

Notat

Frå: Fylkesrådmannen

Til: Fylkesutvalet, møte 31. mai 2018

Kopi til: Hovudutval for opplæring
Hovudutval for næring og kultur

Nytt opplæringsfartøy

1. Bakgrunn

Opplæringsfartøy AS vart skipa i 1992 med bakgrunn i fylkeskommunen sitt behov for praksisopplæring på båt. Fylkeskommunen eig 76,53 % av aksjane i selskapet. Ervik Havfiske AS (3,83 %), Fjord1 AS (1,28 %), Nordea Bank Norge ASA (1,28 %), Carisma Fish AS (1,28 %), Fiskebas AS (1,02 %) m.fl. eig resten av aksjane.

FT handsama i sak 45/12 *Praksisopplæring for elevar i maritim og marin opplæring i Sogn og Fjordane - alternative løysingar*. I saka konkluderte fylkesrådmannen med at han såg det som lite realistisk å tilby vidaregåande opplæring innan marine og maritime fag i Sogn og Fjordane, med praksisopplæringa utelukkande basert på utplassering i bedrift og bruk av simulator. I saka heiter det m.a.:

«God tilgang på eit stort fartøy (over 50 fot) i skulen sin regi ser ut til å vere ein viktig suksessfaktor for å få god kvalitet på opplæringstilbodet.»

Opplæringsfartøyet Skulebas, eigd av Opplæringsfartøy AS, er over 40 år gammalt og ved ny «klassing» i 2019 må det påreknast tunge økonomiske investeringar for godkjenning, truleg i storleiksorden 4-6 mill. kr. Likevel vil vi sitte med eit gammalt skip som ikkje i tilstrekkeleg grad speglar notidas krav og moglegheiter.

Det vart i 2015 gjennomført eit forprosjekt finansiert av Opplæringsfartøy AS og Nordfjord Vekst der ein konkluderte med at om ein skulle bygge eit nytt opplæringsfartøy så vil eit kombinert fiske-, oppdretts- og servicefartøy vere mest tenleg.

HNK vedtok i sak 69/16 å gje økonomisk støtte til Opplæringsfartøy AS for å prosjektere og lage eit kostnadsoverslag for nytt opplæringsfartøy. I saksutgreiinga heiter det m.a.:

«Dette prosjektet vil vere ein svært viktig basis for seinare vurderingar som fylkeskommunen må gjere i om det vil vere økonomisk forsvarleg å bygge eit nytt opplæringsfartøy.

I handlingsplanen for 2015 under «Sjømatnæringane» i verdiskapingsplanen er det sett av inntil kr. 200 000 for prosjektering av nytt opplæringsfartøy. Det er sett som ein føresetnad at det prosjekterte skipet også må vere tenleg for oppdrettsnæringa og kunne nyttast til enklare FoU-verksemd. Det kan også vere interessant å sjå på om ein kan utruste skipet til også leigast ut til å ta ulike maritime oppdrag i periodar skulen sjølve ikkje nyttar skipet.

For å sikre den rette infrastrukturen og dei fysiske fasilitetane om bord, må forprosjektet organiserast slik at ein trekker med ressurspersonar frå oppdrett- og fiskerinæringa, frå kokkelinja og andre aktuelle bransjar for å legge premissar for arbeidet.»

2. Rapport om prosjekteringsarbeidet frå Opplæringsfartøy AS

Opplæringsfartøy AS leverte rapport frå prosjekteringsarbeidet til fylkeskommunen i februar 2018 (vedlagt). Rapporten er utarbeidd av Maritime Engineering AS for Opplæringsfartøy AS, i samsvar med avtale framforhandla etter anbuds konkurranse. I oversending frå styreleiar heiter det:

«Ved oppstart av arbeidet tok styret i Opplæringsfartøy AS utgangspunkt i følgende:

- * Tilskotsbrev av 22.06.2016 fra Sogn og Fjordane fylkeskommune.
- * Forprosjekt utarbeidet desember 2015 som konkluderte med et fartøy på minst 34 meters lengde.

Det er vidare tatt utgangspunkt i en videreføring av dagens drift av Skulebas som blant annet omfatter fiske med garn og line, navigasjon- og manøvreringstrening, maskinromsundervisning, undervisning i vedlikehold og undervisning i matfag.

For å få et best mulig bilde av de behovene som brukerne av fartøyet ser, ble det avholdt to sekvenser med "en-til-en"-møter der aktuelle lærere, ledelsen ved skolene og representanter for oppdrettsnæringen møtte konsulentene og representanter for styret.

Det kom frem mange gode innspill i denne sammenheng og styret føler at forslaget som nå ligger på bordet er svært godt forankret hos brukerne.

Fra oppdrettsnæringen ble det fremhevet at tunge operasjoner som ankerhåndtering, notskifte og lignende arbeider som krever store krefter i form av vinsjer og kraner ikke er forenlig med et opplæringsfartøy med unge uerfarne elever.

Et liknende innspill kom det fra lærere med lang erfaring fra fiske med forskjellig redskap. Dersom en skal inkludere fiske med ringnot og trål, så vil det kreve fullt mannskap med erfarne fiskere som kan håndtere alle situasjoner og værforhold som kan oppstå. Elevene må da ha en tilbaketrekt rolle i forhold til de store kreftene og risikoen.

I ettertid har en framtreddende representant for fiskerinæringen kommet med forslag om at fartøyet kan rigges med en lett trål som kan brukes i forskningssammenheng, i forbindelse med mulige oppdrag for havforskning- og fiskerimyndigheter, og til undervisning. Dette kan kombineres med de vinsjene som er tegnet inn akter på fartøyet.

Ut fra en helhetsvurdering er det vanskelig å kombinere alle virksomheter i et fartøy. Vanskeligst synes det å være å kombinere tungt arbeid ved oppdrettsanlegg med fiskerivirksomheten. En av grunnene vil være fartøyet høyde opp til fritt dekk.

Representantene for aquakulturundervisningen understreket at det må være gode laboratoriefasiliteter og gode muligheter for prøvetaking og kartlegging av oppdrettslokasjoner. Det er også mulig å utvide arealet for dette.

Det blir nå innført nye navigatørsertifikater spesielt rettet mot oppdrettsnæringen, samtidig som spesialfartøyene blir større. Det blir sannsynligvis til at de nye sertifikatene blir lagt inn i undervisningen i aquakultur. Det nye fartøyet vil kunne spille en viktig rolle i praktisk trening innenfor dette feltet.

Av de viktigste konklusjonene fra møtene nevnes spesielt:

- * Fartøyet må innredes med lugarer for en full klasse, lærere og mannskap slik at det kan gjennomføres lengre turer som innbefatter å gå vakt og få kjennskap til det spesielle miljøet om bord i skip. God lugarkapasitet vil også øke bruksområdet for fartøyet.
- * Fartøyet må utrustes for garn og linedrift. Foredling av fangst prioriteres bare til en viss grad, men det vektlegges at alt fra fangsten skal tas vare på. Ikke noe skal dumpes på sjøen.
- * Fartøyet må utrustes og sertifiseres for havfiske
- * Fartøyet må utstyres med undervisningsrom
- * Fartøyet må utrustes med en brøløsning som muliggjør god undervisning sammen med overvåking av seilassen
- * Fartøyet må ha gode fasiliteter for undervisning av maskiniststudenter. Mest mulig miljøvennlig og framtidsrettet framdriftssystem vil styrke dette
- * Fartøyet må utrustes med god bysse, kjøll og frys for undervisning i matfag
- * Fartøyet må utrustes med stabiliseringstank
- * Fartøyet må utrustes med miljøvennlig fremdriftssystem. Den beste teknologien som finnes på byggetidspunktet
- * Fartøyet skal ha laboratorium rettet mot havbruksnæringen
- * Fartøyet skal ha utstyr for prøvetaking fra sjøen og havbunnen
- * Fartøyet skal kunne utrustes med, og operere ROV»

Vidare heiter det frå styreleiar:

«Av dei krava som er lagt inn er m.a.:

- * Lugarar som tilfredsstillar lugarforskriftene for 12 elevar, lærarar og mannskap. Til saman 15 lugarar med til saman 20 køyer
- * Klasserom
- * Bysse med tilhøyrande rom som er godt eigna for kokk- og stuertopplæring
- * Fleksibel drift innanfor garn- og linefiske
- * Laboratorium og prøvetakingsutstyr for akvakulturopplæring
- * Gode forhold for opplæring i navigasjon- og maskinbesetning
- * Moglegheit for moderne miljøvennlig framdrift. I konseptet i dag ligg det inne diesel-elektrisk drift, dvs. tre dieselgeneratorar for framdrift via ektromotor på akslingen og til produksjon av straum til resten av båten. Det kan nyttast ein, to eller tre dieselgeneratorar alt etter kva som krevst av straum. Det ligg også inne ein batteripakke som kan erstatte/supplere diesel-generatorane i laveffektsituasjonar (hybridløysing). Størrelsen på batteripakken kan aukast. Dieselgeneratorane kan erstattast med gassmotorar (LNG) som gjev 0-utslepp av NOx og svovel og ca. 20 % Co2 utslepp. Slike anlegg har meir krevjande system for brennstoff. Enova gjev pr. i dag opptil 50% tilskot for ekstrakostnadane med å velge miljøvennelege løysingar. Nox-fondet gjev tilskot på Nox-reduserande tiltak beregna utfrå dei reduksjonane ein oppnår. Per i dag er det som er lagt inn i konseptet dei mest miljøvennelege løysingane som er tilgjengelege, og praktiske å bruke på et slikt fartøy, men utviklinga går fort og er konsentrert om tre område; batteridrift, hybridløysingar og hydrogendrift. Rein batteridrift har klare avgrensingar i forhold til den drifta ein har på opplæringsfartøyet. Ein er avhengig av faste ladestasjonar, og dei operative distansane mellom lading er svært avgrensa. Ved hybridløysingar er det mogleg å nytte forbrennings-maskineriet til deler av drifta, for eksempel til og frå fiskefelt, medan batteridrift kan nyttast i den delen av verksemda som krev lite energi og til manøvrering i hamn der reduksjon av lokal forureining er viktigast. Diesel og LNG kan være aktuelle drivstoff til forbrenningsmotorane. Hydrogendrift baserer seg på brenselceller som produserer energi til elektrisk framdrift; oftast i kombinasjon med ein batteripakke. Det er ikkje utslepp frå slik drift. Teknologisk er det mogleg i dag, men det er knytt ei rekke spørsmål til produksjon og tilgang på hydrogen og til regelverk for slike anlegg om bord i skip. Det blir i fleire miljø, både nasjonalt og internasjonalt, arbeidd intenst med å løyse utfordringane med produksjon og bruk av hydrogen. Alle løysingar har foreløpig ein høgare investeringspris enn konvensjonell dieseldrift. Det er venta at dette vil jamne seg ut over tid. Det finst gode støtteordningar for å dekke store delar av ekstrakostnadane.»

Rapporten skildrar eit fartøy på 38 meter i to utgåver; den eine bygd i komposittmateriale, den andre bygd i stål. Total budsjettpris ekskl. mva er rekna til:

- Kompositt: om lag 100 mill. kr
- Stål: om lag 110 mill. kr

Det er ikkje teke stilling til kva type fartøy ein bør gå vidare med.

3. Eige/leige av opplæringsfartøy – juridiske tilhøve

Regelverk om offentlege anskaffingar

Uavhengig av om fylkeskommunen skal leige eller kjøpe fartøy, og om dette skal skje gjennom eit aksjeselskap eller ikkje, gjeld lov og forskrift om offentlege anskaffingar (LOA og FOA).

Nytt fartøy er førebels anslått til ein verdi av 100 mill. kr, noko som medfører at FOA del III vil gjelde for eit ev. kjøp. Også ved leige av fartøy vil ein truleg overstige EØS-terskelverdien. Dersom skulen skal kjøpe eller leige nytt fartøy, må ein altså følgje del III i forskrifta, inkl. reglane om kunngjering osv.

FOA gjeld også dersom Opplæringsfartøy AS skal kjøpe det nye fartøyet, fordi selskapet må reknast som eit «offentligrettslig organ» etter FOA § 1-2 (1) c) og (2). Selskapet er eit sjølvstendig rettssubjekt, og det er oppretta for å tene ålmenta sitt behov; hovudformålet er å stille fartøyet til disposisjon for Måløy vgs. til bruk i opplæring. Fylkeskommunen eig 76,53 % av aksjane, og har såleis positivt fleirtal og kontroll over selskapet.

Om fylkeskommunen seljer seg ned/ut av selskapet, vil dette kunne medføre at selskapet ikkje lenger er omfatta av LOA og FOA. Fylkeskommunen si anskaffing vil uansett vere omfatta av LOA og FOA, og fylkeskommunen kan difor ikkje inngå avtale om leige (med Opplæringsfartøy AS) utan konkurranse m.m. i samsvar med FOA del III. Fylkeskommunen må konkurranseutsetje leige av fartøy, og Opplæringsfartøy må levere tilbod på lik linje med alle andre. I tillegg er det lite truleg at dei andre aksjonærane (dei fleste har i dag under 2 % kvar), eller andre, vil kjøpe fylkeskommunen sine 76,53 % i selskapet (mtp. formål, inntekter).

Dersom fylkeskommunen kjøper resten av aksjane i selskapet, må eit ev. kjøp av nytt fartøy gjennomførast i samsvar med LOA og FOA, men etter dette vil fylkeskommunen si leige av fartøyet frå selskapet vere unnateken frå reglane, jf. FOA § 3-1 om utvida eigenregi.

Uansett selskapskonstruksjon vil altså LOA og FOA gjelde for ei ev. anskaffing, inkl. krav til konkurranseutsetjing.

Etter fylkesrådmannen si vurdering tyder dette førebels på at det både i høve anskaffingsregelverket og reglar kring offentleg støtte, vil vere mest tenleg at fylkeskommunen sjølv står som eigar av eit nytt opplæringsfartøy. Fylkesrådmannen vil kome tilbake til vurdering kring eigarskap knytt til eit eventuelt nytt fartøy.

Eit eventuelt nytt fartøy må etter fylkesrådmannen si vurdering sjåast på som eit «klasserom». I økonomiplansaka, der dette notatet er vedlegg, tilrår fylkesrådmannen ei løyving til nytt opplæringsfartøy i 2019 på 100 mill. kr ekskl. mva. Det er førebels føresett at fylkeskommunen kjøper/byggjer båten sjølv og vert eigar av denne. Ved å eige båten sjølv, vert det føresett at vi får kompensert meirverdiavgifta knytt til investeringa.

4. Opplæringsfartøy i andre fylke

Fylkesrådmannen har sendt førespurnad til Hordaland, Møre og Romsdal og Trøndelag fylkeskommunar om kva skular som disponerer opplæringsfartøy, kva bruksområde fartøya dekker og korleis fartøya er finansierte. Førebels har vi berre fått svar frå Hordaland fylkeskommune.

Hordaland fylkeskommune har følgjande opplæringsfartøy:

Skule	Rubbestadnes vidaregåande skule
Fartøy/funksjonar	Opplæring på vg2 maritime fag
Finansiering/drift	Då båten vart kjøpt fekk skulen tildelt ca. 0,5 mill. kr i ekstramidlar frå opplæringsavdelinga. Dei øvrige kostnadane for å få båten godkjent vart dekkja med dugnad av tilsette, sponing av lokalt næringsliv og over skulen sitt eige budsjett. Båten er drifta over skulen sitt ordinære budsjett.
Skule	Austevoll vidaregåande skule
Fartøy/funksjonar	Disponerer 4 ulike fartøy i ulike storleikar; <ul style="list-style-type: none"> ✓ «Stø kurs» - 28,05 meter. Fartøyet er rigga for garnfiske. Elles er fartøyet utstyrt med nytt og moderne navigasjonsutstyr (mellom anna Ecdi-system), noko som gjer at fartøyet er særst eigna til navigasjonsundervisning på vg2 maritime fag og vg2 fiske og fangst. Fartøyet er i bruk både av vg1 naturbruk (om lag 6 veker på fiskeritokt i Lofoten), samt ein dag i veka pr. vg2-klasse. Austevoll vgs har to klassar vg2 maritime fag (matros/motormann), vg2 fiske og fangst, samt vg2 akvakultur. Difor er fartøyet i bruk inntil 4 dagar pr. veke. ✓ «Huftarøy» - 10,99 meter. Sertifisert med fartøyinstruks. Er godkjent og rigga for garn og linefiske, og har godkjenning til persontransport av totalt 12 personar. Blir brukt 4 dagar i veka av vg1 naturbruk. ✓ «Tobias» - 23 fot. Open plastbåt med innanbords motor, kjøpt inn til skulen rundt år 2000. Rigga med ein hydraulisk blokk til mindre fiske i området rundt skulen. Vert nytta om lag 4 dagar pr. veke av vg1 naturbruk. ✓ Livbåt – Hardling LBT 650. Vert nytta til opplæring av vg2 maritime fag, då i hovudsak gjennom kurset «førar av redningsfarkost og MOB-båt». Gjennomfører også kurset for elevar på vg2 maritime fag (matros) ved Rubbestad vgs og Bergen Maritime vgs.
Finansiering/drift	<ul style="list-style-type: none"> ✓ «Stø kurs» vart finansiert i samarbeid med lokalt næringsliv. Skulen sin del av finansieringa vart dekkja inn ved sal av gammalt fartøy, samt oppsparte midlar frå fiskeriinntekter. Dagleg/årleg drift av fartøyet er 3-delt. Skulen får eit tilskot frå opplæringsavdelinga, medan brorparten av drifta vert dekkja av fiskeriinntekter og av ordinært skulebudsjett. ✓ «Huftarøy» er finansiert av Austevoll vgs. med sal av gammal sjark, samt oppsparte midlar frå fiskeriinntekter. Dagleg drift vert finansiert over ordinært skulebudsjett. ✓ «Tobias» - dagleg drift vert finansiert over ordinært skulebudsjett. ✓ Livbåt – Hardling LBT 650. Finansiert med midlar frå HFK/opplæringsavdelinga, etter søknad frå Austevoll vgs. Dagleg drift vert finansiert over ordinært skulebudsjett. I skrivande stund ligg fartøyet ved verftet Bergen Group Services AS i Bergen for ei stor oppgradering (skifte av hovudmotor, hovudtavle, mm.) Dette er finansiert ved eit spleiselag mellom HFK, skulen og lokalt næringsliv.

5. Konsekvensar av nytt opplæringsfartøy

Oppfølging av målsettingar i mål- og strategidokumentet for vidaregåande opplæring i Sogn og Fjordane og vedteke målekart

Arbeidet med vurdering av behovet for nytt opplæringsfartøy viser at vurderingane som vart gjort i FT-sak 45/12, om opplæringsfartøy som ein viktig suksessfaktor for å få god kvalitet på opplæringstilbodet, framleis står ved lag. Dimensjoneringa av nytt fartøy, med høve til opplæring også på døgnbasis, vil gje elevane ei meir realistisk opplæring og førebuing til yrkeslivet. Dette er såleis ein viktig suksessfaktor for å nå målet i mål- og strategidokumentet «Mot nye høgder» og vedteke målekart om at Sogn og Fjordane skal ha den kvalitativt beste opplæringa.

Oppfølging av målsettingar i verdiskapingsplanen

Investering i nytt opplæringsfartøy står opp under delprogram 1.1 som ligg under den overordna strategien Satsing på sjømatnæringane, i verdiskapingsplanen;

Utvikle ei attraktiv fagutdanning på vidaregåande skule retta inn mot verdikjedene i sjømatnæringane.

Det er viktig å sikre attraktivitet i heile opplæringsløpet (vg1 og vg2), då vg1 naturbruk rekrutterer både til vg2 fiske og fangst og vg2 akvakultur og såleis utgjør halvparten av skuleløpet.

I årsplan 2018 for verdiskapingsplanen, vedteke i FU-sak 32/18, er eitt av måla at ein skal vurdere delfinansiering av opplæringsfartøy. Som ein del av dette skal finansiell deltaking frå fiskeri-næringa, Sogn og Fjordane fylkeskommune og andre samarbeidspartnarar synleggjerast.

6. Vidare arbeid

Fylkesrådmannen legg opp til ei eiga sak til fylkestinget til hausten om nytt opplæringsfartøy som m.a. vil omtale

- Tilråding av type båt/teknologi
- Vurderingar kring eigarskapen av nytt opplæringsfartøy
- Årlege driftskostnader
- Medfinansiering frå fiskerinæringa og andre samarbeidspartar

Vedlegg:

Rapport *Skulefartøy Måløy konsept og budsjettpris* m/vedlegg, utarbeidd av Maritime Engineering AS for Opplæringsfartøy AS