privat ägo, med undantag för örlogsfartyg;
 - b) "välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder" anordningar och åtgärder på välfärds-, kultur-, rekreations- och informationsområdena.
2. I den uträkning den bedömer det vara praktiskt möjligt bör behörig myndighet, efter samråd med fiskefartygsägarnas och yrkesfiskarnas representativa organisationer, tillämpa bestämmelserna i denna rekommendation på yrkesfiske till havs.
3.
 - 1) Medlemmar bör vidta åtgärder för att säkerställa att fullgoda välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder tillhandahålls åt sjömän såväl i hamn som ombord på fartyg samt att fullgott skydd är tillgängligt för dem när de utövar sitt yrke.
 - 2) Vid genomförandet av dessa åtgärder bör medlemmar ta hänsyn till sjömännens särskilda behov, i synnerhet vid vistelse i främmande länder och inträde i krigszoner, med avseende på säkerhet, hälsa och fritidsaktiviteter.
4. Arrangemang för tillsyn av välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder bör innefatta medverkan av sjömännens och redarnas representativa organisationer.
5. Välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder som tillhandahålls i enlighet med denna rekommendation bör vara tillgängliga för alla sjöman, oberoende av nationalitet, ras, hudfärg, kön, religion, politisk uppfattning eller social bakgrund och oberoende av i vilken stat det fartyg där de är anställda är registrerat.
6. Medlemmar bör samarbeta med varandra för att främja sjömännens välfärd till sjöss och i hamn. Sådant samarbete bör omfatta följande:
 - a) överläggningar mellan behöriga myndigheter syftande till att tillhandahålla och förbättra välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder för såväl i hamn som ombord på fartyg;

- b) överenskommelser om samordning av resurser och gemensamt tillhandahållande av välfärdsanordningar i större hamnar för att undvika onödigt dubbelarbete;
- c) anordnande av internationella idrottsstävlingar och uppmantran till sjömännen att delta i idrottsaktiviteter;
- d) anordnande av internationella seminarier i ämnet sjömännens välfärd till sjöss och i hamn.

II. Välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder i hamnar

- 7. 1) Medlemmar bör tillhandahålla eller säkerställa tillhandahållandet av sådana välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder som är erforderliga i lämpliga hamnar inom det egna landet.
2) Medlemmar bör samråda med redarnas och sjömännens representativa organisationer när de skall bestämma vilka hamnar som skall vara lämpliga hamnar.
3) Välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder bör ofta ses över för att säkerställa att de är ändamålsenliga med hänsyn till de förändringar i sjömännens behov som följer av teknisk, operativ eller annan utveckling inom sjöfartsnäringen.
- 8. 1) Välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder bör tillhandahållas, i överensstämmelse med nationella förhållanden och nationell praxis, av en eller flera av följande:
 - a) de offentliga myndigheterna;
 - b) redarnas och sjömännens organisationer enligt kollektivavtal eller andra överenskomna arrangemang;
 - c) frivilliga organisationer.2) Åtgärder bör vidtas för att säkerställa där det är nödvändigt att tekniskt kvalificerade personer anlitas på heltid för arbetet med välfärdsanordningar och välfärdsåtgärder för sjömän, utöver frivillig arbetskraft.
- 9. 1) Välfärdsstyrelser bör tillsättas i lämplig omfattning på hamnregional och nationell nivå. Dessas uppgifter bör omfatta
 - a) att fortlöpande pröva ändamålsenligheten i existerande välfärdsanordningar och ha uppsikt över behovet av att tillhandahålla ytterligare anordningar eller dra in underutnyttjade anordningar;
 - b) att bistå och ge råd till dem som ansvarar för tillhandahållandet av välfärdsanordningar och säkerställa samordning mellan dessa.

- 2) Vårdsstyrelser bör bland sina ledamöter inbegripa representanter för redarnas och sjömannens representativa organisationer, behöriga myndigheter samt, där så befinns lämpligt, frivilliga organisationer och sociala organ.
 - 3) Om så är lämpligt bör sjöfartsnationers konsuler och utländska vårdsorganisationers lokala representanter knytas till lokala, regionala och nationella vårdsstyrelserns arbete i enlighet med nationella lagar och föreskrifter.
10. 1) Medlemmar bör säkerställa att tillräckligt och regelbundet finansiellt stöd lämnas vårdsanordningar och vårdsåtgärder för sjömän.
- 2) Detta finansiella stöd bör, i enlighet med nationella förhållanden och nationell praxis, tillhandahållas genom ett eller flera av följande:
- a) anslag ur allmänna medel;
 - b) pålagor eller andra särskilda avgifter från sjöfartskällor;
 - c) frivilliga bidrag från redare, sjömän eller deras organisationer;
 - d) frivilliga bidrag från andra källor.
- 3) Där för vårdsåtgärder tas ut skatt, pålagor och särskilda avgifter, bör dessa medel användas enbart för de ändamål för vilka de har debiterats.
11. För sjömän lämpliga hotell eller sjömanshem bör finnas där det finns behov av dem. Sådana hotell eller hem bör stå under vederbörlig tillsyn, priserna bör hållas på rimlig nivå, och åtgärder bör, där så är nödvändigt och möjligt, vidtas så att sjömansfamiljer kan inkvarteras.
12. 1) Nödvändiga vårds- och rekreationsanordningar bör inrättas eller utbyggas i hamnar. Dessa bör omfatta
- a) mötes- och rekreationslokaler efter behov;
 - b) anläggningar för idrottsliga inom- och utomhusaktiviteter, inklusive tävlingar;
 - c) utbildningslokaler;
 - d) där så befinns lämpligt, anordningar för religionsutövning och personlig rådgivning.
- 2) Sådana anordningar kan tillhandahållas genom att anordningar avsedda för mera allmänt bruk görs tillgängliga för sjömän i enlighet med dessas behov.

13. Där många sjömän av olika nationaliteter behöver anordningar såsom hotell, klubbar och idrottsanläggningar i en särskild hamn bör behöriga myndigheter eller organ i sjömännens hemländer samt i flaggstaterna, samt även berörda internationella sammanslutningar, samråda och samarbeta med behöriga myndigheter och organ i det land som hamnen är belägen i och med varandra, i syfte att samordna resurser och undvika onödigt dubbelarbete.
14. 1) Information bör spridas bland sjömän om anordningar som är öppna för allmänheten i anlöpshamnar — i synnerhet transporter, välfärd, nöjen och utbildningsanordningar samt gudstjänstlokaler — samt också om anordningar som tillhandahålls särskilt åt sjömän.
2) Medlen för att sprida sådan information kan omfatta
 - a) utdelning i land och, under förutsättning av befälhavarens samtycke, ombord på fartyget av broschyrer på de lämpligaste språken, innehållande information om anordningar som står till sjömännens förfogande i anlöpshamnen eller nästa hamn dit fartyget är destinerat; sådana broschyrer bör innehålla en karta över centrala stadsdelar och hamnområdet;
 - b) inrättande i större hamnar av informationskontor, lätt tillgängliga för sjömän och bemannade av personer som har förmåga att omedelbart tillhandahålla information och råd som är av nytta för sjömän.
15. Tillräckliga transportmedel till skäliga priser bör finnas tillgängliga vid varje rimlig tidpunkt för att göra det möjligt för sjömän att nå stadens centrala delar från lämpliga platser i hamnen.
16. Alla lämpliga åtgärder bör vidtas för att underrätta sjömän som kommer till en hamn om
 - a) särskilda faror eller sjukdomar som de kan utsättas för och sätten att undvika dem;
 - b) nödvändigheten för personer som lider av sjukdomar att snabbt komma under behandling samt de närmaste tillgängliga resurserna för sådan behandling
 - c) de faror som uppstår genom bruk av narkotika och alkohol.
17. Åtgärder bör vidtas för att säkerställa att sjömän i hamn har tillgång till
 - a) poliklinikbehandling för sjukdom och skada;

- b) sjukhusvård när så är nödvändigt;
 - c) anordningar för tandvård, särskilt i akuta lägen.
18. Alla lämpliga åtgärder bör vidtas av behöriga myndigheter för att underrätta redare samt sjömän som kommer till en hamn om särskilda lagar och bruk, vars överträdande kan äventyra deras frihet.
19. I hamnområden och på tillfartsvägar bör av behöriga myndigheter anordnas tillräcklig belysning och skyltning samt regelbunden patrullering för att främja sjömannens säkerhet.
- 20
- 1) För att främja utländska sjömäns säkerhet bör åtgärder vidtas för att underlätta
 - a) möjlighet till kontakt med deras konsulära företrädare;
 - b) effektivt samarbete mellan konsulära företrädare och lokala eller nationella myndigheter.
 - 2) Närhelst en sjöman har berövats friheten, av vilket skäl det vara må, inom en medlems territorium bör behörig myndighet, om sjömannen begär det, omgående underrätta flaggstaten och den stat som sjömannen är medborgare i. Den behöriga myndigheten bör omedelbart underrätta sjömannen om hans rätt att ställa ett sådant krav. Den stat som sjömannen är medborgare i bör omedelbart underrätta sjömannens närmaste anförvant. Om en sjöman tas i fängsligt förvar, bör medlemmen medge dessa staters konsulära företrädare omedelbart tillträde till sjömannen samt därefter regelbundna besök så länge som sjömannen hålls fängslad.
 - 3) En kvarhållen sjömans fall bör behandlas utan dröjsmål enligt vedertaget rättsligt förfarande, och flaggstaten samt den stat som sjömannen är medborgare i bör hållas underrättade om utvecklingen så snart förändringar inträffar.
- 21.
- 1) I avvaktan på hemresa bör all praktisk hjälp ges till sjömän som är strandsatta i utländska hamnar.
 - 2) I händelse av dröjsmål med sjömäns hemresa bör behörig myndighet försäkra sig om att konsulära eller lokala företrädare för flaggstaten omgående informeras.
22. Medlemmar bör närhelst så krävs vidta åtgärder för att ge sjömän skydd mot angrepp och andra olagliga handlingar medan fartyg befinner sig inom deras territorialvatten och särskilt i hamninlopp.

III. Valfärdsanordningar och välfärdsåtgärder till sjöss

23. 1 Valfärds- och trivselanordningar bör tillhandahållas ombord på fartyg till gagn för sjömän. Där så är praktiskt möjligt bör sådana anordningar omfatta
- möjlighet att se på TV och lyssna på radio;
 - visning av filmer eller videofilmer, vilka till antalet bör vara anpassade till resans längd samt, där så är nödvändigt, kunna bytas ut med rimliga mellanrum;
 - idrottsutrustning, inklusive motionsredskap, bordspel, däckspel;
 - där så är möjligt, anordningar för simning;
 - ett bibliotek innehållande facklitteratur och andra böcker, vilka till antalet bör vara anpassade till resans längd och kunna bytas ut med rimliga mellanrum;
 - anordningar för hobbyhantverk.
2. Där så är möjligt och lämpligt, bör inrättande av barer ombord övervägas, såvida inte detta strider mot nationella, religiösa eller sociala sedvänjor.
24. Sjömännens yrkesutbildning bör, där så är lämpligt, omfatta undervisning och information rörande förhållanden som berör deras välfärd, inklusive allmänna hälsorisker.
25. 1) Tillgång till telefonförbindelser mellan fartyg och land bör medges och avgifterna för användning av dessa bör vara av skälig storlek.
2) Varje ansträngning bör göras för att säkerställa att tillställning av post till sjömän är så tillförlitlig och snabb som möjligt. Ansträngningar bör också göras för att undvika att sjömän avkrävs tilläggsporto när post måste eftersändas beroende på omständigheter utanför deras kontroll.
26. 1) Åtgärder bör vidtas för att säkerställa, om annat ej följer av tillämpliga nationella eller internationella lagar och föreskrifter, att sjömän, närhelst det är möjligt och skäligt, skyndsamt beviljas tillstånd att ha make, släktingar och vänner på besök ombord när fartyget befinner sig i hamn.
2) Möjligheten att tillåta sjömannens makar att medfölja under någon enstaka sjöresa bör övervägas, där detta är praktiskt möjligt och skäligt. Maken bör i sådana fall vara tillräckligt försäkrad mot olycksfall och sjukdom. Redarna bör ge sjömannen all hjälp med att teckna sådan försäkring.

27. Varje ansträngning bör göras av de ansvariga i hamnen och ombord för att underlätta landgång för sjömännen snarast möjligt efter fartygets ankomst till hamnen.

Utdrag ur den antagna konsoliderade konventionen på sjöfartsområdet – konventionsbestämmelser med anknytning till HKF:s verksamhet

Proposed consolidated maritime labour Convention

General obligations

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.
2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

Definitions and scope of application

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term
 - a) competent authority means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;
 - b) declaration of maritime labour compliance means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;
 - c) gross tonnage means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim

- scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);
- d) maritime labour certificate means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
 - e) requirements of this Convention refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
 - f) seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
 - g) seafarers' employment agreement includes both a contract of employment and articles of agreement;
 - h) seafarer recruitment and placement service means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;
 - i) ship means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;
 - j) shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.
2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.
 3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners and seafarers organizations concerned with this question.
 4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged

- in fishing or in similar pursuits and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.
5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or a particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners, and seafarers, organizations concerned.
 6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners, and seafarers, organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.
 7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.
 8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

Regulations and Parts A and B of the Code

Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.
2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.
4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:
 - a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
 - b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

Entry into force

Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.
2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.
3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.
4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

Title 3. Accommodation, recreational facilities, food and catering

Regulation 3.1 . Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers. health and well-being.
2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.
3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

Guideline B3.1.11. Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.
2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.
4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:
 - a) a smoking room;
 - b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
 - c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
 - d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
 - e) where possible, facilities for swimming;
 - f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
 - g) facilities for recreational handicrafts;
 - h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
 - i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and
 - j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.
5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.
6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.
7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners

should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

Title 4. Health protection, medical care, welfare and social security protection

Regulation 4.4. Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.
2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

Standard A4.4. Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.
2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners and seafarers organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.
3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

Guideline B4.4 . Access to shore-based welfare facilities

Guideline B4.4.1 . Responsibilities of Members

1. Each Member should:
 - a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
 - b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.
2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners. and seafarers. organizations concerned.
3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.
4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:
 - a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers. welfare facilities and services, both in port and on board ships;
 - b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
 - c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
 - d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2. Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:
 - a) public authorities;
 - b) shipowners. and seafarers. organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
 - c) voluntary organizations.
3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:
 - a) meeting and recreation rooms as required;
 - b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
 - c) educational facilities; and
 - d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.
4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.
5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and co-operate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.
6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers. families.
7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in

standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers. welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3. Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:
 - a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of under-utilized facilities; and
 - b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring coordination between them.
2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners, and seafarers, organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.
3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4. Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:
 - a) grants from public funds;
 - b) levies or other special dues from shipping sources;
 - c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
 - d) voluntary contributions from other sources.
2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

Guideline B4.4.5. Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.
2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.
3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.
4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

HKF:s kostnader och intäkter per tjänst

I kapitel 4 redovisas sammanlagda kostnader och intäkter per verksamhetsområde. Här redovisas kostnader och intäkter per tjänst. De redovisade kostnaderna är beräknade för ett genomsnittsår. De redovisade intäkterna är baserade på intäkter år 2005. Beräkningarna följer sålunda principerna som är fastlagda i rapportens kapitel 4.

Ledning och administration – OH gemensam

Kostnaderna för Ledning och administration inkluderar lönekostnader för ledningen och den centrala administrationens personal, styrelsearbete mm. I kostnadsposten personaladministration ingår personalkostnad för löneadministration, slutavräkning för vissa avtalsförsäkringspremier, personalutbildning m.m.

Kostnad Ledning och administration/övrigt (tkr)

| Kostnadslag | Stab och administration |
|------------------------------------|-------------------------|
| Ledning och central administration | 1080 |
| Personaladministration m.m. | 2790 |
| Reparationer | 350 |
| Avskrivningar | 1070 |
| <i>SUMMA</i> | <i>5290</i> |

Kostnaderna för Ledning och administration inkl. övrigt är ca 5,3 miljoner kronor. Denna kostnad är fördelad i tabellerna nedan. Fördelningen har skett enligt de principer som presenterats i avsnitt 4.1 i rapporten.

Hamnservice

Hamnservice är den mest omfattande verksamheten i HKF. Verksamhetens omfattning och därmed kostnader skiljer sig dock markant åt mellan anläggningarna. De totala kostnaderna inom Hamnservice redovisas i tabellen nedan:

Tabell: Kostnader Hamnservice (tkr)

| Kostnadsslag | i Sverige | Utomlands | Totalt |
|--------------------------------------|-------------|-------------|--------------|
| Personalkostnad | 2650 | 780 | 3340 |
| Hyra inkl. markarrende och underhåll | 500 | 390 | 890 |
| Fordon | 340 | 180 | 520 |
| Cafeteriavksamhet | 2820 | 0 | 2820 |
| Övrigt | 270 | 60 | 330 |
| OH | 570 | 140 | 710 |
| Hamnservice | | | |
| OH gemensam | 1900 | 480 | 2380 |
| SUMMA | 8960 | 2030 | 10990 |

Till cafeteriavksamheten räknas försäljning av livsmedel (kaffe, konditorivaror, enklare mat) och souvenirer, försäljning av telefonkort, hyra av solarium och försäljning av användartid på multimediationer.

Den totala kostnaden för verksamhetsområdet Hamnservice är ca 11 miljoner kronor.

Tabell: Intäkter Hamnservice (tkr)

| Tjänst/aktivitet | i Sverige | Utomlands | Total |
|-------------------|-------------|-----------|-------------|
| Cafeteriavksamhet | 1460 | 0 | 1460 |
| I-fartyg | 200 | 0 | 200 |
| Övrigt | 150 | 50 | 200 |
| SUMMA | 1810 | 50 | 1860 |

Cafeteriavksamheten, står för den största delen av intäkterna. Hamnservice har även tillgodoräknats 52 procent (övriga 48 procent har tillgodoräknats Media) av de intäkter som genereras från de s.k. I-fartygen, dvs. fartyg under utländsk flagg som slutit servi-

ceavtal med HKF. Övriga intäkter är exempelvis uthyrning av lokaler, kommunala bidrag och övriga gåvor.

Motion

Den huvudsakliga inriktningen på aktiviteterna inom ramen för Motion är turneringsverksamhet. OH-kostnaderna inom verksamhetsområdet utgörs huvudsakligen av personalkostnader för sammanställning av resultat, inköp av idrottsutrustning samt planering av turneringar. Dessa kostnader har fördelats endast på de svenska anläggningarna medan de gemensamma OH-kostnaderna har fördelats efter principen 80 procent för de svenska och 20 procent för de utländska anläggningarna.

Tabell: Kostnader Motion (tkr)

| Kostnadsslag | i Sverige | Utomlands | Total |
|--|-------------|------------|-------------|
| Personal | 890 | 330 | 1220 |
| Hyra inklusive markarrende och underhåll | 900 | 0 | 900 |
| Turneringar, idrottsmaterial | 150 | 10 | 160 |
| OH Motion | 450 | 0 | 450 |
| OH gemensam | 1250 | 310 | 1560 |
| <i>SUMMA</i> | <i>3640</i> | <i>650</i> | <i>4290</i> |

Den totala kostnaden för verksamhetsområdet Motion är ca 4,3 miljoner kronor.

Tabell: Intäkter Motion (tkr)

| Intäkter | i Sverige | Utomlands | Total |
|-----------------------------|-------------|-----------|-------------|
| Turneringar | 540 | 0 | 540 |
| Lokaler | 400 | 0 | 400 |
| Motionskort för icke sjömän | 110 | 0 | 110 |
| <i>SUMMA</i> | <i>1050</i> | <i>0</i> | <i>1050</i> |

Intäkterna består främst av avgifter för turneringar men även kommunala bidrag och andra gåvor är inräknade.

Sjömansbiblioteket

Kostnaden för Sjömansbiblioteket är beräknad på en bemanning om 2,5 tjänster. Som hyreskostnad är fördelat 10 procent av de totala lokalkostnaderna för Rosenhill.

Tabell: Kostnader Sjömansbiblioteket (tkr)

| Kostnadslag | Sjömansbiblioteket |
|--|--------------------|
| Lönekostnad | 1020 |
| Hyra inklusive markarrende och underhåll | 130 |
| Inköp böcker och övriga medier | 1630 |
| Övriga kostnader | 50 |
| OH gemensam | 590 |
| <i>SUMMA</i> | <i>3420</i> |

De totala kostnaderna för verksamhetsområdet Sjömansbiblioteket är ca 3,4 miljoner kronor. Sjömansbiblioteket genererar inga intäkter.

Media

Kostnadsberäkningarna för Media grundas i en bemanning om fyra tjänster. Extra kostnader för tillfälligt inhyrda konsulter ingår ej.

I beräkningen av genomsnittskostnad har de tidigare avdelningarna Video och Kommunikation lagts ihop till en enhet.

I kostnadsposten IT ingår kostnader för datakommunikation och telefoni för hela det centrala kansliet. Hela denna kostnad skall sålunda ej hänföras till Media. Detta har kompensrats genom att inte tilldela verksamhetsområdet någon hyreskostnad.

Tabell: Kostnader Media (tkr)

| Tjänst/aktivitet | Direkta kostnader |
|--|-------------------|
| Tidskriften Utkik | 740 |
| Seatime (webbplats) | 130 |
| Postbojen (interntidning) | 20 |
| IT, datakommunikation, telefoni kansliet | 530 |
| Hyrfilm | 2400 |
| Köpfilm | 90 |
| TV-program | 1280 |
| SAX-presset | 290 |
| Utvecklingsarbete | 100 |
| Marknadsföring | 110 |
| OH Media | 510 |
| OH gemensam | 760 |
| <i>SUMMA</i> | <i>6960</i> |

De totala kostnaderna för verksamhetsområdet Media är nära 7 miljoner kronor.

Tabell: Intäkter Media (tkr)

| Tjänst/aktivitet | Intäkter |
|-------------------|-------------|
| Tidskrifter Utkik | 40 |
| Hyrfilm | 3280 |
| Köpfilm | 80 |
| TV-program | 270 |
| SAX-presset | 170 |
| <i>SUMMA</i> | <i>3840</i> |

48 procent av avgiftsuttaget för I-fartyg tillgodogörs HKF Media. Detta har delats upp så att SAX-presset, Utkik och TV-program tillgodogörs en tredjedel var av dessa intäkter.

Under år 2004 infördes avgifter för SAX-presset och TV-program, vilket innebar ökade intäkter för dessa. Vid samma tidpunkt höjdes avgiften för I-fartygen från 15–16 tkr till nuvarande 20 tkr kronor (år 2006). HKF Media planerar också en ökad avgift för TV-program eftersom den kostnad man betalar till underleverantörer inte tas ut av abonnenterna. Denna framtida avgift finns inte med i intäktsberäkningarna.

Kostnader för Sjömansservice i Sjöfartsverket per kostnadsslag

Beräkningarna följer de principer som redovisats i rapportens avsnitt 4.1. Avdrag har gjorts för den beräknade besparingen som uppkommer i och med inordnandet av verksamheten i Sjöfartsverket. I denna bilaga har kostnaderna och intäkterna inte delats upp i konventionsnära och övrig verksamhet.

Kostnaden för ledning och administration av Sjömansservice i Sjöfartsverket, inklusive avskrivningar och reparationer beräknas till följande:

Tabell: Gemensamma OH-kostnader vid Sjömansservice i Sjöfartsverket (tkr)

| Kostnadsslag | Kostnad i Sjöfartsverket |
|--|--------------------------|
| Personalkostnad för ledning nämnd/råd inkl. omkostnader | 1200 |
| Avskrivningar byggnader | 440 |
| Avskrivningar maskiner | 630 |
| Reparationer | 350 |
| Övriga gemensamma kostnader, t.ex. personalutbildning vissa resekostnader etc. | 520 |
| <i>SUMMA</i> | <i>3140</i> |

Gemensamma OH-kostnader om 3,1 miljoner kronor har i följande tabeller fördelats på respektive verksamhetsområde. Fördelningen följer den princip som angivits i rapportens avsnitt 4.1.

Tabell: Kostnad för Hamnservice i Sjöfartsverket (tkr)

| Kostnadsslag | Sverige | Utomlands | Total |
|--|----------------|------------------|--------------|
| Personalkostnader | 2560 | 780 | 3340 |
| Lokalkostnader (markarrende och underhåll) | 500 | 390 | 890 |
| Egna fordon | 340 | 180 | 520 |
| Cafeteria | 2820 | 0 | 2820 |
| Övrigt | 270 | 60 | 330 |
| OH Hamnservice | 350 | 100 | 450 |
| OH gemensam | 1152 | 288 | 1440 |
| <i>SUMMA</i> | <i>7992</i> | <i>1798</i> | <i>9790</i> |

Den sammanlagda kostnaden för verksamhetsområdet Hamnservice i Sjöfartsverket beräknas till ca 9,8 miljoner kronor.

Tabell: Kostnad för Motion i Sjöfartsverket (tkr)

| Kostnadsslag | Sverige | Utomlands | Total |
|---------------------|----------------|------------------|--------------|
| Personalkostnader | 890 | 330 | 1220 |
| Lokalkostnader | 900 | 0 | 900 |
| Turneringar | 150 | 10 | 160 |
| OH Motion | 150 | 50 | 200 |
| OH gemensam | 824 | 206 | 1030 |
| <i>SUMMA</i> | <i>2914</i> | <i>596</i> | <i>3510</i> |

Den sammanlagda kostnaden för verksamhetsområdet Motion i Sjöfartsverket beräknas till ca 3,5 miljoner kronor.

Tabell: Kostnad för Sjömansbiblioteket i Sjöfartsverket (tkr)

| Kostnadsslag | Kostnad |
|------------------------|----------------|
| Personalkostnader | 1020 |
| Hyra inkl. markarrende | 130 |
| Inköp | 1630 |
| Övriga kostnader | 30 |
| OH gemensam | 290 |
| <i>SUMMA</i> | <i>3100</i> |

Den sammanlagda kostnaden för Sjömansbiblioteket i Sjöfartsverket beräknas till ca 3,1 miljoner kronor.

Tabell: Kostnad för Media i Sjöfartsverket (tkr)

| Verksamhetsområde | Kostnad |
|--------------------------|----------------|
| Tidskriften Utkik | 610 |
| Hyrfilm | 2400 |
| Köpfilm | 90 |
| TV-program | 1280 |
| SAX-preset | 290 |
| OH Media ¹ | 550 |
| OH gemensam | 380 |
| <i>SUMMA</i> | <i>5600</i> |

Den sammanlagda kostnaden för verksamhetsområdet Media i Sjöfartsverket beräknas till ca 5,6 miljoner kronor.

¹ Kostnadsposten OH Media är i tabellen ovan summan av kostnadsposterna marknadsföring, administration av enheten, webbplatsen Seatime samt den interna personaltidningen Postbojen.

Tidplan för avvecklingsarbetet 1 mars 2006 – 31 mars 2007

Samtliga datum avser 2006. I några fall avses år 2007 vilket anges i texten.

| Aktivitet | Tid | Ansvarig |
|---|---|--|
| Information till personalen vid Handelsflottans kultur och fritidsråd (HKF). Särskilda informationsinsatser för personalen vid kansliet. | 15 mars och därefter kontinuerligt | HKF-utredningen |
| Ge information till de centrala fackliga organisationerna och ge dem möjlighet att framföra synpunkter. | 19 april. Nästa möte planerat till den 28 augusti. | HKF-utredningen |
| Överenskommelse med de fackliga organisationerna vid Sjöfartsverket (SjöV) och HKF om inrangeringsavtal | 10 maj | SjöV |
| Förfrågan om övergång skickas ut till de anställda vid HKF. | 15-16 maj | SjöV |
| Tidpunkt då HKF:s personal senast ska lämna besked om hur de ställer sig till övergången | 30 resp. 31 maj | Personalen vid HKF |
| Säga upp avtal som inte behövs för den fortsatta verksamheten i Sjöv. Följer överenskommelse HKF-SjöV-HKF-utredningen. | löpande under året med rapportering till HKF-utredningen | HKF |
| Ta kontakt med respektive avtalspart om att Sjöv skall ta över avtal som behövs för den fortsatta verksamheten | rapportering löpande till HKF och HKF-utredningen. Avstämning under augusti månad | SjöV |
| HKF och Sjöfartsverket får i uppdrag att bilda en gemensam ledningsgrupp för att utarbeta en avvecklings/ överföringsplan | 1 juni rapportering till HKF-utredningen senast den 29 september | HKF-utredningen ger HKF och Sjöv i uppdrag att bilda gruppen |
| Fyra gemensamma arbetsgrupper utses för att identifiera och planlägga nödvändiga avvecklings och överföringsåtgärder inom områdena ekonomiadministration, personaladministration, fastighetsfrågor och arkivfrågor. | 1 juni rapportering löpande till ledningsgruppen | HKF-utredningen uppdrar åt HKF och Sjöv att bilda grupperna |
| HKF genomför förhandling enl. § 11 MBL, personal som avböjer att anställas vid Sjöv sägs upp av HKF p.g.a. arbetsbrist. Uppsägningstiden börjar löpa och Trygghetsstiftelsen kopplas in. | förhandlingar inleds under september | HKF |

| | | |
|--|--------------------------|----------------|
| Visstidsanställningar avslutas. | under hösten | HKF |
| Enligt regleringsbrevet skall HKF sända en avvecklingsplan till regeringen. Den skall upprättas i samarbete med Sjöfartsverket. | senast den 13 oktober | HKF |
| HKF skall lämna en redovisning till regeringen av ställningen på räntekontot samt övriga tillgångar och skulder. Fastighetsbeteckningar skall redovisas. | senast den 30 november | HKF |
| Officiell nedläggningstidpunkt. | 31 december | HKF |
| Färdigställande av ÅR. Avvecklingsverksamhet (arkivering, praktiskt handhavande med inventarier, datorer, och övrig kontorsutrustning) som inte kunnat slutföras före den officiella nedläggningstidpunkten. | 1 januari – 31 mars 2007 | |
| Slutlig årsredovisning fastställs. | mitten av februari 2007 | HKF:s styrelse |
| Tidpunkt då avvecklad verksamhet faktiskt kan slutföras. Kansli lokalen hyrs t.o.m. detta datum. | 31 mars 2007 | |

Statens offentliga utredningar 2006

Kronologisk förteckning

1. Skola & Samhälle. U.
2. Omprövning av medborgarskap. Ju.
3. Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning i hela landet. N.
4. Svenska partnerskap – en översikt.
Rapport 1 till Organisationsutredningen för regional tillväxt. N.
5. Organisering av regional utvecklingspolitik – balansera utveckling och förvaltning.
Rapport 2 till Organisationsutredningen för regional tillväxt. N.
6. Skyddsgrundsdirektivet och svensk rätt. En anpassning av svensk lagstiftning till EG-direktiv 2004/83/EG angående flyktingar och andra skyddsbehövande. UD.
7. Studieavgifter i högskolan. U.
8. Mångfald och räckvidd. U.
9. Kontroll av varor vid inre gräns. Fi.
10. Ett förnyat programkontor. U.
11. Spel i en föränderlig värld. Fi.
12. Rattfylleri och sjöfylleri. Ju.
13. Djurskydd vid hästavel. Jo.
14. Samernas sedvanemarker. Jo.
15. Detaljhandel med nikotinläkemedel. S.
16. Ny reglering om brandfarliga och explosiva varor. Fö.
17. Ny häkteslag. Ju.
18. Kustbevakningens personuppgiftsbehandling. Integritet – Effektivitet. Fö.
19. Att återta mitt språk. Åtgärder för att stärka det samiska språket. Ju.
20. Tonnageskatt. Fi.
21. Mediernas Vi och Dom. Mediernas betydelse för den strukturella diskrimineringen. Ju.
22. En sammanhållen diskrimineringslagstiftning. Del 1+2, särtryck av sammanfattningen, lättläst sammanfattning och daisy. Ju.
23. Nya skatteregler för idrotten. Fi.
24. Avgift för matservice inom äldre- och handikappomsorgen. S.
25. Arbetslivsresurs.
Ett statligt ägt bolag efter sammanslagning av Samhall Resurs AB (publ) och Arbetslivstjänster. N.
26. Sverige som värdland för internationella organisationer. UD.
27. Stöd till hälsobefrämjande tandvård. S.
28. Nya upphandlingsregler 2. Fi.
29. Teckenspråk och teckenspråkiga.
Kunskaps- och forskningsöversikt. S.
30. Är rättvisan rättvis?
Tio perspektiv på diskriminering av etniska och religiösa minoriteter inom rättssystemet. Ju.
31. Anställ unga! U.
32. God sed vid lönebildning – Utvärdering av Medlingsinstitutet. N.
33. Andra vägar att finansiera nya vägar. N.
34. Den professionella orkestermusiken i Sverige. U.
35. Värdepapper och kontrolluppgifter. Fi.
36. För studenterna...
– om studentkårer, nationer och särskilda studentföreningar. U.
37. Om välfärdens gränser och det villkorade medborgarskapet. Ju.
38. Vuxnas lärande. En ny myndighet. U.
39. Ett utvidgat miljöansvar. M.
40. Utbildningens dilemma
Demokratiska ideal och andrafierande praxis. Ju.

41. Internationella sanktioner. UD.
42. Plats på scen. U.
43. Översyn av atomansvaret. M.
44. Bättre arbetsmiljöregler I. Samverkan, utbildning, avtal m.m. N.
45. Tänka framåt, men göra nu. Så stärker vi barnkulturen. + Bilaga/rapport: "Det ser lite olika ut..." En kartläggning av den offentligt finansierade kulturen för barn. U.
46. Jakten på makten. Ju.
47. Ökade möjligheter till trafiknykterhetskontroller vid gränserna. Ju.
48. Bidragsbrott. Fi.
49. Asylsökande barn med uppgivenhets-symtom – trauma, kultur, asylprocess. UD.
50. En ny lag om värdepappersmarknaden. + Författningsbilaga. Fi.
51. Tillgänglighet, mobil TV samt vissa andra radio- och TV-rättsliga frågor. + Daisy. U.
52. Diskrimineringens retorik. En studie av svenska valrörelser 1988–2002. Ju.
53. Partierna nominerar.
Exkluderingens mekanismer – etnicitet och representation. Ju.
54. Teckenspråk och teckenspråkiga.
Översyn av teckenspråkets ställning. S.
55. Ny associationsrätt för försäkringsföretag. + Författningsförslag. Fi.
56. Ansvarsfull servering – fri från diskriminering. S.
57. En bättre tillsyn av missbrukarvården. S.
58. Sanktionsavgift i stället för straff – områdena livsmedel, foder och djurskydd. Jo.
59. Arbetslivets (o)synliga murar. Ju.
60. På tröskeln till lönearbete. Diskriminering, exkludering och underordning av personer med utländsk bakgrund. Ju.
61. Asylförfarandet
– genomförandet av asylprocedur-direktivet i svensk rätt. UD.
62. Testa och öva i norra Sverige. Center i Arvidsjaur. N.
63. Forensiska institutet. Ny myndighet för kriminalteknik, rättsmedicin och rättspsykiatri. Ju.
64. Internationella kasinon i Sverige. En utvärdering. Fi.
65. Att ta ansvar för sina insatser.
Socialtjänstens stöd till våldsutsatta kvinnor. S.
66. Hästtävlingar – på lika villkor. Jo.
67. Fritid till sjöss och i hamn. Förslag till finansiering av service till sjöfolk. N.

Statens offentliga utredningar 2006

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Omrövning av medborgarskap. [2]
Rattfylleri och sjöfylleri. [12]
Ny häkteslag. [17]
Att återta mitt språk. Åtgärder för att stärka det samiska språket. [19]
Mediernas Vi och Dom. Mediernas betydelse för den strukturella diskrimineringen. [21]
En sammanhållen diskrimineringslagstiftning.
Del 1+2, särtryck av sammanfattningen, lättläst sammanfattning och daisy. [22]
Är rättvisan rättvis?
Tio perspektiv på diskriminering av etniska och religiösa minoriteter inom rättssystemet. [30]
Om välfärdens gränser och det villkorade medborgarskapet. [37]
Utbildningens dilemma
Demokratiska ideal och andrafierande praxis. [40]
Jakten på makten. [46]
Ökade möjligheter till trafiknykterhetskontroller vid gränserna. [47]
Diskrimineringens retorik. En studie av svenska valrörelser 1988–2002. [52]
Partierna nominerar.
Exkluderingens mekanismer – etnicitet och representation. [53]
Arbetslivets (o)synliga murar. [59]
På tröskeln till lönearbete. Diskriminering, exkludering och underordning av personer med utländsk bakgrund. [60]
Forensiska institutet. Ny myndighet för kriminalteknik, rättsmedicin och rättspsykiatri. [63]

Utrikesdepartementet

- Skyddsgrundsdirektivet och svensk rätt.
En anpassning av svensk lagstiftning till EG-direktiv 2004/83/EG angående flyktingar och andra skyddsbehövande. [6]
Sverige som värdland för internationella organisationer. [26]
Internationella sanktioner. [41]
Asylsökande barn med uppgivenhetssymtom – trauma, kultur, asylprocess. [49]
Asylförfarandet
– genomförandet av asylprocedurdirektivet i svensk rätt. [61]

Försvarsdepartementet

- Ny reglering om brandfarliga och explosiva varor. [16]
Kustbevakningens personuppgiftsbehandling. Integritet – Effektivitet. [18]

Socialdepartementet

- Detaljhandel med nikotinläkemedel. [15]
Avgift för matservice inom äldre- och handikappomsorgen. [24]
Stöd till hälsobefrämjande tandvård. [27]
Teckenspråk och teckenspråkiga.
Kunskaps- och forskningsöversikt. [29]
Teckenspråk och teckenspråkiga.
Översyn av teckenspråkets ställning. [54]
Ansvarsfull servering – fri från diskriminering. [56]
En bättre tillsyn av missbrukarvården. [57]
Att ta ansvar för sina insatser.
Socialtjänstens stöd till våldsutsatta kvinnor. [65]

Finansdepartementet

Kontroll av varor vid inre gräns. [9]
Spel i en föränderlig värld. [11]
Tonnageskatt. [20]
Nya skatteregler för idrotten. [23]
Nya upphandlingsregler 2. [28]
Värdepapper och kontrolluppgifter. [35]
Bidragsbrott. [48]
En ny lag om värdepappersmarknaden.
+Författningsbilaga. [50]
Ny associationsrätt för försäkrings-
företag. + Författningsförslag. [55]
Internationella kasinon i Sverige. En ut-
värdering. [64]

Utbildnings- och kulturdepartementet

Skola & Samhälle. [1]
Studieavgifter i högskolan. [7]
Mångfald och räckvidd. [8]
Ett förnyat programkontor. [10]
Anställ unga! [31]
Den professionella orkestermusiken
i Sverige. [34]
För studenterna...
– om studentkårer, nationer och
särskilda studentföreningar. [36]
Vuxnas lärande. En ny myndighet. [38]
Plats på scen. [42]
Tänka framåt, men göra nu. Så stärker vi
barnkulturen. + Bilaga/rapport:
"Det ser lite olika ut..." En kartläggning
av den offentligt finansierade kulturen
för barn. [45]
Tillgänglighet, mobil TV samt vissa andra
radio- och TV-rättsliga frågor.
+ Daisy. [51]

Jordbruksdepartementet

Djurskydd vid hästavel. [13]
Samernas sedvanemarkor. [14]
Sanktionsavgift i stället för straff
– områdena livsmedel, foder och
djurskydd. [58]
Hästtävlingar – på lika villkor. [66]

Miljö- och samhällsbyggnadsdepartementet

Ett utvidgat miljöansvar. [39]
Översyn av atomsvaret. [43]

Näringsdepartementet

Stärkt konkurrenskraft och sysselsättning
i hela landet. [3]
Svenska partnerskap – en översikt.
Rapport 1 till Organisations-
utredningen för regional tillväxt. [4]
Organisering av regional utvecklingspolitik
– balansera utveckling och förvaltning.
Rapport 2 till Organisationsutredning-
en för regional tillväxt. [5]
Arbetslivsresurs.
Ett statligt ägt bolag efter sammanslag-
ning av Samhall Resurs AB (publ) och
Arbetslivstjänster. [25]
God sed vid lönebildning – Utvärdering av
Medlingsinstitutet. [32]
Andra vägar att finansiera nya vägar. [33]
Bättre arbetsmiljöregler I. Samverkan,
utbildning, avtal m.m. [44]
Testa och öva i norra Sverige. Center i
Arvidsjaur. [62]
Fritid till sjöss och i hamn. Förslag till
finansiering av service till sjöfolk. [67]