Omslagsfoto:

Fiskefartøyet *Gulafjord* fra 1916 på slipp på Mellemverftet i Kristiansund, oktober 2009.
Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

Jernbanefergene M/F *Storegut* og D/F *Ammonia* på Tinnsjøen på egen fredningsdag, august 2009.
Foto: Alexander Ytteborg, Riksantikvaren

Seminardeltakere prøveror kopi av samisk bask på Mortensnes, august 2008.
Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

Nasjonal verneplan for fartøy
2010 - 2017

Verneplanen er utarbeidet av seksjon for
fartøy og tekniske kulturminner ved
Kulturminneavdelingen hos Riksantikvaren.

Seksjonssjef: Alexander Ytteborg
Prosjektleder: Trine Lise Wahl

©Riksantikvaren 2010
Postboks 8196 Dep., 0034 Oslo
Besøksadresse: Dronningensgate 13
Tlf: 22 94 04 00, Faks 22 94 04 04
E-post: riksantikvaren@ra.no
Internett: www.riksantikvaren.no

Layout: Riksantikvaren
Trykk: Parajett AS
Opplag: 200
ISBN: 978-82-7574-062-2

INNHOLD

	Forord	7
	Sammendrag	9
DEL I	**HANDLINGSPLAN**	
Kap. 1	**Innledning**……...……...	11
1.1	Mål……...	12
Kap. 2	**Visjon**…….....	13
Kap. 3	**Anbefalte vernetiltak**…….	15
3.1	Frivillig engasjement…….....	15
3.2	Havnefasiliteter……...…….	17
3.3	Langsiktig vern av fartøy……	19
3.4	Verneflåte delegeres regionalforvaltningen……..…….....	20
3.5	Sektorrettet arbeid……..…….	21
3.6	Forvaltningssituasjonen……..	23
3.7	Kunnskapsbehov……	25
3.8	Fartøyregister…..…...……..……	27
3.9	Fartøyeiere og økonomi…….….....	28
3.10	”Små og åpne båter”…...……..……	29
3.11	Fartøyvernsentre, verft og båtbyggerier..…….....	30
Kap. 4	**Fremdrift og økonomi** ..……..…….	33
DEL II	**BAKGRUNN & STATUS**	
Kap. 5	**Historie**……..……..	37
5.1	Bakgrunn for bevaring av fartøy i flytende stand……	37
5.2	Det frivillige engasjementet……	40
5.3	Det statlige engasjementet……..……..	40
5.4	Fylkeskommunenes engasjement……	43
5.4.1	SAVOS-planen……	44
Kap. 6	**Status: Den vernede flåten og faglig ståsted**……	47
6.1	Representativitet……..……	47
6.1.1	Fartøykategorier……..…….……	50
6.1.2	Geografisk fordeling……	51
6.1.3	Alder……..……...	53
6.1.4	Bruttotonnasje……..…….……...	54
6.1.5	Fiskeflåten: ”Strukturering”, kondemnering og vern …….……	55
6.2	”Små og åpne båter”…….....	56
6.3	Fartøyeiere og økonomi……...	57
6.4	Fartøyvern som fagdisiplin og kunnskapsbehov……	58
6.5	Fartøyvern i andre nordiske land..……...	59
6.6	Internasjonalt samarbeid……..	60

Kap. 7 **Kulturminneloven, forvaltning og ressurser**……... 61
7.1 Kulturminnelovens § 14a: fredning av båter…….. 61
7.2 Kulturminnelovens § 23: Uførselsforbud…… 63
7.3 Status som "vernet skip"……. 64
7.4 Verneavtale og tinglysning…….. 64
7.5 Ansvarsforskriften……... 64
7.6 Register for fartøy…… 65
7.7 Ressurssituasjonen …….. 66

Kap. 8 **Skipssikkerhet: Ny forskrift for skip som er vernet**…….. 69

Kap. 9 **Sektorrettet ansvarsfordeling**……... 71
9.1 Prinsippet om sektoransvar…….. 71
9.2 Myndighetsutøvere og statlige eiere…… 71

Kap. 10 **Status: Fartøyvernsentre og ordinære verft**……... 79
10.1 Fartøyvernsentrene…….. 79
10.1.1 Fellestjenester ved fartøyvernsentrene…… 79
10.1.2 Istandsettingsoppdrag ved fartøyvernsentrene…… 81
10.1.3 Hardanger Fartøyvernsenter…… 82
10.1.4 Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter…….. 82
10.1.5 Nordnorsk Fartøyvernsenter…… 83
10.2 Verft og båtbyggerier…….. 84
10.3 Sentrale ufordringer for fartøyvernsentre, ordinære verft/båtbyggerier 84

Kap. 11 **Analyse av dagens fartøyvernsituasjon** ….…… 87

Henvisninger……... 89

Appendiks:

1. Begrepsavklaring
2. Tabell: søknader om tilskudd fordelt på fartøykategorier, fylke og år (2005 - 2010)
3. Tabell: tilskudd fordelt på fartøykategorier, fylke og år (2005 - 2008)
4. Gebyrfritak/avgiftslettelser for eiere av vernede fartøy
5. Fartøyliste – flytende
6. Fartøyliste – større fartøy bevart på land
7. Mandat
8. Oversikt over parter som har bidratt til arbeidet med verneplanen
9. Direktoratets høringsutkast. Innkomne uttalelser

Vedlegg

1. *Hvordan kan hensynet til de små og åpne båtene best ivaretas?*
   Ved Forbundet KYSTEN
2. *Eierens rolle*
   Ved Norsk Forening for Fartøyvern

Underlagsrapport

(kan lastes ned fra Riksantikvarens hjemmesider eller bestilles i Riksantikvarens bibliotek):

Regionalt fartøyvern. Evaluering av overføringsmodellen 2009 Ved Hordaland fylkeskommune på oppdrag fra Riksantikvaren

FORORD

Det er en stor glede å kunne presentere en nasjonal verneplan som handler om flytende kulturminner. Fartøy er den eneste bevegelige kulturminnekategorien som Riksantikvaren forvalter per 2010. At fartøy er løse og flyttbare kulturminner gir mange utfordringer som er relativt nye og annerledes enn vern av mer tradisjonelle, faste og landbaserte kulturminner.

Fartøyvernet handler imidlertid ikke bare om fartøyene i seg selv men også om de mange frivillige som påtar seg arbeid for å ivareta dem. Tusenvis av dugnadstimer legges ned hvert år for å ivareta fartøy med kulturhistorisk verdi. Det er derfor også et viktig mål for Riksantikvaren å legge best mulig til rette for at de frivillige får så gode rammevilkår som mulig.

Arbeidet med verneplanen er viktig, nettopp fordi arbeidet tydeliggjør problemstillingene vi står ovenfor, gjør oss mer bevisst på hvor vi står og på hvor veien bør gå videre. Samtidig har mange ulike parter bidratt med innspill og interessen rundt arbeidet har vært stor. Planen som sluttført produkt vil derfor være et viktig og nyttig grunnlagsdokument for forvaltning av fartøy i tiden som kommer.

Vi ønsker å benytte anledningen til å takke for samarbeidet med interesseorganisasjonene, referansegruppen, fylkeskommunene og øvrige deltakere. Vi ser frem til det videre samarbeidet for å nå vårt felles mål: *Å ivareta våre flytende kulturminner på en best mulig måte*.

Jørn Holme
riksantikvar

SAMMENDRAG

Bakgrunn og mål

Regjeringen har bestemt at det skal lages en ny verneplan for fartøy. Det ble nedfelt i den første Soria Moria-erklæringen (2005 – 2009). Erklæringen slår fast at Regjeringen skal: "*Øke tilskuddsmidlene til fartøyvern til et stabilt og forutsigbart nivå og utarbeide en nasjonal verneplan for fartøy der det går fram hvordan en kan ta vare på et representativt utvalg fartøy*". Ti konkrete bevaringsprogram, derav "Bevaringsprogrammet for fartøy", har startet opp siden 2005. I kulturminneåret 2009 tok Regjeringen et krafttak for å følge opp Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2004 – 2005) *Leve med kulturminner*. Miljøverndepartementets budsjett samme år, sammen med opptrappingsplanen vedtatt i Stortinget i 2005, førte i 2009 til et særlig løft for fartøyene. Fartøyvern har de senere årene blitt et politisk satsningsområde, og det er behov for ny og oppdatert informasjon om vernefeltet. Det overordnede målet med verneplanen er å utvikle en strategi for hvordan et representativt utvalg fartøy skal kunne bevares for fremtiden.

Metode

Mandatet for verneplanarbeidet ble i 2007 oversendt Riksantikvaren fra Miljøverndepartementet, og Riksantikvaren startet arbeidet sommeren 2008. I mandatet listet Miljøverndepartementet opp en bredt anlagt referansegruppe. I tillegg til referansegruppen har det blitt arbeidet gjennom en mindre styringsgruppe med representanter fra Riksantikvaren. Referansegruppen fikk høsten 2009 et førsteutkast til uttalelse. Relevante innspill fra referansegruppen ble innarbeidet i verneplanen av Riksantikvaren. Et nytt utkast ble sendt til høring vinteren 2009/10. Regionalforvaltningen og museumssektoren m.fl. var da også blant høringsinstansene, og relevante innspill ble igjen innarbeidet i planen. I mandatet er det nedfelt oppgaver til interesseorganisasjonene Norsk Forening for Fartøyvern og Forbundet KYSTEN. Rapportene er vedlagt verneplanen.

Resultat

En kartlegging og analyse av dagens situasjon viser hvordan fartøyvernet oppsto som følge av frivillige krefter på 1960- og -70-tallet og hvordan faget og den historiske flåten har utviklet seg frem til i dag. Utredningen viser at det ikke er én enkelt men flere faktorer som må ligge til grunn for at det skal være mulig å sikre et representativt utvalg fartøy for fremtiden:

Til tross for at bruk av fartøy i stor grad berører svært mange ulike etater, viser utredningen at fartøyvernet i mindre utstrekning er innarbeidet i den helhetlige miljøpolitikken. Statlige sektorers beskjedne innsats på feltet svekker mulighetene for bevaring av fartøy. I rollene som både myndighetsutøvere og eiere har statlig sektor ikke integrert tanken om bevaring av fartøy i nevneverdig grad (bortsett fra Forsvaret). Dette gjenspeiles også innad i kulturminneforvaltningen som tradisjonelt har et sterkt fokus på landbaserte kulturminner. Fartøy som kulturminner er heller ikke integrert i Kongelig Resolusjon av 2006 som sikrer ivaretakelse og vern av et utvalg kulturminner i statens eie. For bevaring av fartøy i et langsiktig perspektiv er det nødvendig at både statlig og privat sektor ser sitt ansvar for fartøyene. Riksantikvaren ser det som helt nødvendig med styrket tverrsektorielt arbeid for at fartøyene også i realiteten integreres i miljøpolitikken.

Dagens forvaltningsressurser til fartøyvern er svært begrenset. Det er behov for en bedre balanse mellom størrelsen på den vernede flåten, størrelsesordenen på tilskuddsmidlene over statsbudsjettet og bemanningsnivået til fartøyvern i kulturminneforvaltningen. For at forvaltningen skal kunne drive vernefeltet i positiv retning gjennom analytisk og syntetiserende arbeid, strategisk utvelgelse av nye verneobjekter og oppfølging av frivillige, fartøyeiere, fartøyvernsentre, båtbyggerier og verft er det nødvendig at feltet får større prioritet.

Det er behov for at ansvar for fartøyvern i en viss grad delegeres til regionalt forvaltningsnivå. Det er formålstjenelig for vernefeltet at fylkeskommunene bidrar slik at fagkompetansen forankres i flere forvaltningsorganer, samtidig som det bidrar til at fartøyeiere kommer i tettere dialog med den regionale og lokale kulturminneforvaltningen. I tråd med overordnede politiske føringer i

regionalpolitikken anbefaler derfor Riksantikvaren at regionalforvaltningen får fartøyvernansvar. Det foreslås at regionalforvaltningen får ansvar for *verneflåten* mens Riksantikvaren forvalter den *fredede* flåten.

Et av hovedargumentene for dette er at frivillig engasjement og håndverkskompetanse best ivaretas gjennom det "brede" arbeidet med verneflåten. Det "brede" arbeidet sikrer derimot ikke at et bestemt utvalg fartøy med nasjonal verneverdi sikres et varig vern, jf. Soria Moria-erklæringen . Riksantikvaren vil hovedsakelig arbeide med fredningssaker og utvelgelse av en fredet flåte.

Det frivillige engasjementet er en viktig ressurs for fartøyvernet. Det er derfor en bekymring at det generelt sett i det norske samfunn er blitt vanskeligere å rekruttere frivillige. Innen fartøyvernet er en av utfordringene at antallet yrkesaktive i direkte sjø- eller fartøytilknyttet næring har gått kraftig ned gjennom siste generasjon. Dette kan være en trussel for fremtidig rekruttering av frivillige. Viktige virkemidler i denne sammenheng vil være å stimulere til økt deltakelse for de frivillige, sørge for å gi mer forutsigbare rammevilkår og samtidig erverve ny kunnskap om hva som må gjøres for å opprettholde rekrutteringen av frivillige til fartøyvernet. En delegeringsmodell vil støtte oppunder ønsket om bedre stimulering av det frivillige engasjementet.

Det er et stort kunnskapsbehov i fartøyvernet. Kunnskap om kulturminnene er grunnleggende for en god forvaltning og for å skape forståelse for vernearbeidet. Når mulighetene for registrering, kunnskapsutvikling og fordypning ikke er godt nok til stede, fører dette vernedisiplinen i negativ retning. Generelt har kulturminneforvaltningen et mål om å utvikle tiltak for kunnskapsoppbyggingen i planperioden, jf. St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*. Viktige virkemidler her er å bidra til kompetansehevende prosjekter som går over tid. Mer kunnskap og oversikt vil sikre at det er et representativt utvalg fartøy som bevares. For bedre vurdering av hva som er et representativt utvalg er det også nødvendig med etablering av en felles database for fartøyene. Det eksisterer i dag kun en regnearkliste over de objektene som er underlagt vern. For bevaring av et representativt utvalg fartøy må det ligge bedre rammebetingelser for arbeidssituasjonen til kulturminneforvaltningen.

Et tettere samarbeid med museumssektoren om felles problemstillinger og oversikt over hva som er bevart i både museum og i drift er viktig for den videre kunnskapsutviklingen innen fartøyvernet. Museumssektoren har en viktig rolle når det gjelder helheten i bevaringen av et representativt utvalg fartøy.

Innen fartøybevaring fører istandsetting og vedlikehold etter antikvariske prinsipper til merkostnader for fartøyeiere. Det er imidlertid ikke bare nødvendig å forbedre de økonomiske rammevilkårene til fartøyeiere, det er også behov for å finne gode alternative bruksmåter for vernede fartøy. Samtidig er det nødvendig å styrke fartøyeiers rett til havnefasiliteter og legge bedre til rette for veteranskipshavner. For bevaring av et representativt utvalg flytende fartøy er det en forutsetning at de har et sted å ligge til kai, hvilket forutsetter et større ansvar hos kommuner og havnevesen for tilrettelegging.

Det er behov for å fjerne størrelsesbegrensningen nedad for fartøy som kan falle inn under fartøyvernet: Alle typer fartøy og alle størrelser integreres i fartøyvernet. På grunn av det store omfanget av små tradisjonsbåter er det nødvendig med en egen plan for hvordan disse skal integreres i fartøyvernet.

For at fartøyene skal kunne brukes må de også kunne istandsettes og vedlikeholdes etter de håndverksmetodene som var gjeldende i fartøyenes driftperiode/byggetidspunkt. De tre nasjonale fartøyvernsentrene og de ordinære verftene og båtbyggeriene som utfører antikvariske oppdrag, er viktige kunnskapsressurser. At den immaterielle kunnskapen som er knyttet til vedlikehold og istandsetting av fartøyene ivaretas er en forutsetning for at fartøyene kan brukes og bevares. Det stimuleres til samarbeid, dialog og større åpenhet mellom fartøyvernsentre, båtbyggerier og verft. Det anbefales at det gjennomføres en evaluering av fartøyvernsentermodellen i planperioden slik at fartøyvernsentrene får en tydeligere definert rolle i vernefeltet.

DEL I: HANDLINGSPLAN

1 INNLEDNING

"Øke tilskuddsmidlene til fartøyvern til et stabilt og forutsigbart nivå og utarbeide en nasjonal verneplan for fartøy der det går fram hvordan en kan ta vare på et representativt utvalg fartøy".

Soria Moria (2005 – 2009)

Da regjeringen la frem sin politiske plattform i 2005 ga de samtidig et løfte om å arbeide for at fartøyvernet skulle ivaretas bedre gjennom økte tilskuddsmidler, samt at det skulle utarbeides en nasjonal verneplan for fartøy.

For gjennomføring av regjeringens mål er det nødvendig med en oppdatert, overordnet strategi for fartøyvernet, slik at et utvalg av de fartøyene som skal representere vår maritime kulturarv blir bevart for de generasjonene som kommer etter oss.

Små og store fartøy[1] er representanter for en helt spesiell nasjonal, kulturhistorisk verdi. En stor del av befolkningen ønsker å være med på å verne om de flytende kulturminnene, og står fast ved at kunnskapen om de lange kulturtradisjonene som er knyttet til dem skal sikres, ivaretas og formidles til kommende generasjoner.

Det er flere faktorer som truer bevaringen av de flytende kulturminnene: De større dekkede fartøyene er svært utsatt for ytre påkjenninger fra vann og vær; råte-, rust og vannskader gjør fartøyvernet til et kostbart og krevende verneområde; verneinteressene er ofte lite forenelige med andre statlige sektorers mål om effektivisering (eksempelvis fiskeflåten og strenge krav til sjøsikkerhet) og kunnskapen om istandsetting, vedlikehold og reparasjoner av de flytende kulturminnene står fare for å forsvinne. I tillegg er frivillige en viktig ressurs innen fartøyvernet, og rekruttering av frivillige står i fare for å synke i takt med øvrig frivillig arbeid. De stadige endringene i samfunnet truer bevaringen av de eldre, flytende fartøyenes egenart.

Mangfoldet av de tradisjonelle, store, dekkede fartøyene kan være i ferd med å forsvinne, mens det ved norske museer har vært mulig å bevare relativt mange av de mindre tradisjonsbåtene.

[1] Presisering av begrepsbruk i appendiks 1.

1.1 Mål

Miljøverndepartementet har utarbeidet mandatet for arbeidet som ligger til grunn for utarbeidelsen av verneplanen (appendiks 7). Riksantikvaren har vært faglig ansvarlig for at verneplanen blir utarbeidet i tråd med mandatet.

Målet er å finne gode og langsiktige løsninger som gjør det mulig å bevare og sikre et representativt utvalg bevaringsverdige fartøy for fremtiden. Et slikt utvalg skal gjenspeile de viktigste trekkene gjennom landets fartøykultur og virksomhet på sjøen, innlandsvann, elver og vassdrag.

Hensikten med planen er å kartlegge dagens situasjon, belyse de problemstillinger dagens fartøyvernforvaltning står overfor samt å fremme forslag til strategier og tiltak til hvordan vernehensynet bedre kan ivaretas.

Verneplanen skal være et grunnlagsdokument og en viktig premiss for fremtidige bevilgninger og prioriteringer fra politikere, miljøforvaltning og kulturminneforvaltning. Planen skal samtidig gi fartøyeiere større forutsigbarhet og bedre rammevilkår.

Det er i dag ikke en ressurssterk forvaltning for vernede fartøy. Oppnåelse av målene forutsetter økte ressurser til fartøyvernforvaltningen.

Figur 1: M/K *Tjeldsund* bygget på Saltdal Patentslipp i Rognan i 1935. Kutteren har gått i fiske i Lofoten og i Finnmark, og er en viktig representant for den nordnorske fiskerinæringen. Fartøyet er nylig istandsatt ved Nordnorsk fartøyvernsenter i Gratangen. Foto: Nils Marius Johansen, Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum

2. VISJON

I 2020:

Representerer utvalget vernede fartøy landets fartøyhistoriske utvikling og maritime virksomhet. Et utvalg fartøy er fredet, godt dokumentert, istandsatt til et forsvarlig nivå og gjenspeiler stor geografisk, sosial, tidsmessig, typologisk og funksjonell bredde, jf. nasjonalt resultatmål nedfelt i St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*.

I 2014:

I. Er rundt 250 fartøy vernet og cirka 15 fartøy fredet.

II. Baseres valg av fredningsobjekter på god oversikt og solid kunnskap. Fredningsinstituttet brukes oftere og strategisk.

III. Er det igangsatt langsiktige og landsdekkende registrerings-, bevarings- og dokumentasjonsmetoder for bevaringsverdige fartøy. Metodene tilfredsstiller forvaltningens behov for oversikt og kunnskap.

IV. Har ressursnivået innen fartøyvernforvaltningen nådd et forsvarlig nivå.

V. Har fartøyeiere gode økonomiske rammevilkår, forutsigbarhet og tett oppfølging av kulturminneforvaltningen.

VI. Er det god oppslutning fra frivillige og rammebetingelsene for det frivillige arbeidet er betydelig forbedret.

VII. Er det etablert en regional fartøyvernforvaltning.

VIII. Arbeider sentral kulturminneforvaltning på tvers av departementene og samarbeider godt med relevante sektorer, interesseorganisasjoner og fartøyeiere.

IX. Har fartøyvernsentrene en tydelig rolle i vernefeltet. De er en viktig kunnskapsressurs og er utfyllende til det frivillige engasjementet.

Figur 2: D/F *Ammonia* ved Mæl jernbanestasjon på Tinnsjøen. Fergen har inngått i transportåren Notodden – Tinnoset – Rjukan, og ble fredet på 100-årsdagen for Tinnosbanen 9. august 2009. Fergen er den siste gjenværende dampdrevne jernbanefergen i verden. Fartøyet er en unik representant for norsk industri-, transport- og krigshistorie, og er del av den helhetlige bevaringen av Rjukan som foreslått verdensarvsted. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

3. ANBEFALTE VERNESTRATEGIER OG TILTAK

3.1 Frivillig engasjement

Det frivillige engasjement er av stor betydning for fartøyvernet, jf. avsnitt 5.2. Det frivillige fartøyvernet, i form av lag, organisasjoner, foreninger og enkeltpersoner, forvalter en omfattende og mangesidig kompetanse. Disses bidrag gjennom kunnskap, dugnad og engasjement er regelen og ikke unntaket for at istandsettingsprosjekter blir vellykkede. Frivilliges interesse for fartøy har ofte en sammenheng med tidligere arbeid på sjøen eller en familiebakgrunn der nærhet til hav, fartøy, fiske og sjømannsliv har stått sentralt. Antallet yrkesaktive i direkte sjø- eller fartøytilknyttet næring har gått ned gjennom hele siste generasjon. Dette er en utfordring for fremtidig rekruttering av frivillige.

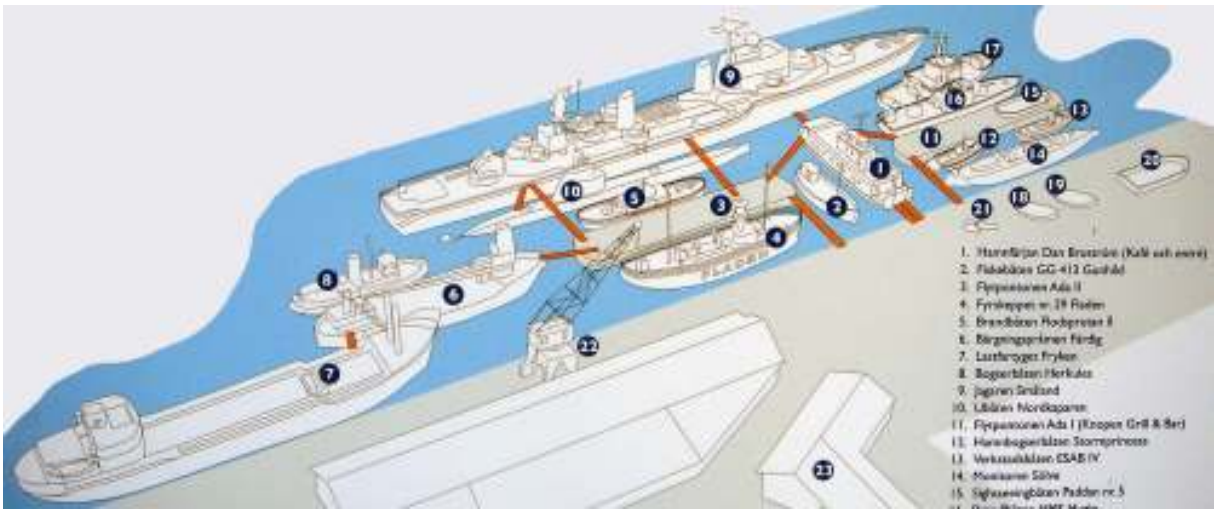
Forbundet KYSTENs utredning "Hvordan hensynet til små og åpne båter best kan ivaretas" (se vedlegg 1) og tidligere undersøkelser har satt fokus på den frivillige sektors kunnskap om kulturminner og kulturminneforvaltning. Konklusjonene viser at det frivillige kulturvernet ønsker og har et behov for å forbedre sine praktiske kunnskaper innen antikvarisk fartøybevaring. Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) påpeker i sin utredning "Eiers rolle" (se vedlegg) at det er et stort behov for økt kompetanse innen alle nivåer av fartøyvernet. Det legges videre vekt på at det frivillige fartøyvernet ønsker og har behov for kompetanseheving innen emner som regelverk, prosjektbeskrivelser og dokumentasjon av fartøy.

Strategi

Stimulere til økt deltakelse for det frivillige fartøyvern gjennom initiativ til kompetansehevende prosjekter og sørge for at det frivillige fartøyvern får mer forutsigbare rammevilkår. Kulturminneforvaltningen skal erverve ny kunnskap om hva som må gjøres for å opprettholde rekrutteringen innen fartøyvernet.

Forslag til tiltak

- Kulturminneforvaltningen skal bidra med ressurser for kompetansehevende prosjekter for det frivillige fartøyvern.
- Fartøyvernsentrene skal bidra med sin kunnskap og kompetanse overfor eiere av vernede fartøy. Sentrene skal gjøre sine kunnskapsressurser mer tilgjengelig.
- Kulturminneforvaltningen skal sørge for at det blir utarbeidet bedre informasjonsmateriell om fartøybevaring.
- Samspill mellom frivillige organisasjoner, kulturminnemyndighetene og fartøyvernsentrene skal gi muligheter for gjensidig påvirkning og erfaringsutveksling.



Figur 3 og 4: En kommunes viktigste ansvar overfor fartøyvernet er å bidra med havnefasiliteter for vernede fartøy. Göteborg kommune i Sverige bidrar med både havneareal og midler til drift av utstillingshavnen "Maritiman" i byens sentrum (foto og illustrasjon ovenfor). Vel 20 fartøy ligger til kai som flytende kulturminner og er samlet en viktig miljøfaktor i bybildet. Ledelsen for "Maritiman" har et nært samarbeid med byens havnevesen. I Norge er Oslo og Kristiansand to av få kommuner som har en strategi for vern av bevaringsverdige fartøy: Oslos strategi legger opp til at det skal sikres en arbeidshavn for fartøy med sentral beliggenhet, skur på land, enkle tekniske fasiliteter, toleranse for høy aktivitet og tilrettelegging for publikum (Sjursøya er foreslått lokalitet). I tillegg foreslås en strategi som styrker Akershuskaia og Rådhuskaia som utstillingshavner (Byantikvaren i Oslo 2009). I Kristiansand er opprettelsen av en egen museumshavn for vernede skip innarbeidet i kommunedelplanen for utviklingen av havnen og bysenteret. Utgangspunktet for planene er prosjektet "Porto Franco – Kristiansands kulturelle frihavn" som er et av pilotprosjektene i Riksantikvarens verdiskapingsprogram. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

3.2 Havnefasiliteter

De mange pågående og gjennomgripende forandringene i havnebyene gir konsekvenser for havnenes infrastruktur og muligheter for kaiplass. Tidligere var havnene fartøyenes hovedarena, mens havnene nå i stor grad bygges ut til boligformål. Det er et mål om bedre tilrettelegging i havnene slik at vernede fartøy lettere kan få kaiplass og mulighet til å inngå i samlede maritime kulturmiljøer.

Rett til havnefasiliteter (kaiplass, skur på land og enkle tekniske fasiliteter) er en avgjørende faktor for om frivillige krefter makter å verne om de flytende kulturminnene. I Norge finnes det få havner hvor det er tilrettelagt for å ha vernede fartøy til kai. Havneplasser er spesielt krevende å oppdrive i bynære strøk hvor konkurransen er stor og prisene høye.

Fiskeri- og kystdepartementet la i 2009 frem ny havne- og farvannslov. Et av hovedmålene med den nye loven er å skape et juridisk rammeverk som bidrar til at havnene får utvikle seg som logistikknutepunkt. Kommunene står ut i fra den nye loven friere til å ta kommersielle hensyn, noe som kan forringe vernede fartøyers mulighet for kaiplass. Det er uheldig at det på den ene siden bevilges offentlige midler til istandsetting og drift av vernede fartøy mens det på den andre siden oppkreves avgifter til det offentlige (det kommunale havnevesen) for kaiplass og havneopphold fra de samme fartøyene.

Strategi

Styrke fartøyeiers rett til havnefasiliteter og legge bedre til rette for samlede, helhetlige maritime kulturmiljøer. Øke mulighetene for at vernede fartøy som ikke har anledning til å seile inngår i veteranskipshavner/utstillingshavner og maritime opplevelsessentra.

Tiltak

- Sentral kulturminneforvaltning arbeider bevisst opp mot andre statlige myndigheter, som blant annet Fiskeri- og kystdepartementet, for å sikre gode rammevilkår for vernede fartøy i havner.
- Sentral og regional kulturminneforvaltning arbeider bevisst opp mot kommunene for å likestille fartøyvern med andre lokale kulturvernaktiviteter. Dette for å oppnå tilrettelegging i havner fra kommunenes side, samt for konserverende opplag.
- Sentral og regional kulturminneforvaltning arbeider for fritak fra avgifter på havnefasiliteter for vernede fartøy.
- Sentral kulturminneforvaltning arbeider opp mot kommuner og fylkeskommuner for etablering av arbeidshavner, veteranskipshavner/utstillingshavner og helhetlige maritime miljøer.

Figur 5 og 6: Bilfergen B/F *Gamle Kragerø* (tidligere B/F *Kragerø*) utgjorde en viktig livsnerve med frakt av folk, biler og varer i Kragerøregionen fra 1960 – 1988. I perioden 1988 – 2009 var fergen eid av Bastøy fengsel og gikk i trafikk mellom Horten og Bastøy under navnet B/F *Foldinferga*. Fergen har hatt en viktig plass i dagliglivets historie og ble fredet i forbindelse med Kulturminneåret 2009, som hadde fokus på dagliglivets kulturminner. Øverst: Ved Gomøy sommeren 1987, foto: Kragerø Fjordbåtselskap. Nederst: På Jomfrulandsrenna på fredningsdagen 28. juli 2009, foto: Knut van der Wel.

3.3 Langsiktig vern av fartøy

Et av formålene med verneplanen er "å definere relevante metoder og virkemidler for å gjennomføre vernet", jf. mandatet fra Miljøverndepartementet. Flåten er mangfoldig og inneholder et stort antall fartøy. Per første halvdel av 2010 er fem fartøy fredet etter kulturminneloven mens 220 fartøy er vernet gjennom verneavtale.

Fartøyutvalget skal faglig sett representere et tverrsnitt av norsk fartøyhistorie. For å nå dette målet er det behov for at et mindre antall fartøy prioriteres og gis varig vern gjennom fredningsinstituttet. Å prioritere et fåtall fartøy gir imidlertid en risiko for nedgang i den viktige, frivillige innsatsen og for å miste bredden i den veletablerte verneflåten. Fagfeltet er svært tjent med at motivasjonen og arbeidsinnsatsen til det frivillige fartøyvern består. Bredden innen håndverkskompetanse ved fartøyvernsentre, båtbyggerier og verft står også i risikosonen for å bli berørt dersom det kun prioriteres et fåtall fartøy som fredes etter kulturminneloven.

Den faglige vurderingen for bevaring av et mindre utvalg fartøy samstemmer ikke med stimulering av frivillig engasjement og opprettholdelse av håndverkskompetanse innen fartøybevaring. Målet om at regionalforvaltningen får en større rolle innen fartøyvernet er også mindre oppnåelig dersom det kun bevares et lite utvalg fartøy. Det er derfor naturlig at et langsiktig vern av fartøyene også tar hensyn til frivillig innsats, håndverkskompetanse og regionalforvaltningens fremtidige rolle. Riksantikvaren foreslår derfor at direktoratet på sikt selv forvalter fredningssakene ut i fra et nasjonalt perspektiv, mens verneflåten blir delegert regionalforvaltningen med tilførte midler. Mer om delegering i neste avsnitt (3.4).

Utvelgelse til vern baseres på en systematisk gjennomgang av fartøykategoriene.

Strategi

Riksantikvaren starter opp strategisk utvalg av fredningsobjekter per kategori i løpet av 2010. Fartøyene er i hovedsak offentlige tilgjengelige, har allmenn interesse, lokal forankring og en realistisk økonomisk mulighet til å settes og holdes i stand. Arbeidet løper frem til 2017.

Forslag til tiltak

- Riksantikvaren delegerer forvaltningsansvaret for verneflåten til regionalforvaltningen, se avsnitt 3.4. Verneflåten består og vil kunne øke i antall i samme takt som tidligere.

- Riksantikvaren starter fredningsarbeid per fartøykategori:
  1. I 2010 avslutte oppstartet arbeid med fredning av utvalg innen fergeflåten.
  2. I 2011 starte opp fredning av utvalg innen passasjerskipsflåten (avsluttes 2013).
  3. I 2012 starte opp fredning av utvalg innen fiskeflåten (avsluttes 2014).
  4. I 2013 starte opp fredning av utvalg innen spesialskipsflåten (avsluttes 2015).
  5. I 2014 starte opp fredning av utvalg innen lasteskipsflåten (avsluttes 2016).
  6. I 2015 starte opp fredning av utvalg innen for fritidsbåter (avsluttes 2017).

- Fredede fartøy skal ha en forvaltningsplan.

- Riksantikvaren skal, gjennom internasjonalt samarbeid, også søke å sikre bevaring av større skip med høy verneverdi. I tilegg til bevaring av store skip gjennom dokumentasjon, er det dialog mellom representanter fra østersjølandene (*Østersjøsamarbeidet*, jf. avsnitt 6.5) om oversikt og planer for bevaring av større skip med delt internasjonalt ansvar. Dette på grunn av kostnadsnivået.

3.4 Verneflåte delegeres regionalforvaltningen

Den sittende regjeringen (2010) har gjennom ”forvaltningsreformen” lagt grunnlaget for å styrke fylkeskommunenes rolle som regionale utviklingsaktører, jf. St.meld. nr. 25 (2008–2009) *Lokal vekstkraft og framtidstru. Om distrikts- og regionalpolitikken*. Regionalt fartøyvern har ikke vært utprøvd i stor grad. Egen lovhjemmel for fredning av fartøy ble vedtatt i 2000. Det ble i perioden 2001/02 – 2009 gjennomført en forsøksordning hvor noe ansvar er delegert utvalgte fylkeskommuner. Forsøksordningen er basert på en ”overføringsmodell” som ble foreslått i egen fartøyvernplan for den såkalte ”SAVOS-regionen”[2]. På oppdrag fra Riksantikvaren har Hordaland fylkeskommune i 2009 evaluert ordningen. Det kan i avsnitt 5.4.1 og i egen evalueringsrapport leses mer om problemstillingene og resultatene[3].

Utkast til ny verneplan for fartøy (2010 - 2014) ble vinteren 2009/10 sendt regionalforvaltningen til uttale. Riksantikvaren mottok 13 høringsuttalelser fra regionalforvaltningen. En gjennomgående tilbakemelding er en positiv holdning til delegering av fartøyvern forutsatt at regionalforvaltningen tilføres ressurser. Dette er mer utdypet i appendiks 9 (avsnitt 9.2.1.1).

En større nærhet mellom fartøyeier og forvaltning er formålstjenelig for fartøyvernet. Samtidig har regionalforvaltningen størst kunnskap om hvilke prosjekter som gir stort engasjement lokalt og regionalt. Et slikt engasjement er viktig for fartøyvernet da det vil bidra til stimulering av det frivillige engasjementet. Ved en eventuell delegering av verneflåten til regionalforvaltningen skal Riksantikvaren fortsatt være forhandlingspart i forhold til andre myndigheter, dette spesielt med tanke på Fiskeri- og Sjøfartsdirektoratet. Ved tildeling av vernestatus vil regionalforvaltningen sende innstilling om dette til Riksantikvaren.

En delegering vil ses i sammenheng med et forslag om å også delegere andre vernefelt til regionalforvaltningen. Forslaget planlegges fremlagt i løpet av 2012.

Strategi

Verneflåte delegeres regionalforvaltningen. Riksantikvaren forvalter fredede fartøy.

Forslag til tiltak

- Regionalforvaltningen skal erverve god kunnskap om fartøyvern.
- Regionalforvaltningen skal bidra til større nærhet mellom fartøyeier og forvaltning.
- Regionalforvaltningen skal stimulere til lokalt/regionalt engasjement og frivillig innsats.
- Regionalforvaltningen skal fordele midler til verneflåten.
- Riksantikvaren fordeler formell vernestatus etter anbefaling fra regionalforvaltningen (dette på grunn av formaliteter rundt sertifisering / Sjøfartsdirektoratet).
- Riksantikvaren skal som del av den totale satsingen på kompetanseutviklende prosjekter for fartøyvern utvikle faglige retningslinjer, gi god veiledning og bidra til opplæring av regional forvaltning.

[2] Fartøyvernplanen for SAVOS-regionen (fylkene Aust-Agder, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn- og fjordane, og Møre og Romsdal), utarbeidet av Norsk Sjøfartsmuseum, kan lastes ned fra Riksantikvarens hjemmesider (www.ra.no) eller lånes fra Riksantikvarens bibliotek.
[3] *Regionalt fartøyvern. Evaluering av overføringsmodellen.* Hordaland fylkeskommune 2009. Kan lastes ned fra Riksantikvarens hjemmesider (www.ra.no) eller lånes fra Riksantikvarens bibliotek.

3.5 Sektorrettet arbeid

Det er behov for at fartøyvernet integreres som del av det sektorovergripende arbeidet, jf. kapittel 9. Sektorrettet arbeid er en forutsetning for å sikre at statlige etater tar eget ansvar for bevaringsverdige fartøy fra egen sektor, både som eiere og som myndighetsutøvere. Det statlige landsverneplanarbeidet, etablert etter kongelig resolusjon av 2006, tar ikke hensyn til fartøy. De ulike etatene er allikevel, i henhold til kulturminneloven, pålagt å ivareta kulturminner fra egen sektor. Etatene skal i henhold til loven forebygge skader på, og hindre tap av, kulturminner som følge av egen virksomhet. Kulturminnelovens formålparagraf lyder som følger: ”*Kulturminner og kulturmiljøer med deres egenart og variasjon skal vernes både som del av vår kulturarv og identitet og som ledd i en helhetlig miljø- og ressursforvaltning*”.

Strategi

Styrke integrering av fartøy som kulturminner i den helhetlige miljøpolitikken. Sentral kulturminneforvaltning arbeider opp mot relevante departementer og underliggende etater slik at andre statlige sektorer tar et selvstendig og større ansvar for egne fartøy som kulturminner.

Forslag til tiltak

- Kulturminneforvaltningen skal arbeide tverrsektorielt for å styrke fartøyvernets rolle i offentlig og privat sektor.
- Riksantikvaren skal ha et nært samarbeid med Sjøfartsdirektoratet om forståelse og tolkning av eget regelverk for vernede og fredede fartøy.
- Riksantikvaren skal opprette et nærmere samarbeid med ABM-utvikling hvor det tas stilling til hensynet til og registreringen av de museale fartøyene som ABM-utvikling har koordineringsansvar for.
- Riksantikvaren oppretter et nærmere samarbeid med Kulturminnefondet, som hovedsakelig gir økonomisk støtte til private eiere av kulturminner, herunder eiere av alle typer fartøy.
- Riksantikvaren oppretter et nærmere samarbeid med Norsk Kulturråd, som støtter opp under kulturvernprosjekter innen dokumentasjon, formidling og bevaring[4].
- Kulturminneforvaltningen skal fremme fartøyverninteresser, som blant annet regelverk, havnefasiliteter, for andre statlige myndigheter.

[4] Kulturrådet gir ikke støtte til museer som får bevilgninger gjennom det nasjonale museumsnettverket.

Figur 7: *Christiane* av Drammen vant prisen for årets verftsrestaurerte seilbåt under Risør trebåtfestival i 2009. Moen Trebåtbyggeri har ledet restaureringsarbeidet i samarbeid med Riksantikvaren og eierne, Sjøspeiderne i Drammen. Skuta ble bygget i 1879 og gikk i sandfart fram til 1960. Fraktefartøyet, som har hatt vernestatus siden 1979. Her fotografert ved innseilingen til Skärhamn under Nordisk seilas i 2009. Christiane deltok med 20 sjøspeidere om bord. Foto: Pernille Michaelsen

3.6 Forvaltningssituasjonen

Enkelte større istandsettingsprosjekter har over lang tid hatt behov for oppfølging og veiledning fra Riksantikvaren uten at de har fått dette. Dette har i flere tilfeller ført prosjektene i negativ retning, og tilskuddsmidlene til prosjektene har i enkelte tilfeller blitt lite hensiktsmessig anvendt. Når et fartøys alder er blitt langt høyere enn det er bygget for (20 – 30 år) krever det stadige utskiftninger og høyt vedlikeholdsnivå.

Bemanningsnivået for den sentraliserte fartøyvernforvaltningen har vært uendret siden 1984, jf. avsnitt 7.7. I perioden 1984 til 2009 er antall vernede fartøy tredoblet, og bevilgningene over statsbudsjettet økt med bortimot tusen prosent. Uten en opptrapping av bemanningen er det lite trolig at fartøyvernforvaltningen kan føre vernedisiplinen i positiv retning. Det vil være behov for en styrking av bemanningen hos Riksantikvaren selv om verneflåten delegeres til regionalt forvaltningsnivå. I dagens bemanningssituasjon er det ikke ressurser til å arbeide videre med overordnede mål, strategier og anbefalte tiltak.

Strategi

Styrke bemanningen for å oppnå målsetninger og drive faget i positiv retning. Legge større vekt på planleggingen av komplekse istandsettingsprosjekter.

Forslag til tiltak

- Det tas sikte på å trappe opp bemanningen til fartøyvern i kulturminneforvaltningen, slik at fredningsarbeid, rådgivning, faglig utvikling og oppfølging av fartøyeiere bedre kan oppnås. Ved delegering til regionalforvaltningen vil dette også kreve oppfølging fra Riksantikvaren i en gitt periode.
- Prosjektplaner, tilstandsvurderinger og kostnadsoverslag skal ligge til grunn før endelig bevilgning til restaureringsprosjekter blir gitt.
- Det etableres en gruppe av godkjente tilbydere for bistand til planlegging, tilstandsvurdering og kostnadskalkyler. Disse har en rammeavtale med Riksantikvaren, men fartøyeier står fritt til å velge blant de godkjente.
- Miljøverndepartementet utarbeider retningslinjer for mer langsiktig finansiering av restaureringsprosjekter.

Figur 8: M/S *Sandnes* til kai i Stavanger. Skipet ble bygd på Nylands Verksted i 1950 for Sandnes Aktie Dampskibsselskab, og gikk frem til 1974 i nattruten Sandnes–Stavanger–Bergen. På samme måte som sin forgjenger D/S *Sandnes* hadde skipet grønnmalt skrog. Nattruten var tidligere den viktigste forbindelsen mellom Rogaland og Bergen, men etter at hurtigbåtene ble introdusert på den samme strekningen, ble det ikke lenger økonomisk forsvarlig å opprettholde den kombinerte passasjer- og godsruten. I 1974 ble skipet solgt, omdøpt til *Vikingfjord* og brukt hovedsakelig som losjiskip i Stavanger-området. Fra 1978 har skipet vært skoleskip – først som *Gann* i Stavanger, og senere som *Sjøkurs* Kristiansand. Skipet kom tilbake til Stavanger i 2007 og fikk vernestatus av Riksantikvaren samme år. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

3.7 Kunnskapsbehov

Det er behov for langt bedre oversikt, bedre kunnskap og høyere kompetanse innen fartøyvernet, jf. avsnitt 6.4. Samtidig ligger det en stor utfordring i å involvere statlige sektorer utover kulturminneforvaltningen i fartøyvernarbeidet. De sektorvise verneplanene som er under utarbeidelse i forbindelse med det statlige landsverneplanarbeidet tar kun hensyn til landsbaserte kulturminner. Dette gjelder også for sektorer som har og har hatt sitt virke på sjøen[5]. Det faglige nivået innen fartøyvern vil derfor ikke heves til tross for det pågående sektorvise verneplanarbeidet. Behovet for kunnskap er mangesidig og ligger i skjæringspunktet mellom samfunnsfaglige, humanistiske, naturvitenskapelige, tekniske fag og handlingsbåren kunnskap. I tillegg er det behov for enhetlige dokumentasjonsmetoder og en felles dokumentasjonsmal.

Strategi

Underlegge fartøyvern de samme overordnete målsetninger som annet kulturvern: For det første er målet å ta best mulig vare på materielle deler av vår kultur for ettertiden. For det andre skal det framskaffes kunnskap om selve kulturminnet og de sammenhenger det står i samt formidle disse kunnskapene videre.

Forslag til tiltak

- Kulturminneforvaltningen skal, i samarbeid med relevante forskningsinstitusjoner[6], utarbeide en konkret plan og prioriteringsliste for forsknings- og kunnskapshevende prosjekter. Foreslåtte kompetanseutviklende prosjekter samordnes av Riksantikvaren.

- Kulturminneforvaltningen skal, i samarbeid med Fartøyvernsentrenes Fellesråd og interesseorganisasjonene Norsk Forening for Fartøyvern og Forbundet KYSTEN, utarbeide kompetansekurs og informasjonsmateriell for antikvarisk bevaring av fartøy.

- Kulturminneforvaltningen skal utarbeide mal for forvaltningsplan for fartøyeiere. Eiere som mottar offentlige midler utarbeider forvaltningsplaner for egne fartøy. Dette er fordelaktig for både fartøyeiere, Riksantikvaren og andre parter som eksempelvis Sjøfartsdirektoratet.

- Det utarbeides en felles dokumentasjonsmal for fartøy. I tillegg utarbeides det en mer detaljstyrt mal som anvendes i de tilfellene hvor dokumentasjon er å anse som eneste bevaringsform.

- Kulturminneforvaltningen skal opprette et bedre samarbeid med Norsk Handverksutvikling, ABM-utvikling om opprettholdelse av kompetanse på håndverk tilknyttet antikvarisk vern av fartøy.

[5] Kystverkets verneplan som ble ferdigstilt i 2009, *Verneplan for maritim infrastruktur*, omfatter eksempelvis kun landbaserte kulturminner (ingen fartøy).

[6] Forskningsinstitusjonene vil måtte variere ut i fra tema. Universitetsmuseet i Tromsø vil eksempelvis være aktuelle for forsknings- og kunnskapshevende prosjekter innen blant annet fiskerifaget og fartøyutvikling i Nord-Norge.

Figur 9: M/S *Granvin* og D/S *Stord I* under ” Før No Festivalen” i Leirvik, Sunnhordalandn, sommeren 2009. Begge fartøyene har seilt under HSD flagg (Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap). D/S *Stord I* ble bygd for HSD i 1913, og gikk i rutefart fram til 1969. Fartsområdet var fjordene mellom Bergen og Stavanger, i Hardanger og Sunnhordaland. M/S *Granvin* gikk i rutefart for HSD fra 1931 og fram til 1987. Ruteområdet var hovedsakelig indre Hardanger, men fartøyet ble også brukt i andre rutedistrikter. Fartøyene eies av Veteranskipslaget Fjordabåten. Foto: Harald Sætre

3.8 Register for fartøy

Et samlet register for vernede fartøy er en praktisk og verktøybasert forutsetning for at spørsmålet om representativitet kan besvares, jf. Soria Moria-erklæringen. Det vil gi forvaltningen anledning til å ta faglige beslutninger basert på allerede registrert materiale, jf. avsnitt 7.6. Registeret vil være et viktig grunnlag for utvelgelse av nye verneobjekter, samt en forutsetning for å kunne identifisere hvilke fartøy som mangler ut i fra dagens situasjon. Et register vil også være viktig i forhold til å kunne ta stilling til utførselsforbudet for fartøy eldre enn 50 år, jf. kulturminnelovens § 23 og Forskrift om utførsel og innførsel av kulturgjenstander.

Museumssektoren har et betydelig antall små og store fartøy i sine samlinger på land men har ikke en felles nasjonal database. De fleste museene bruker dataverktøyet *Primus* for sine samlinger. Gjennom ABM-utviklings årlige museumsstatistikk vil det kunne hentes ut oversikter over båtmaterialet i museumssektoren. På sikt vil en fellesbase, *Digitalt museum,* bli en kanal for register for - og formidling av fartøy i norske museer.

Den nasjonale kulturminnedatabasen *Askeladden* er i dag hele landets kulturminneforvaltnings dataverktøy/register. En publikumsversjon av denne, *Kulturminnesøk*[7]*,* ble lansert i desember 2009. Bortsett fra de fem fredede fartøyene[8], inngår ikke den vernede flåten i denne basen.

Ved delegering av verneflåten til regionalforvaltningen er et felles register helt nødvendig.

Strategi

- Riksantikvaren etablerer ”infrastruktur” for vernede fartøy i den nasjonale kulturminnedatabasen *Askeladden* og *Kulturminnesøk*. Arbeidet startes i 2010. Dette gjelder først og fremst verneobjekter som ligger under Miljøverndepartementets ansvarsområde.

Forslag til tiltak

- Data om vernede og fredede fartøy (inklusive skipstegninger og foto) legges inn i den nasjonale kulturminnedatabasen *Askeladden/Kulturminnesøk*.

- Det skal i basen ligge historisk og teknisk fartøyinformasjon som gjøres tilgjengelig for allmennheten.

- Det opparbeides et samarbeid med museumssektoren for kartlegging av båter som er i museenes eie. Dette ses i sammenheng med uvikling av en plan for hvordan de små tradisjonsbåtene som er i bruk skal implementeres i kulturminneforvaltningen, og for utvikling av en felles standard for antikvariske prinsipper som både museumssektoren og kulturminneforvaltningen skal kunne arbeide etter.

[7] http://www.ra.no/kulturminnesok/sok/
[8] Pr januar 2010

3.9 Fartøyeiere og økonomi

"Vern gjennom bruk" reflekterer kjernevirksomheten til de kulturminnene som forvaltes under Miljøverndepartementet, jf. St.meld. nr. 16 (2004-05) *Leve med kulturminner*. Vern gjennom bruk medfører at historien og kulturen til kulturminnet formidles tilbake til samfunnet.

En aktiv vernetanke ligger også til grunn for fartøyvernet. For at fartøyene skal kunne brukes må de også kunne istandsettes og vedlikeholdes etter de håndverksmetodene som var gjeldende i fartøyenes driftperiode eller ved byggetidspunktet. I tillegg må fartøyeiere finne en hensiktsmessig driftsform. Innen fartøybevaring fører istandsetting og vedlikehold etter antikvariske prinsipper til betydelige merkostnader for fartøyeiere, jf. avsnitt 6.3. I tillegg er en det ofte en utfordring i å finne en god driftsform etter at fartøyet er istandsatt til et forsvarlig nivå.

Store kostnader for fartøyeiere har gitt et større behov for inntektsinnbringende virksomhet, noe som igjen har ført til større behov for ervervelse av passasjersertifikater. Krav til egeninntjening har i enkelte tilfeller ført til at lasteskip, spesialskip og andre fartøytyper som opprinnelig ikke har ført passasjerer, har blitt ombygget til nettopp dette. Situasjonen er utfordrende både fra antikvarisk og økonomisk ståsted.

Strategi

Finne gode alternative bruksmåter for vernede fartøy, samt forbedre de økonomiske rammevilkårene til eiere av vernede fartøy.

Forslag til tiltak

- Kulturminneforvaltningen legger mer vekt på driftstilskudd og tilskudd til vedlikehold enn tidligere.
- Kulturminneforvaltningen bidrar til at fartøy blir en større del av verdiskapningen (økonomisk, sosialt, kulturelt og miljømessig). Det legges ytterligere vekt på at fartøy blir tatt i bruk som ressurser i utviklingen av levende lokalsamfunn og som grunnlag for ny næringsvirksomhet.
- Kulturminneforvaltningen bidrar til at fartøy blir grundig tilstandsvurdert før oppstart av omfattende istandsettingsarbeider. Tilstandsanalyse og kostnadsoverslag gjøres av kvalifisert fagpersonell.
- Fartøyeiere oppfordres til å etablere seg som stiftelser, da det for fartøyene er en bedre selskapsform enn privat eie. Ved stiftelser foreligger offentlige krav til drift, rapportering og regnskap.
- Fartøyeiere kan søke driftsstøtte (gjelder ikke bensin, diesel, administrasjon og lignende).
- Fartøyeiere som mottar tilskudd rapporterer til kulturminneforvaltningen (regnskap, dokumentasjon av fartøy m.m.).
- Riksantikvaren tydeliggjør utvalgs- og tildelingskriteriene for tilskuddsordningen.

3.10 ”Små og åpne båter”

”Små og åpne båter”, det vil si små tradisjonsbåter, mindre fiskesjarker, fembøringer og større tradisjonsbåter uten dekk, har ikke vært omfattet av Riksantikvarens forvaltningspraksis, jf. avsnitt 6.1.6. Departementets forarbeider til etableringen av kulturminnelovens § 14a, jf. Ot. prp. nr. 50 (1998 - 99) *Om lov og endinger i lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner* understreker imidlertid at det ikke skal være størrelsesbegrensning nedad eller oppad. En størrelsesbegrensning nedad er også lite hensiktsmessig når det gjelder mål om representativitet.

Fartøy på og i museum eies av gjeldende museum. Et museum som eier fartøy har selv ansvar for egne fartøy. Ansvaret for museumssamlingene er forankret i ICOMs museumsetiske regelverk og Kulturdepartementets årlige tildelingsbrev. Miljøverndepartementet, herunder Riksantikvaren, har ikke objekter i museumsmagasin som sitt ansvars- eller forvaltningsområde. Fartøy som er i museumsmagasin er *innenfor* Riksantikvarens jurisdiksjon (kulturminnelovens § 14a) men *utenfor* Miljøverndepartementets forvaltningsområde ettersom fartøyene i så måte ikke er i bruk men til bevaring i museumsmagasin. Ansvarsfordeling er utdypet i kapittel 9. Antallet av små tradisjonsbåter er stort, og et samarbeid med Kulturdepartementet (ABM-utvikling) for bevaring av den totale representativiteten av ”små og åpne båter” er nødvendig.

Strategi

Styrke representativiteten av vernede og fredede fartøy. Alle fartøy, uansett størrelse og type, integreres i fartøyvernet.

Forslag til tiltak

- Små tradisjonsbåter integreres i fartøyvernforvaltningen.
- Båter i museumsmagasin eies og forvaltes av museene selv. Riksantikvaren står fritt til å skjønnsmessig vurdere om fredningshjemmelen skal anvendes for båter i museumsmagasin.
- Det utarbeides en mer detaljert plan for hvordan mindre båter i bruk kan integreres i kulturminneforvaltningen på basis av planlagte, regionale pilotprosjekter.

Figur 10: Bruksbåt i fjæra på Greipstad, Sør-Kvaløya utenfor Tromsø. Det ligger en utfordring for kulturminneforvaltningen i å finne en løsning på hvordan det store antallet tradisjonsbåter i bruk kan omfattes av fartøyvernforvaltningen. Størrelsesgrensen nedad (12 meter) har allikevel vært lite hensiktsmessig ved mål om representativitet. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

3.11 Fartøyvernsentre, verft og båtbyggerier

Norske verft, båtbyggerier og de tre nasjonale fartøyvernsentrene besitter verdifull håndverkskompetanse. Det er helt nødvendig å ivareta og sikre håndverkskunnskapen om vedlikehold og istandsetting av fartøyene for å kunne ivareta et representativt utvalg av dem flytende. Det er et mål at fartøyvernsentrene, verftene og båtbyggeriene i så stor grad som mulig skal kunne ivareta og videreutvikle sin kunnskap innen håndverket tilknyttet istandsetting og vedlikehold. Fartøyvernsentrene mottar midler til "fellestjenester" over statsbudsjettet. Midlene skal sike håndverksutvikling og at håndverket innen vedlikehold og istandsetting av fartøy bevares i et langsiktig perspektiv. Håndverket skal kunne bevares uavhengig av økonomiske konjunkturer i samfunnet. Midlene skal ikke bidra til driften av fartøyvernsentrene.

Ved tilskudd til komplekse istandsettingsprosjekter er det et av vilkårene at arbeidet gjennomføres eller ledes av personer med dokumentert solid kompetanse i gjennomføring av antikvariske istandsettingsprosjekt. Fartøyeieren bestemmer selv hvem som skal gi tilbud eller utarbeide kostnadsoverslag. Riksantikvaren vurderer om kompetansen i prosjektet er tilstrekkelig og følger dette opp underveis. Riksantikvaren ser at bevilgningene over statsbudsjettet til fartøyvern nå er store nok til å kunne ivareta og utvikle håndverkskompetanse ved både fartøyvernsentre og båtbyggerier/verft. Riksantikvaren anbefaler at fartøyvernsentre, verft og båtbyggerier opparbeider seg god kunnskap om konkurransereglene innen verftsindustri som gjelder i Norge.

Fartøyvernsentrene er juridisk organisert som stiftelser med ikke-kommersielle formål, med tilknytting til fylkeskommuner, kommuner og/eller museer. Disse stiftelsene er innrettet mot å drive vernearbeid på små og store fartøy, og er selv ansvarlige for at formålet med tilskuddene blir gjennomført i tråd med tilsagnsbrev fra Riksantikvaren og gjeldende handlingsplan.

Bevilgningene til fellestjenestene (tjenester staten gir tilskudd til) ble nesten doblet fra 3,5 millioner i 2008 til 6,5 millioner i 2009 (deles mellom de tre fartøyvernsentrene). Sentrene er ulike av struktur, organisering og størrelse, og sentrene har ulike behov for midler til fellestjenester. Deres ulike og sammensatte utfordringer har ført til at Riksantikvaren ser et stort behov for en grundig evaluering av sentrene.

Strategi

Kulturminneforvaltningen skal legge til rette for at fartøyvernsentre, båtbyggerier og verft kan utføre oppdrag på bevaringsverdige fartøy. Det skal videre stimuleres til samarbeid, dialog og større åpenhet mellom fartøyvernsentre og norske båtbyggerier og verft.

Forslag til tiltak

Kulturminneforvaltningen:

1. Gjennomføre en evaluering av fartøyvernsentrene innen utgangen av 2012. Oppgavene i fellestjenestene revurderes etter en slik evaluering.
2. Stimulere til opprettelse av en nettportal (møteplass) for alle parter innen antikvarisk håndverkskompetanse (fartøyvern). Verft, båtbyggerier og fartøyvernsentre vil få mulighet for gjensidig utveksling og påvirkning. Et sted der alle kan henvende seg vil gi en oversikt over aktørene i feltet og forventes å generere mer og bedre vern.
3. I dialog med fartøyeier gi råd og veiledning om hvordan det kan oppnås tilstrekkelig kompetanse innen håndverk og dokumentasjon ved komplekse istandsettingsprosjekter, for å sikre høy kvalitet i prosjektene, konkurranse og samlet kompetanse.

Fartøyvernsentrene: Oppgaver i fellestjenestene:

1. Løse oppgaver knyttet til dokumentasjon og rådgivning på et forsvarlig nivå
2. Utføre dokumentasjon og forskning på istandsettingsprosjekter som foregår ved fartøyvernsentrene og ivareta håndverkskompetanse.
3. Utføre dokumentasjon og forskning på istandsettingsprosjekter som foregår ved andre verft og båtbyggerier. Riksantikvaren fremmer spesielt viktige prosjekter som skal dokumenteres.
4. Utvikle fellesmal for dokumentasjon av tre - og stålfartøy.
5. Dersom lokal regulering tillater det skal sentrene skaffe til veie opplagsplass for utvalgte fartøy som klart er prioritert fra Riksantikvaren i påvente av istandsetting/konserverende opplag.
6. Videreutvikle/etablere lagerfasiliteter for spesialutstyr/vanskelig tilgjengelig materiale for istandsetting/vedlikehold av fartøy. Såkalte "delelagre" skal etableres ved sentrene men skal også være tilgjengelig for private verft/båtbyggerier.
7. Tilgjengeliggjøre håndverkskompetanse og rapporter for allmennheten.
8. Være en god arena for samarbeid mellom ordinære verft og sentrene. Tilgjengeliggjøre sin kompetanse for verft/båtbyggerier og andre private aktører.
9. Utvikle bedre metoder for kostnadsoverslag og tilstandsanalyse for istandsetting av fartøy.

Øvrige verft/båtbyggerier: Tilrettelegging

1. Øvrige verft/båtbyggerier gis bedre muligheter til å påta seg oppdrag av antikvarisk karakter.
2. Riksantikvarens liste over tildeling til fartøy legges ut på Riksantikvarens hjemmeside i løpet av 1. kvartal hvert år.
3. Mal for dokumentasjon, utarbeidet av fartøyvernsentrene, tilgjengeliggjøres slik at de private verftene kan påta seg dokumentasjonsoppgaver.
4. Verft og båtbyggerier sender dokumentasjonsrapporter til Riksantikvaren.
5. Private verft godtar at enkelte istandsettingsprosjekter skal dokumenteres av ekstern fartøyvernkonsulent.

Figur 11: M/B *Stangfjord* settes i stand ved Hardanger Fartøyvernsenter, og her er demonteringsarbeidet i gang. Fartøyet er bygget i 1933 på Løfallstrand i Kvinnherad, er 45 fot langt og har vært brukt som skyssbåt i Stongfjorden i Sogn og Fjordane. Stongfjorden var et industristed, og *Stangfjord* blir bevart som en del av industrihistorien i Askvoll kommune. Norges Sildesalslag leide inn *Stangfjord* i hennes siste fase, og hun opererte da som oppsynsbåt for Fiskeridirektoratet. Foto: Karsten Mæhl, Hardanger fartøyvernsenter

4. FREMDRIFT OG ØKONOMI

Bemanningsnivået i fartøyvernforvaltningen har vært stabilt siden 1995 og består per 2010 av 1,5 årsverk. Verneflåten og bevilgningene over statsbudsjettet har økt i følgende størrelse:

År	**1995**	**2002**	**2010**
Tilskudd over statsbudsjettet (i tusen kroner)	10 853	19 666	42 004
Antall vernede fartøy	144	175	220
Bemanning hos Riksantikvaren	1,5	1,5	1,5

Til tross for ressurssituasjonen mener Riksantikvaren at mange oppgaver utover saksbehandling gjennomføres innenfor dagens rammer: Det er blant annet lagt ned betydelig arbeid i den tverrsektorielle prosessen for etablering av ny forskrift for skip som er vernet og i den innledende fasen for fredningsarbeidet. Den økte saksbehandlingsmengden er også imøtekommet uten tilførte ressurser (se figur 14 for økning i den vernede flåten og figur 19 for oversikt over utvikling i tilskudd og søknader). Innenfor dagens bemanningsnivå kan også noe overordnet arbeid og en til to fredningssaker pr. år gjennomføres.

Dagens bemanningsnivå gir allikevel ikke nevneverdig rom for systematisk og strategisk arbeid: Det vil for eksempel ikke være mulig å holde en fornuftig fremdrift for fredningsarbeidet frem mot 2017 med dagens nivå. Det er i tillegg vanskelig å se for seg hvordan man skal kunne etablere et fartøyregister eller hvordan det skal finnes tid til å utarbeide en plan for de ”små og åpne båtene” uten økt bemanning.

Delegering av ansvar for fartøyvern til regionalforvaltningen vil ta tid, og det er en utfordring å sette et eksakt tidspunkt på når dette eventuelt kan falle på plass (jf. avsnitt 3.4). Riksantikvaren vurderer å delegere flere fagfelt til regionalforvaltningen og et samlet forslag til delegering skal etter planen legges frem i 2012. Kostnader og fremdrift for delegering av den vernede flåten vil ses i denne sammenheng. Dersom den vernede flåten delegeres regionalforvaltningen vil Riksantikvaren få ytterligere tid til overordnede oppgaver, sektorrettet arbeid og fredningsarbeid.

Ressursbehov

Oppgaver i handlingsplanen som kan løses som del av løpende forvaltningsarbeidet ved ett tilført årsverk: Arbeid inn mot frivillig sektor (jf. avsnitt 3.1), havnefasiliteter (3.2), sektorrettet arbeid (3.5), kunnskapsutviklende prosjekter (3.7), fartøyeiere – oppfølging (3.9) samt arbeid inn mot fartøyvernsentre, verft og båtbyggerier (3.11). I tillegg kan følgende oppgaver løses gjennom prosjektmidler:

Avsnitt	**Tema/aktivitet**	**Behov årsverk**	**Periode**
3.3	Fredningsarbeid	1	2011 – 2017
3.5	Sektorrettet arbeid: Ny forskrift	0,5	2011 – 2012
3.8	Register for fartøy	1	2011 – 2012
3.10	”Små og åpne båter”	0,5	2011
3.11	Fartøyvernsentre (evaluering driftsmodell)	Eksternt rådgivningsselskap	2012
3.4	Delegering verneflåte	0,5	2013

Figur 12: Oversikt over oppgaver fra handlingsplanen som kan gjennomføres med prosjektmidler. Oppgavene foreslås som et tillegg til ett tilført, permanent årsverk til Riksantikvaren.

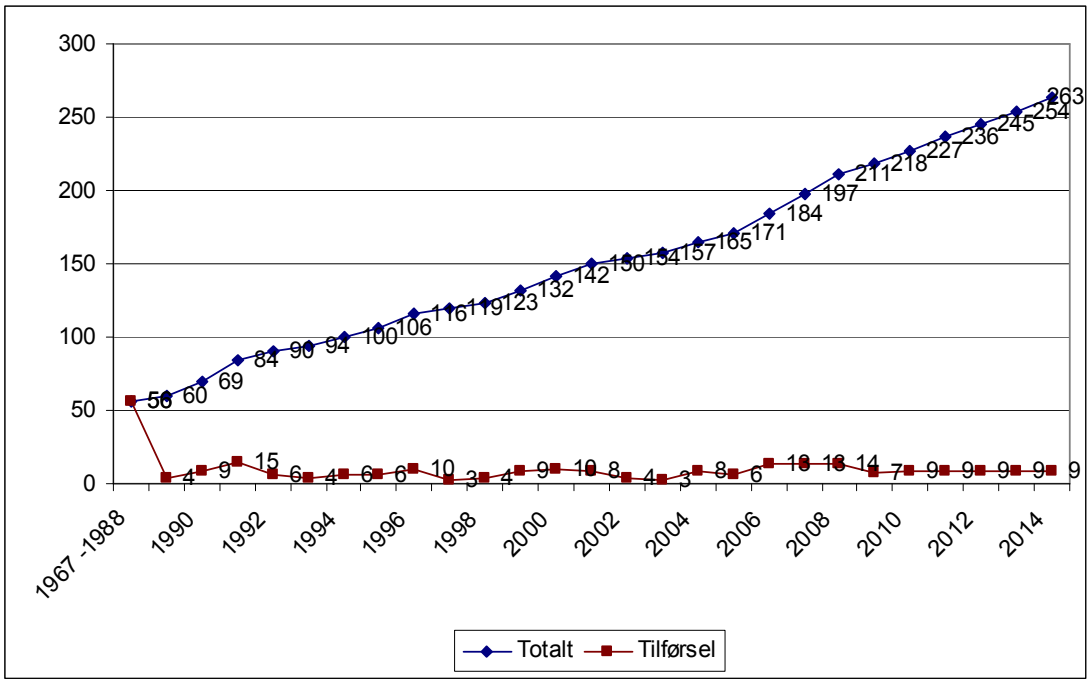
Tilskudd til fartøy

De fleste vernede fartøy er eldre enn det de er bygget for å bli, og gjennomgripende istandsettingsprosesser må påregnes. Det er et stort etterslep innen fartøyvernet. Eldre fartøy som ikke-fornybare ressurser går tapt hvert år som følge av rust- og råteskader.

Tilskuddsordningen for fartøy skal bidra til istandsetting, vedlikehold og sertifisering av vernede og fredede fartøy. I tillegg skal tilskuddsordningen bidra til driftstøtte for fredede fartøy og driftstøtte som toppfinansiering for fartøy som har verneavtale. Målgruppen er fartøyeierne. I 2009 økte søknadsummen fra fartøyeiere til 130 millioner kroner fra 90 millioner i 2008. Økningen i søknadsummen på 40 millioner er trolig et resultat av en økning av bevilgningene over statsbudsjettet ble øket fra 32 millioner i 2008 til 42 millioner i 2009 (tiltaksmidler ikke medregnet). Historikk over søknads- og tilskuddsmidler (2005 - 2009) foreligger i del 2 og i appendiks 2 og 3.

Behov: Tilskudd til fartøy	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Istandsetting	55	61	67	74
Vedlikehold (inkl større oppgraderinger)	11	12	13	14
Drift	7	8	8	9
Sum	**73**	**81**	**88**	**97**

Figur 13: Estimert årlig tilskudd til fartøybevaring over statsbudsjettet. Det er tatt høyde for en tilvekst på 8 – 10 fartøy per år. Antall vernede fartøy er totalt beregnet til ca 250 i 2014, hvorav antall fredede er ca 15. Det er et mål om at de flytende kulturminnene istandsettes til et forsvarlig nivå frem mot 2020, jf. St.meld. nr. 16 (2004–05) *Leve med kulturminner*.



Figur 14: Kurve over tilveksten av antall vernede (inkl fredede) fartøy siden 1989. "Tilførselskurven" viser antall fartøy tilført per år. Diagrammet er ikke kompensert for frafall. En tilførsel på 8 – 10 fartøy årlig frem mot 2014 er realistisk.

Tilskudd til fartøyvernsentrene

Tilskudd gjennom ”fellestjenestene” skal bidra til at de tre etablerte, nasjonale fartøyvernsentrene Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum, Hardanger fartøyvernsenter og Bredalsholmen Dokk- og fartøyvernsenter skal kunne fungere som kompetansesentra for istandsetting og vedlikehold av fartøy. Bevilgningene av offentlige midler skal også medvirke til at sentrene kan ivareta faglig utvikling og rådgivning, dokumentasjon og forskning. Tilskuddene skal sette fartøyvernsentrene i stand til langsiktig ivaretakelse av fagkompetanse. Bevilgningene til fellestjenestene økte fra 3,5 millioner i 2008 til 6,5 millioner i 2009.

Behov: Fartøyvernsentre	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**
Fellestjenester	7	7	8	8
Lager (trevirke m.m.) og ”materialebank”	1,5	1,5	1,5	1,5
Kompetanseutviklende virksomhet rettet mot eiere og frivillige	1	1	1	1
Sum	**9,5**	**9,5**	**10,5**	**10,5**

Figur 15: Estimert årlig tilskudd til oppgaver som er pålagt de tre nasjonale fartøyvernsentrene gjennom ”fellestjenester”. Det er i tillegg et behov for å etablere en ”materialbank” for fartøydeler som er vanskelig tilgjengelig eller deler fra demonterte fartøy. Kasserte fartøydeler skal organiseres ved de tre fartøyvernsentrene gjennom lagerfasiliteter. Materialet i delelagrene skal være tilgjengelig for både fartøyvernsentrene og private verft/båtbyggerier.

DEL II:
BAKGRUNN OG STATUS

5 HISTORIE

5.1 Bakgrunn for bevaring av fartøy i flytende stand

Fartøyvernet er ungt sammenlignet med andre vernedisipliner. Det er bare drøyt 30 år siden det statlige forvaltningsapparatet etablerte en bevaringspolitikk for fartøy. Det var funnene av vikingskipene som innledet forskningen på det skips- og båttekniske samfunnsnivået som fartøy representerer. Det ble fra den tiden av en økt forståelse for at fartøy har en helt spesiell kulturhistorisk verdi som et historisk dokument fra en gitt tid. Funnet av vikingskipene rundt 1900 har resultert i både rekonstruksjoner (modeller) og kopibygginger av Gokstad- og Osebergskipet. Kopibygging av vikingskip og andre fartøy er imidlertid et stykke fra det vi i Norge definerer som fartøyvern.

Fartøyvern omfatter originale båter som gjenspeiler tiden de var i drift. Kopibygging er viktig for bevaringen av antikvariske håndverksmetoder, men har ikke vært definert innenfor fartøyvernet i Norge. For rundt 50 år siden ble det gjort viktige erfaringer med at *bruk* av originale, eldre, bevaringsverdige fartøy var den mest realiserbare bevaringsformen. I dag oppfattes fartøyvern primært som bevaring og bruk av fartøy i *flytende* stand.

Det første seilende norske fartøyet som ble forsøkt bevart er jakten *Gjøa*. I 1906 kom jakten *Gjøa* til San Francisco etter å ha seilt Nordvestpassasjen som første fartøy. Fartøyet ble siden plassert i Golden Gate Park etter stor innsats fra nordmenn bosatt i USA. Dermed oppstod også det første fartøyvernprosjekt gjennom de ”problemer” som knyttet seg til vedlikehold og pleie, samt behovet for hjelp fra fagpersoner og spesiell håndverkskompetanse (Molaug 1988). *Gjøa* ble sendt til Norge i 1972 og kan i dag beskues utendørs, på land, på Bygdøynes i Oslo.

Polarfartøyet *Fram,* er det første norske fartøyet som ble tatt vare på i sin samtid her i landet. Det skjedde etter at skonnerten hadde tilbakelagt suksessrike ekspedisjoner til Grønland, Arktis og Antarktis. Da *Fram* var i forfall på begynnelsen av 1930-tallet ble det fra myndighetens side satt krav om at skipet skulle hugges opp (kondemneres). Som en konsekvens av kravet ble det dannet en komité av privatpersoner som landsatte fartøyet og bygde et hus over det (Molaug 1988). Huset stod ferdig i 1936, og er i dag et av landets mest besøkte museer.

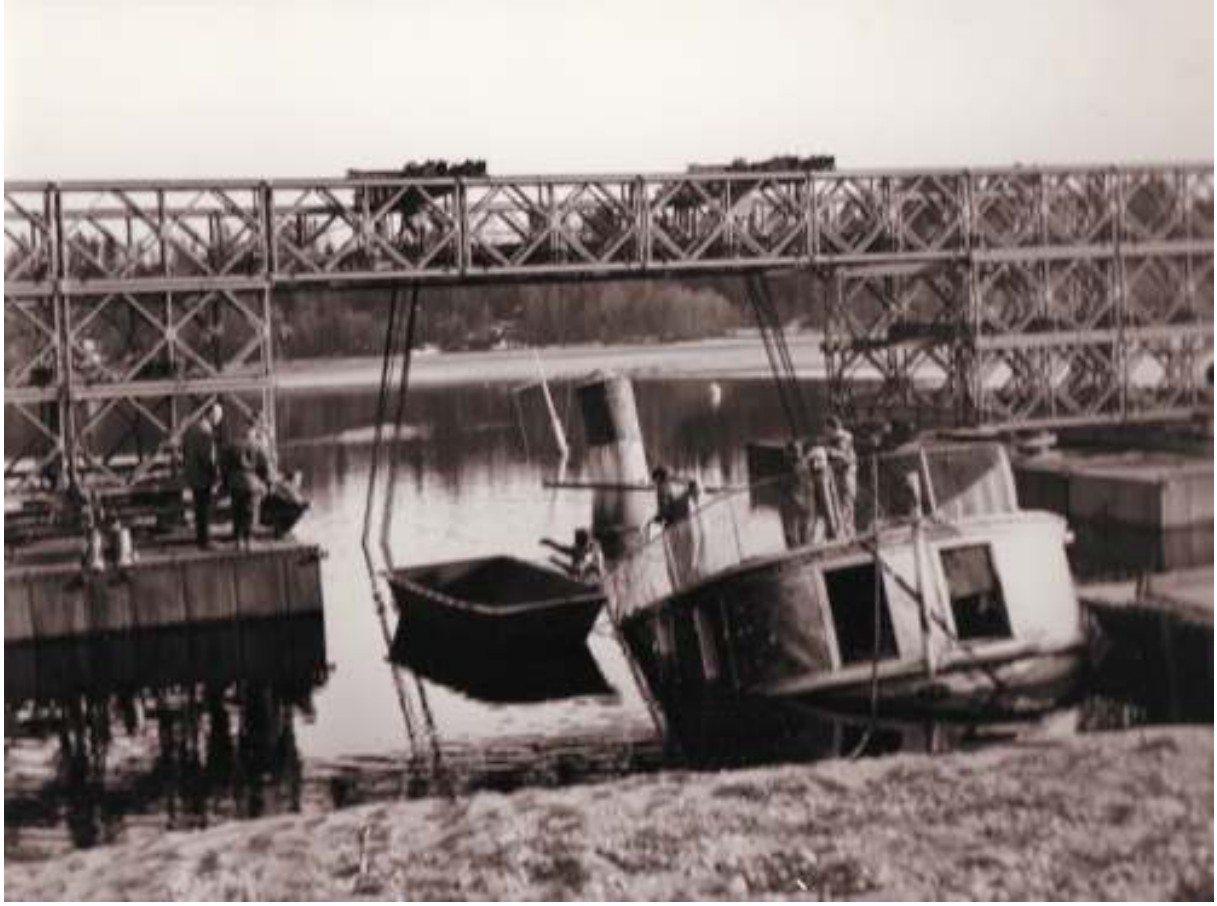
Et av de mindre vellykkede fartøyvernprosjektene var kjøpet av det siste gjenværende norskbygde stålseilskip, *Lindgard*, i 1936. Den tremastede stålbarken ble på et tidlig stadium i fartøyvernets historie kjøpt tilbake til Norge med formål bevaring som minneskute. Etter at krigen startet her i landet i 1940 ble det imidlertid umulig å ivareta skipet. Norsk Seilskuteklub ga *Lindgard* i gave til Norsk Sjøfartsmuseum i 1946, men skipet ble kort tid senere oppgitt og solgt som lekter (Bakka 1998).

Figur 16: Jakten *Gjøa* var, under ledelse av Roald Amundsen, det første fartøyet som seilte gjennom Nordvestpassasjen. Ekspedisjonen nådde Stillehavet i 1906 etter en reise på over tre år. Den 70 fot store jakta ble bygd i 1872 i Rosendal og ble de første 28 årene brukt i fiskeriene, før Amundsen kjøpte den i 1901. Gjøa er et av de første fartøyvernprosjektene knyttet til norsk, maritim kulturarv. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

Interessen for eldre fartøy var økende utover 1900-tallet. De klinkbygde små, åpne båtene ble studert og utstilt på museum, samtidig som det ble gjort forsøk på å bevare noen av de større seilskutene. Frem til 1960-tallet hadde de fleste bevaringsprosjektene av de større fartøyene mislykkedes på grunn av de økonomiske problemene som oppstod, og som vokste de frivillige arbeidsgruppene eller museene over hodet.

I 1962 ble Norges første redningsskøyte ført tilbake til Norge fra USA og innkjøpt av Norsk Sjøfartsmuseum (Berntsen 2000). I likhet med *Fram* var fartøyet konstruert og bygget av den anerkjente og berømte båtkonstruktøren Colin Archer. Målet var å sette redningsskøyten fra 1893 under tak for å bevare den på land, men det fantes det aldri penger til. Det var i den forbindelse at ideen om å bevare skøyten flytende og i bruk ble foreslått. Det skulle vise seg å være en svært god løsning for fartøyet (Molaug 1988). RS1 *Colin Archer* seiler fortsatt langs norskekysten i dag, og det vellykkede bevaringsprosjektet kan anses som starten på det vi i dag definerer som fartøyvern.

Få år etter at norsk Sjøfartsmuseum hadde kjøpt redningsskøyten sank hjuldamperen *Skibladner*. ”Mjøsas hvite svane” hadde siden 1856 gått i rute på Mjøsa mellom Eidsvoll og Lillehammer og hadde hatt stor betydning for innlandsbygdenes ferdsel og kommunikasjon. Noen ville sette *Skibladner* i et museumsbygg, men det ble til slutt bestemt at fartøyet skulle fortsette sin drift på Mjøsa. Fartøyet er i dag verdens eldste dampskip i rutefart og er et av de første fartøyene i landet som er blitt fredet etter kulturminneloven.



Figur 17: *Skibladner* sank i vinteropplag i Minnevika februar 1967. I stedet for å la hjuldamperen gå til grunne startet en entusiastisk gjeng et omfattende bergningsarbeid og et påfølgende, stort istandsettingsprosjekt. Arbeidet de gjennomførte fortjener all honnør i dag. "Den gamle damen" ses fra akter, og skorsteinen stikker opp fra vannet under hevingsriggen. Skibladner ble fredet på 150-årsdagen for jomfruturen 2. august 2006. Fotografiet ble gitt som en gave fra Anne Marie Hoem i forbindelse med jubileet.

Det var mange tiltak som ble iverksatt for å bevare gamle fartøy på 1960-tallet. Ved å ta de eldre fartøyene i bruk hadde man funnet frem til en realiserbar måte å ivareta dem på. I stedet for å trekke dem på land og bygge kostbare hus over enkelte av dem kunne flere bevares i drift. Dette har siden vært regelen og tilfører fartøyene en verdi langt utover verdien som kulturhistorisk kilemateriale på land. Gjennom anvendelse bevares også den immaterielle kulturarven i form av opplevelse og kunnskap om bruk, drift, vedlikehold og istandsetting. Fartøyene er i tillegg en viktig del av et tidligere maritimt kulturlandskap. 1960-årene ble en viktig periode for fartøyvernet på grunn av den nye måten å ivareta eldre fartøy på, og var innledningen til fagdisiplinen fartøyvern som omfatter *fartøy i flytende stand*.

5.2 Det frivillige engasjementet

Engasjement fra frivillige organisasjoner og enkeltpersoner har vært avgjørende for bevaringen av gamle fartøy, og det frivillige engasjementet blir ofte omtalt som ”bærebjelken” i fartøyvernet. Det frivillige engasjement består av lag, stiftelser, venneforeninger og andre sammenslutninger hvor enkeltpersoner frivillig har gått sammen for på ideelt grunnlag å arbeide mot felles mål. Frivillige organisasjoner er viktige samfunnsaktører, og det lokale og frivillige engasjement gir viktige korrektiv til ulike deler av den offentlige forvaltningen, jf. St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*.

Etableringen og utviklingen av interesseorganisasjonene innen fartøyvern og kystkultur kan betraktes som historien om pionerenes innsats, og startet for alvor på 1960-tallet. Entusiastiske enkeltpersoner og grupper hadde blitt eiere av bevaringsverdige fartøy og hadde startet ressurskrevende restaureringsarbeider. Det ble da et behov for en bevisstgjøring i samfunnet om at fartøybevaring også måtte være av offentlig interesse i tråd med annet kulturminnevern. Resultatet var at organisasjonene startet å fremme fartøyverninteresser ovenfor myndighetene (Berntsen 2000).

Fram mot 1970-tallet hadde mange vært vitne til at tradisjonelle norske bruksbåter var tatt ut av bruk, at de var blitt ombygd eller forfalt. Lokallagene av Forbundet KYSTEN har senere tatt vare på mange av de mindre fartøyene og bruksbåtene. Den landsomfattende organisasjonen ble stiftet i 1979, og er et resultat av at ”Båtlaget” og ”Forening for bevaring av eldre seilfartøy” ble slått sammen til en organisasjon[9].

I 1984 ble det på initiativ fra Miljøverndepartementet arrangert et seminar hvor det offentlige kulturminnevern, sjøfartsmuseene og fartøyvernere fikk anledning til å diskutere fartøyvernets status og fremtid. Seminaret hadde som mål å finne løsninger på hvordan arbeidet med fartøyvernet skulle struktureres. En av konsekvensene var at det ble besluttet at de enkelte fartøyvernprosjektene måtte organiseres i en landsomfattende forening. De frivillige kreftene samlet seg i etterkant i Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) (Fartøyvernet 1994, Norsk Forening for Fartøyvern 2000). Foreningen har siden 1985 vært en sentral interesseorganisasjon for eiere av fartøy og har arbeidet opp mot myndighetene for å bedre fartøyeiernes rammebetingelser.

Frivillig innsats har vært drivkraften i det norske fartøyvernet. NFF påpeker i sin utredning om ”Eierens rolle” (se vedlegg) at det frivillige engasjementet er i endring. Interesseorganisasjonen trekker videre frem at samfunnsendringer de senere år kan være en medvirkende årsak til de negative endringene i frivillig sektor. NFF påpeker videre at det er viktig å finne gode og virksomme tiltak som kan stimulere til fortsatt frivillighet innen fartøyvernet (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:12ff).

5.3 Det statlige engasjementet

Staten har vært engasjert i fartøyvernet siden 1967. Skonnerten *Svanen* var det første bevaringssverdige fartøyet som fikk statlige midler til istandsetting. Midlene ble gitt fra Norsk Kulturråd, og de påfølgende 12 årene bevilget Norsk Kulturråd cirka 2 millioner kroner av kulturfondmidlene til bevaring av gamle fartøy (Bjørkvik 1979).

”Fartøyutvalget” og den første nasjonale utredningen

Fram til slutten av 1970-tallet ble tilskuddsmidlene bevilget uten en enhetlig politikk eller strategi, men ut i fra enkeltsøknader. Det ble nødvendig å opprette et organ som kunne fremme en plan for

[9] www.kysten.no, lesedato 02.11.08

bevaringspolitikken samt hjelpe til med rådgivning om restaureringsarbeid, gi økonomisk støtte og skaffe en oversikt over hva som fantes av bevaringsverdige fartøy.

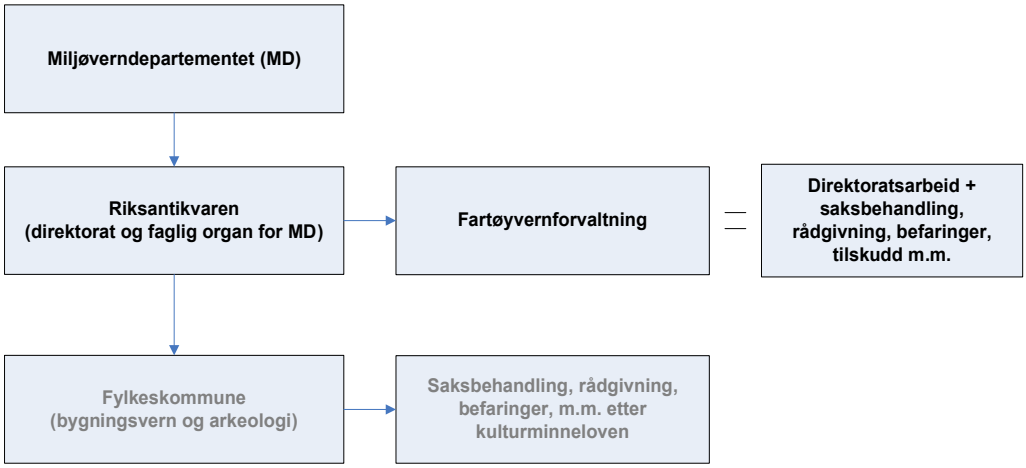
I 1977 ble en arbeidsgruppe av fagpersoner etablert, og det nyetablerte ”Fartøyutvalget” skulle samarbeide med Miljøverndepartementet. Departementet skulle hvert år stille et beløp til disposisjon for fartøybevaring, og ”Fartøyutvalget” skulle lage en innstilling om hvilke fartøy som fortjente bidrag. Fartøyutvalget utarbeidet i 1978 innstillingen ”Bevaring og bruk av gamle fartøy”. Innstillingen skulle i grove trekk vise seg å være retningsgivende for det statlige engasjement i fartøyvernet frem til i dag, og underbygger den praksis som har vært ført i forvaltningsapparatet siden 1979. Det ble blant annet i innstillingen påpekt at det ikke ville være riktig å sette en grense for fartøyenes størrelse verken oppover eller nedover. Oppover ville grensen gi seg selv på grunn av økonomien, mens det nedover ble påpekt at:

”*Små fartøy vil det vera lettare å ta vare på utan spesielle støttetiltak. I tillegg kjem at ei relativt stor mengd av dessa små fartøya er sikra på museum. Utvalet har difor halde dei mindre typane utanfor i framlegget til bevaringsplan. (...). Men ein føreset at det offentlege også føler ansvar for desse typane, slik at eit representativt utval kan bli sikra og bevarte på ein forsvarleg måte*” (Bjørkvik 1979:15,16).

Begrepet fartøyvern har således i ettertid avgrenset seg til bevaring av fartøy i flytende stand og fortrinnsvis de over 12 meter. Størrelsesbegrensningen, eller utelatelsen av fartøy under 12 meter, vil imidlertid måtte vurderes på ny i lys av innholdet i, og bakgrunnen for, den nye lovhjemmelen for fredning av båter som ble gjort gyldig fra 2000, jf. Kulturminneloven § 14a og Ot. prp. nr. 50 (1998 - 1999) *Om lov om endringer i lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner.*

Et annet viktig elementet i innstillingen fra 1979, men som siden ikke har blitt fulgt opp i stor grad, er at man ved utvelgelse av fartøy til bevaring også skal følge med på de fartøyene som blir bevart på land. Dette for å sikre at de ulike fartøytypene og kategoriene er representert i en nasjonal sammenheng.

Det tredje viktige elementet var at fartøykomiteen vedtok at en navngitt gruppe fartøy skulle inngå i en såkalt ”nasjonal grunnstamme” (se figur 27). Det viste seg raskt at ideen om å bevare et statisk antall fartøy ikke var hensiktsmessig. ”Grunnstammen” på 21 fartøy økte raskt i omfang, og fem år senere ble nærmere 50 fartøy føyd til ”grunnstammen” (Miljøverndepartementet 1984). Antallet har siden økt gradvis frem til i dag.



Figur 18: Fartøyvernforvaltningen er sentralisert, det vil si at den ikke er delegert til fylkeskommunen slik som andre deler av kulturminnevernet.

Miljøverndepartementet og "Minnemyntutredningen"

Miljøverndepartementet fikk overført det statlige ansvaret for fartøyvernet i 1986, men hadde hatt et midlertidig ansvar for fartøyvernet fra 1980 til 1983. Fra 1983 til 1986 hadde Norsk Kulturråd og Miljøverndepartementet hatt en prøveavtale om at det faglige ansvaret skulle ligge hos Norsk Kulturråds fartøyutvalg. I 1983 ble det over Miljøverndepartementets budsjett øremerket 1 million kroner til fartøyvernet, og arbeidet med fartøyvern ble dermed en akseptert del av kulturminnevernet (Miljøverndepartementet 1984).

I statens andre utredning om fartøyvern, "Minnemyntutredningen" av 1984, utarbeidet en faggruppe fra museer og forvaltning en ny innstilling om fartøyvernet for Miljøverndepartementet. Det ble her blant annet understreket at det var nødvendig å opprette et offentlig rådgivnings-, veilednings- og tilsynsapparat. Den offentlige fartøyvernforvaltningen ble dermed et faktum og bestod året etter av en bemanning på to personer.

Riksantikvarens arbeid i korte trekk etter 1989

Riksantikvaren ble i 1988 et direktorat under Miljøverndepartementet, og det statlige forvaltningsansvaret for fartøyvern ble overført Riksantikvaren året etter. Riksantikvaren har siden hatt ansvar for å gi faglige bidrag til departementets arbeid med kulturminnevern. Riksantikvaren har de siste 20 årene foretatt en fordeling av de statlige midlene som Stortinget har bevilget til fartøyvern over statsbudsjettet. Midlene har, i tråd med bevaringspolitikken, blitt fordelt på et utvalg fartøy med kulturhistorisk verdi, og har siden 1996 også bidratt til drift av de tre nasjonale fartøyvernsentrene. I tillegg har en mindre del av bevilgningene siden 2001 gått til utvalgte fylkeskommuner gjennom en forsøksmodell for å styrke det regionale engasjementet innen fartøyvern (se neste avsnitt).

Riksantikvarens første handlingsplan "Femårs handlingsplan for fartøyvernet" ble utarbeidet i 1995/6. Det var da 144 verneverdige fartøy og 11 millioner kroner til fartøyvern over statsbudsjettet.

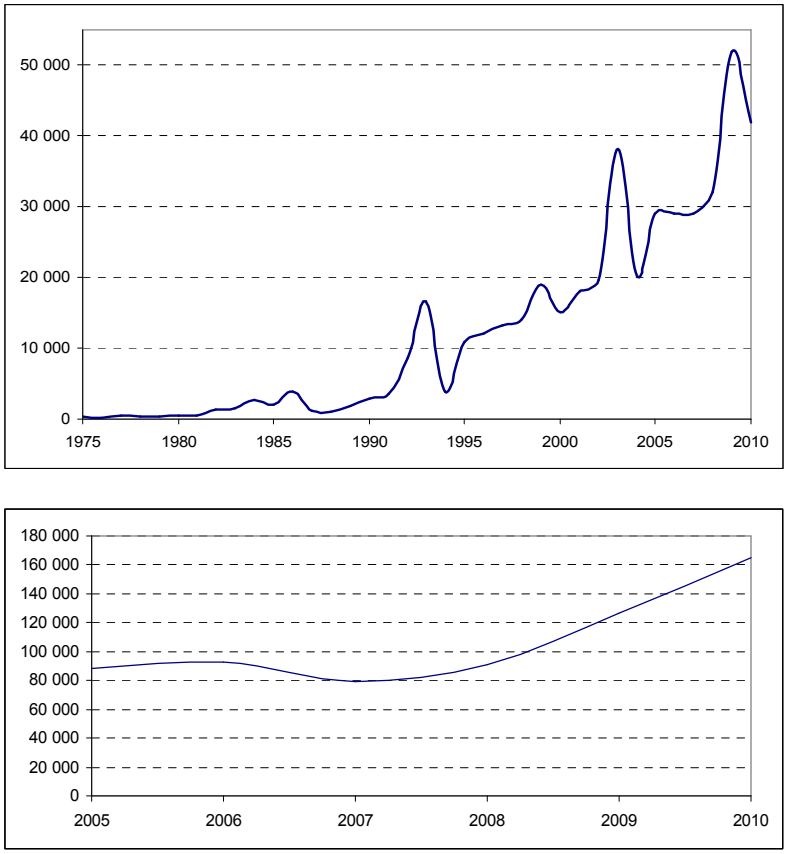
Miljøverndepartementet besluttet i 1995 at et begrenset antall fartøyvernsentre burde kunne påta seg oppgaver for å sikre og videreføre den håndverksmessige kompetansen innen fartøyvernet, jf. Finans og Tolldepartementet (1995) St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (1994 - 1995). Det ble i samme proposisjon foreslått at utvalget burde bygge videre på det arbeid som er nedlagt i etableringen av Hardanger fartøyvernsenter, Gratangen båtsamling for bevaringsoppgaver på trefartøyer, samt Bredalsholmen ved Kristiansand for arbeidet med stålskip.

En av konsekvensene av Riksantikvarens første handlingsplan var etableringen av de tre nasjonale fartøyvernsentrene. Formålet med etableringen av de nasjonale fartøyvernsentrene var at sentrene skulle ivareta håndverkskompetanse for bygging, vedlikehold og reparasjoner av tre- og stålskip.

I 2000 ble det vedtatt en lovendring som gjør det mulig å gi fartøy et lovhjemlet vern etter kulturminneloven. Inntil dette tidspunktet var det kun sunkne fartøy eldre enn 100 år som hadde et juridisk vern. Det ble samtidig vedtatt å sette en lavere aldersgrense for "utførselsforbudet" av båter med hjemmel i kulturminneloven. Aldersbegrensningen ble redusert fra 100 til 50 år. I 2009 ble forskriften endret, men den "flytende" aldersbegrensningen for fartøy ble stående.

Riksantikvarens utga en ny handlingsplan for fartøyvernet i 2002. På det tidspunktet var antallet verneverdige fartøy økt til 175. De to første fartøyene ble fredet i 2006[10], og de neste tre fartøyene ble fredet i 2009[11]. Ved utløpet av 2008 var antallet vernede fartøy økt til 211. Det har i forvaltningen siden midten av 1990-tallet vært avsatt halvannet årsverk til fartøyvern hos Riksantikvaren, mens det per 2010 er litt i underkant av to årsverk avsatt til fartøyvern. Bemanningen dekker hele landet.

[10] Hjuldamperen *Skibladner* og bilfergen *Skånevik.*
[11] Jernbanefergene D/F *Ammonia* og M/F *Storegut* samt bilfergen B/F *Gamle Kragerø*.



Figur 19 a og b: Øverst en oversikt over årlige, statlige bevilgninger til fartøyvern i tusen kroner for perioden 1975 – 2010. Det samlede behovet for bevilgning til fartøyvern ble i Riksantikvarens forrige handlingsplan (2002 – 2006) beregnet til rundt 40 mill kroner. Over en 5-års periode har søknadsummen til fartøyvernprosjekter fordoblet seg fra omkring 80 millioner kroner i 2005 til 160 millioner kroner i 2010 (figur nederst). Bevilgningene til fartøyvern over statsbudsjettet ble for 2009 økt fra 32 til 42 millioner kroner (i tillegg ble 10 millioner kroner bevilget gjennom regjeringens "tiltakspakke" i forbindelse med finanskrisen i 2009).

5.4 Fylkeskommunenes engasjement

Norsk kulturminneforvaltning har siden 1990 hatt en lovfestet ansvarsdeling mellom stat, fylkeskommuner og landsdelsmuseene. Disse tre forvaltningsorganene fikk i 1990 myndighet etter kulturminneloven på områder innenfor bygningsvern og arkeologi. Det var på det tidspunktet ikke aktuelt å delegere fartøyvernet da vernedisiplinen hverken hadde egen lovhjemmel i kulturminneloven eller var et særlig prioritert arbeidsfelt fra politikere og kulturminneforvaltning. Situasjonen har imidlertid endret seg betraktelig for fartøyvernet siden den gang. Fartøyvernet har blitt et prioritert felt fra politikere, jf. Soria Moria-erklæringen (2005), St.prp. nr. 1 (2007-2008) og St.prp. nr. 1 (2008-2009). Fagfeltet har ekspandert og utviklet seg i betydelig grad og det fikk i 2000 egen lovhjemmel til å frede fartøy, jf. kulturminnelovens § 14a. Dette sett i sammenheng med den nye forvaltningsreformen, jf. St.meld. nr. 25 (2008–2009) *Lokal vekstkraft og framtidstru Om distrikts- og regionalpolitikken,* som søker å delegere mer ansvar til regionene, anses det nå som et riktig tidspunkt å vurdere om fylkeskommunene bør overføres mer ansvar innen fartøyvernet.

Det er laget fartøyvernplaner for mange fylker. Møre og Romsdal var tidligst ute og utga egen fartøyvernplan for sitt fylke i 1987. Totalt har ni fylker fartøyvernplaner knyttet til seg, hvorav seks av fylkene ligger i den såkalte SAVOS-regionen som har en felles plan. SAVOS-planen legger føringer for en såkalt "overføringsmodell", og denne har vært grunnleggende for forsøksordningen som omfatter noe delegering til regionalt nivå.

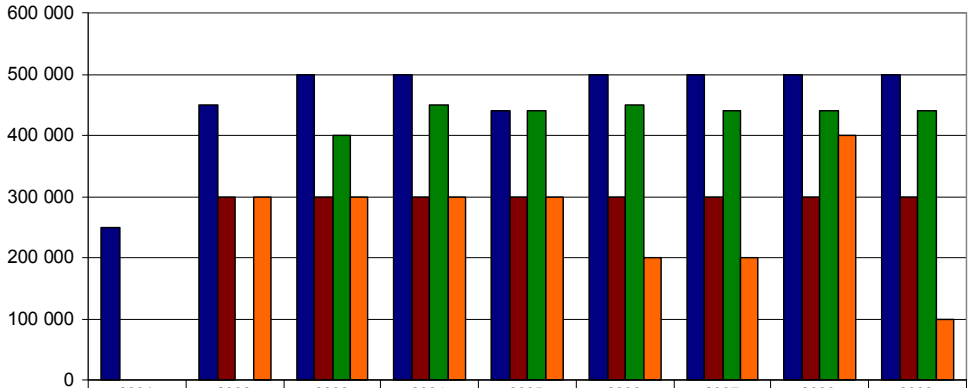
5.4.1 ”SAVOS-planen”

”SAVOS” var tidligere et samarbeidsorgan for seks fylkeskommuner langs Sør- og Vestlandet, og regionen strekker seg fra og med Aust-Agder i sør til Møre og Romsdal i nord. Fartøyvernplanen for SAVOS-regionen ble utarbeidet av Norsk Sjøfartsmuseum og lansert i 2000. På det tidspunktet hadde Riksantikvaren forvaltet det offentliges ansvar for fartøyvern i 11 år, og det ble i planen fremmet spørsmål om fartøyvernet skulle fortsette å ha en like stor tilknytning til Riksantikvaren. I lys av dette ble det foreslått at det offentlige ansvaret for fartøyvern i en viss grad skulle delegeres til fylkeskommunene. To konkrete modeller ble foreslått: "Overføringsmodellen" og "Samarbeidsmodellen".

”*Overføringsmodellen*” innebærer at fylkeskommunale bevilgninger til bevaringsverdige fartøyer utløser et tilsvarende beløp fra Riksantikvarens fartøyvernmidler. Fylkeskommunen fordeler beløpet og har hovedansvar for veiledning og oppfølging av fartøyeiere.

"*Samarbeidsmodellen*" omfatter et samarbeidsprosjekt mellom fylkeskommunene. Modellen innebærer å definere seks store fartøytyper/-kategorier som har vært spesielt typiske for SAVOS-regionen. Dette skulle da være fartøytyper som i dag ikke er tilfredsstillende representert i SAVOS-området. Formålet var at det skulle kunne bevares et utvalg av de større fartøyene som er for ressurskrevende til å kunne bevares i hvert fylke. Fartøyene skulle ha tilhørighet i hvert sitt fylke, men inngå i et mobilt formidlingsopplegg for hele området. Også for denne modellen ble det lagt opp til delt finansiering mellom fylkeskommune og stat (Norsk Sjøfartsmuseum 2000).

SAVOS-planen har ikke vært pålagt fylkeskommunene, og politiske beslutninger og disponeringer i hver fylkeskommune har påvirket fartøyvernet ulikt. ”Overføringsmodellen” er blitt iverksatt i fire av SAVOS-fylkene. Samarbeidsorganet ”SAVOS” opphørte i etterkant av lanseringen av planen.



	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Vest-Agder	250 000	450 000	500 000	500 000	439 000	500 000	500 000	500 000	500 000
Rogaland	0	300 000	300000	300000	300000	300000	300000	300 000	300 000
Hordaland	0	0	400 000	450 000	440 000	450 000	440 000	440 000	440 000
Sogn og Fjordane	0	300 000	300 000	300 000	300 000	200 000	200 000	400 000	100 000

Figur 20: Sektordiagram som viser tildeling fra Riksantikvaren (2001 - 2009) over ”overføringsmodellen” i SAVOS-planen. Fylkeskommunene har i samme periode bevilget tilsvarende eller mer til fartøyvern. Diagrammet viser de fylkeskommunene som har benyttet seg av ordningen. Møre og Romsdal fylkeskommune vedtok å ikke slutte seg til planen, mens Aust-Agder fylkeskommune vedtok i 2002 å slutte seg til planen, men benyttet seg aldri av ordningen.

Det ble i 2009 gjennomført en evaluering av resultatene av ”Overføringsmodellen” i SAVOS-planen. Rapporten er gjort på oppdrag av Riksantikvaren og utført av Hordaland fylkeskommune”, jf. *Regionalt fartøyvern. Evaluering av overføringsmodellen 2009 v*ed Hordaland fylkeskommune på oppdrag fra Riksantikvaren.

Det foregår i enkelte av ”SAVOS-fylkene” stor aktivitet innen fartøyvern, og planen synes å ha skapt økt optimisme blant fartøyeiere da det samlet sett har vært større muligheter for økonomisk støtte. Noen av fylkeskommunene har i prøveordningen engasjert seg sterkere i fartøyvernet gjennom politiske føringer og utvidede personalressurser. Rapporten viser i tillegg at faglig og praktisk veiledning fra fylkeskommunene har styrket fartøyeiernes muligheter til økonomisk støtte fra privat næringsliv, banker og fond. De involverte fire fylkeskommuner har siden oppstart av modellen gitt faste bevilgninger Som resultat har fylkeskommunene tilført i anslagsvis 10 millioner til fartøyvern i de fire prøvefylkene i perioden 2001 - 2009.

Rapporten konkluderer med at overføringsmodellen har styrket og motivert til større regional innsats i fartøyvernet, at den har styrket regional fagkompetanse på fartøyvern, at den har gitt bedre samhandling mellom nasjonalt og regionalt nivå, at den har gitt bedre kontakt med frivillig sektor og sist men ikke minst at modellen har tilført fartøyvernet økte midler. I tillegg har Riksantikvaren fått noe avlastning i enkeltsaksbehandlingen.

Konklusjonene i evalueringen er meget positive og viser at det regionale fartøyvernet er styrket gjennom oppfølgingen av ”Overføringsmodellen” i SAVOS-planen.

12 av 19 instanser innen regionalforvaltningen hadde høringsuttalelser til utkast til ny verneplan for fartøy (i løpet av desember 2009 og januar 2010). De ”administrative” uttalelsene bærer samlet sett preg av en positiv holdning til delegering av førstelinjeansvaret (enkeltsaksbehandlingen) innen fartøyvern (se appendiks 8 for oversikt over høringsuttalelsene).

6 STATUS: DEN VERNEDE FLÅTEN OG FAGLIG STÅSTED

”Mangfoldet av kulturminner og miljøer skal forvaltes og tas vare på som bruksressurser og som grunnlag for kunnskap, opplevelse og verdiskapning. Et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer skal tas vare på i et langsiktig perspektiv.(...) Den geografiske, sosiale, etniske, næringsmessige og tidsmessige bredden i de varig vernete kulturminnene og kulturmiljøene skal bli bedre…”

St.meld. nr. 16 (2004 – 2005) *Leve med kulturminner.*

6.1 Representativitet

Begrepet ”representativt utvalg” kan brukes på to nivåer, både som overordnet kriterium og som kriterium for vurderinger av enkeltfartøy. På overordnet nivå skal et representativt fartøyutvalg bestå av ulike fartøytyper som vurderes både ut i fra konstruksjon og funksjon. Et representativt utvalg fartøy skal bevares for å gjenspeile landets tradisjoner innen sjøfart, fiskeri og øvrig maritim virksomhet. Et representativt utvalg skal omfatte det sjeldne og vanlige fra hver historiske periode, og vise utviklingen over et lengre tidsrom. Når nye fartøy velges, ut i fra type og/eller funksjon, *økes* representativiteten. Utvalget skal være bredt nok til å belyse hvordan samfunnet har utviklet seg over tid. Ved *styrking* av representativiteten er det valgt ut flere like fartøy av samme type og funksjon.

Når det gjelder vurderinger og prioriteringer av enkeltfartøy, må forvaltningen kunne begrunne hvorfor et fartøy har større verneverdi enn et annet. Et fartøy, eller deler av det, skal kunne relateres til flere utvelgelseskriterier. De ulike kriteriene kan delvis overlappe og underbygge hverandre, og enkelte kriterier kan tillegges større vekt enn andre. Kriterier som autentisitet, sjelden, typisk, fysisk tilstand, alder, identitetsverdi, kontinuitet, historisk kildeverdi, symbolverdi, tilhørighet lokalt/regionalt, miljø og bruks- og opplevelsesverdi er sentrale i en slik vurdering.

Autentisitet

Utvalgskriteriet autentisitet er vesentlig. Et fartøy som har stor grad av autentisitet fra byggetidspunktet og/eller fra sin driftsperiode har høy kulturhistorisk verdi. Innen kulturminneforvaltningen står autentisitet for ekthet og troverdighet. Uheldige endringer kan ha blitt påført, og i de tilfellene kan integritet (helhet) og autentisiteten være redusert.

Et fartøy fra slutten av 1800-tallet har for eksempel høy kulturhistorisk verdi med spor av slitasje, bruk og funksjonalitetstilpasninger fra sin driftstid. Ombygginger og overgangsformer har stor kildeverdi. En båtkopi kan i motsetning bli et forenklet bilde av et fartøy slik ettertiden har tolket at det i sin tid var.

Konstruksjoner uansett materialtype er forgjengelige. Ofte er deler av en konstruksjon erstattet med nye materialer. Det er da et vesentlig kriterium at reparasjoner og vedlikehold er gjennomført i samsvar med opprinnelig utførelse (prosessuell autentisitet). I forbindelse med fredning etter kulturminneloven, er autentisitet et av de kriteriene som tillegges størst vekt.

Figur 21: Havnebildet i Oslo: En blanding av eldre fartøy med høy kulturhistorisk verdi og fartøy som er ombygget til chartertrafikk uten hensyn til antikvariske prinsipper. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

Fysisk tilstand

Det må vurderes om fartøyet er i en slik fysisk tilstand at det lar seg bevare som kilde til kunnskap og opplevelse. Står man overfor valget mellom å ta vare på to fartøy av samme type, vil man normalt velge å bevare det som er best vedlikeholdt og har mest originalt materiale. Dersom en fartøytype er underrepresentert på landsbasis, eller er sjelden, vil man likevel kunne forsvare å ta vare på et fartøy som i utgangspunktet er i dårlig forfatning. Dette viser at kriteriene ikke kan sees isolert fra hverandre.

Symbolverdi, sammenheng og miljø

Mange fartøy har særlige kvaliteter gjennom å gi sine omgivelser en følelse av gjenkjennelse og tilhørighet. Dette kan i hovedsak knyttes til to forhold: Enten til konkrete begivenheter eller personer, eller til tradisjon/kontinuitet i bruk av et område. Et fartøy som har inngått i omgivelsene over lang tid og som har blitt identifisert med stedet i en slik grad at det er utenkelig å fjerne eller endre det er eksempelvis hjuldamperen *Skibladner*. Skipet har med sine 150 år i rutefart blitt en del av det maritime kulturlandskapet rundt Mjøsa. Polarskuta *Fram* knyttes eksempelvis til konkrete, store, nasjonale begivenheter samt beundrede polfarere og vitenskapsmenn (bl.a. Fridtjof Nansen, Otto Sverdrup og Roald Amundsen).

Et verneobjekt har stor kulturhistorisk verdi i et miljø det har inngått i over lang tid eller i en viktig periode. Det er mange eksempler på at kulturminneforvaltningen vedtar vern hvor samfunnskontekst og det miljø som et fartøy inngår i vektlegges. Riksantikvaren fredet eksempelvis fergene D/F *Ammonia* og M/F *Storegut* i 2009, hvor stor vekt ble lagt på den viktige rollen fergene har hatt i et større transportsystem med nasjonal verdi. Det samme gjelder vernet av dampbåten D/S *Turisten* som har en antikvarisk viktig rolle, ikke bare i seg selv, men også for helhetsbildet av Haldenvassdraget.

Frivillig innsats som utvalgskriterium

Kulturminneforvaltningen ser på de frivillige som er viktig ressurs. Fartøyvernet har i første rekke blitt fremmet av frivillige med kulturhistorisk engasjement. Fra et kulturminnefaglig ståsted har dette samtidig ført til at utvelgelse av nye verneobjekter er foretatt på bakgrunn av prosjekter som er omfattet av stort lokalt eller regionalt engasjement. Utvalget har ikke i stor grad blitt et resultat av

kulturminneforvaltningens helhetsforståelse eller prioriteringer ettersom forvaltningen ikke har gjennomført systematiske registreringer av bevaringsverdige fartøy siden begynnelsen av 1980-tallet. Fartøyutvalget er derfor til dels blitt et resultat av at fartøyeiere, i form av aksjeselskap, museum, stiftelser eller enkeltpersoner, har tatt kontakt med Riksantikvaren for rådgivning og økonomisk støtte. Forvaltningen har derfor vurdert et utvalg fartøy hvor eiere har tatt kontakt – ikke ut i fra prioriteringer gjennom en helhetsforståelse av hvilke objekter som ut i fra en gitt tid bør vernes.

Gode resultater av omfangsrike istandsettingsprosjekter er oftest en direkte konsekvens av at engasjerte eiere og frivillige har lagt ulønnet innsats og private midler i prosjektet – oftest i tillegg til økonomisk tilskudd fra Riksantikvaren. Frivillig innsats er en viktig medvirkende faktor til at større prosjekter får prioritet fra kulturminneforvaltningen. Utvalgskriteriene med mål om representativitet kombinert med forvaltningsapparatets avhengighetsforhold til frivillig innsats er derfor en utfordring.

Fartøylisten som verktøy til å vurdere representativitet

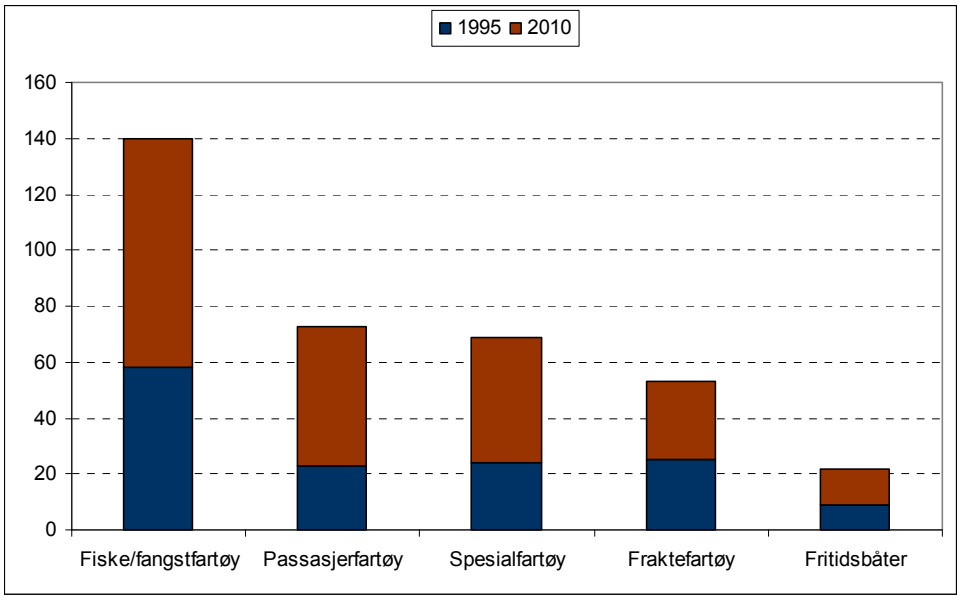
De vernede fartøyene er registrert i en landsomfattende fartøyliste (appendiks 5). Ut i fra denne ”fartøylisten” kan man trekke ut informasjon om fartøynavn, kallesignal, kategori, bruttotonnasje, byggeår, fremdrift, skrogmateriale, eierform, hjemfylke og vernestatus. Det har i lang tid vært mål om etablering av et bedre dataverktøy for å kunne hente ut informasjon om fartøyene, og for å ta stilling til representativiteten. Fartøylisten er imidlertid begrenset i dataomfang og er dårlig egnet.

Figur 22: *Dampskipet Turisten* løftes ut fra hallen og inn i flytedokka hos verftet Hansen & Arntzen Co AS ved Langesund våren 2009. I bakgrunnen ses D/S *Victoria* som har gått på Telemarkvassdraget siden 1882. Foto: Reidar Peersen

6.1.1 Fartøykategorier

Pr 1. januar 2010 var det på ”fartøylisten” oppført 219 fartøy, hvorav fem fartøy er fredet. Fartøyene er kategorisert ved hjelp av samlebegrepene fiske/fangst, frakt, fritid, passasjer og spesialfartøy (se fartøyliste i appendiks 5). Kategorien spesialfartøy er en samlebetegnelse for alle de fartøyene som ikke faller i de øvrige fire kategoriene. Spesialfartøy er opprinnelig en ”restkategori” som brukes av Sjøfartsdirektoratet, og har med sertifikattilpasninger å gjøre. Kategorien er derfor ikke bestemt ut i fra funksjon, men er allikevel en nyttig samlebetegnelse for kulturminneforvaltningen. Kategorien omfatter blant annet los - og redningsfartøy med treskrog og slepebåter i stål med motor/dampmaskineri.

Fiskefartøyene utgjør 37 % av den vernede flåten. Den nest største fartøykategorien er passasjerfartøy som utgjør 23 % av antall fartøy på listen. Spesialfartøy utgjør 21 %, men er en sammensetning av flere ulike fartøytyper og bør ikke regnes som egen fartøykategori. Fraktefartøy, som har spilt en stor rolle for landets næringsliv, er representert ved 13 %, og fritidsbåter utgjør 6 %.



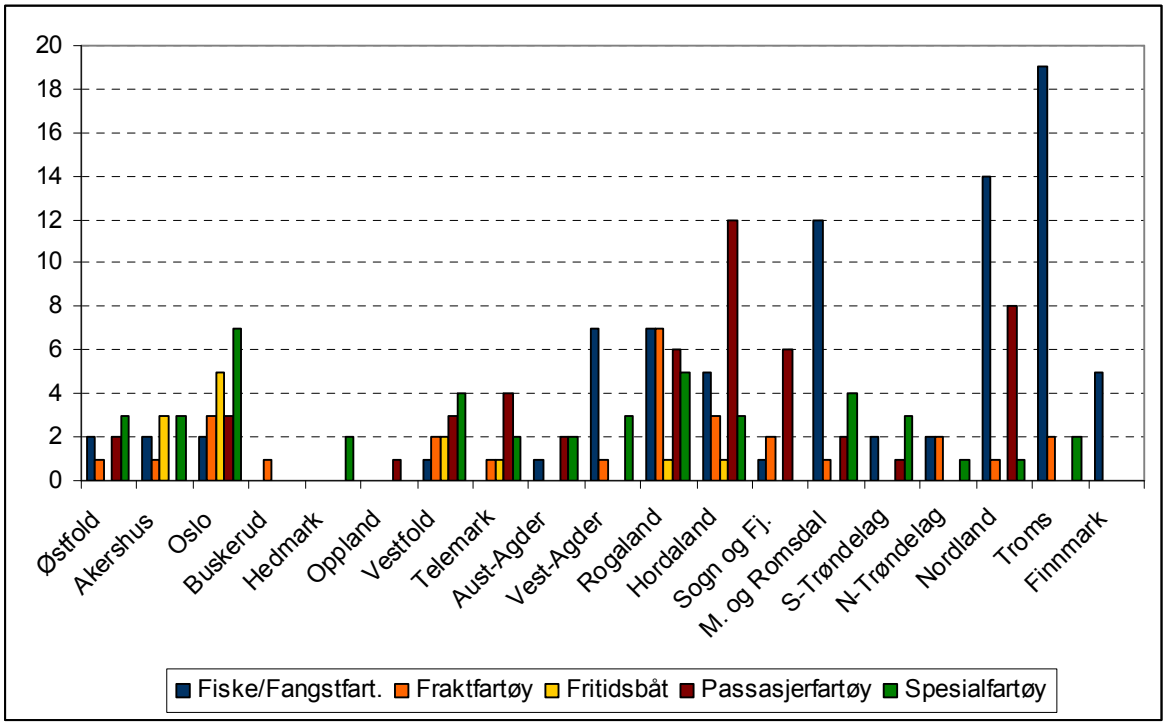
Figur 23: Diagrammet viser sammensetningen av kategoriene på Riksantikvarens fartøyliste i 2010 (januar) og i 1995. Det har over en 15-års-periode forekommet en betydelig økning i fartøykategoriene fiske-/fangst, passasjer og ”spesialfartøy”. I perioden 1995 – 2010 har den vernede flåten økt med 79 fartøy.

Fiskerimyndighetenes kondemneringsordning for effektivisering av fiskeflåten står i motsetning til de verneinteresser som Riksantikvaren ivaretar. Når det gjelder fiskeflåten har fartøyvernforvaltningen vært mindre kritisk til utvalget enn ved andre fartøykategorier på grunn av kondemneringsordningene. I mange tilfeller hvor fiskefartøy har utgått av ordinær drift, og hvor et fartøy har hatt kulturhistorisk verdi, har fartøyet blitt unntatt kondemnering på bakgrunn av Riksantikvarens anbefaling. Nye eiere har i slike tilfeller kunnet ta over fartøyet til annen drift enn fiske (mer om kondemneringsordningen og fiskeflåten i avsnitt 6.1.5).

6.1.2 Geografisk fordeling

Geografisk fordeler de vernede fartøyene seg med 24 % i Nord-Norge, 14 % i Midt-Norge (her definert forenklet til Møre og Romsdal og Trøndelagsfylkene), 34 % på Sør- og Vestlandet (Aust-Agder til Sogn og Fjordane) og 28 % på Østlandet (Østfold til Telemark inklusive innlandsfylkene).

Da Norsk Kulturråds innstilling ble utgitt i 1979 befant over halvparten av fartøyene seg i Oslofjordområdet. Vel 2010, 30 år senere, befinner flesteparten av fartøyene seg på Sør- og Vestlandet. Av disse er en stor andel i kategorien passasjerfartøy og fiske- og fangstfartøy. Østlandet er det området som har den jevneste fordelingen av fartøykategorier. Den største fartøygruppen befinner seg i Nord-Norge og er et resultat av at Riksantikvaren har stilt seg positiv til medvirkning for "å redde" autentiske, eldre fiskefartøy utgått fra næringsinnbringende fiskerivirksomhet (mer utdypet i avsnitt 6.1.5).



Figur 24. Vernede fartøy fordelt på fylke og kategorier pr 1. januar 2010: Nord-Norge (Nordland, Troms, og Finnmark) har totalt 52 fartøy på vernelisten, Midt-Norge (Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag) har 30 fartøy, Sør- og Vestlandet (fra og med Aust-Agder til og med Sogn- og Fjordane) har 75 fartøy, mens Østlandet (Telemark - Østfold) har 61 fartøy. Størst skjevhet innen kategoriene er det i Nord-Norge, hvor den klart største kategorien, fiske- og fangsfartøy, er dominerende. Fritidsfartøy er den kategorien det er færrest eksemplarer av, og de fleste befinner seg på Østlandet.

Totalsummen av søknadene om økonomisk støtte per fylke gir ikke et riktig bilde av aktiviteten innen fartøyvernprosjekter per fylke. Selv om det er fartøyeiere som sender søknader til Riksantikvaren, er det noen fylker som hvert år har høye søknadssummer til et eller to bestemte og kostnadskrevende fartøy. Fra Vest-Agder er det eksempelvis fra den ordinære tilskuddsposten (Kap 1429 post 74) søkt om midler til færre bestemte fartøy, mens fylkene Rogaland og Hordaland årlig har søkt om midler til opp mot 20 fartøy i hvert fylke. Søknadssummene per prosjekt varierer fra flertallige millioner kroner til noen tusen kroner.

Ser man bort fra de enkeltvise SAVOS-tildelingene er Hordaland det fylket som har flest fartøyprosjekter som har fått økonomisk støtte fra Riksantikvaren (20), mens Rogaland har nest flest

(19). Nordland og Troms har henholdsvis 17 og 13 fartøyvernprosjekter som har mottatt økonomisk støtte. Bortsett fra Oslo og Møre og Romsdal, som har henholdsvis 17 og 11 prosjekter som har mottatt økonomisk støtte fra Riksantikvaren, ligger hvert enkelt av de resterende fylkene på godt under 10 prosjekter.

Finnmark, som har en lang og kompleks fiskerihistorie, har kun tre fartøy med vernestatus. Naturgitte forhold (vær og kyst) og spredt bosetning gjør det vanskelig å holde høy aktivitet innen fartøyvern i fylket. Fylker som ikke har lang kyst, eller kun innlandsvann, som Buskerud, Hedmark og Oppland, har naturlig nok også kun enkelte fartøyvernprosjekter knyttet til seg.

Det eksisterende utvalget av vernede fartøy er et resultat av at fartøyene har driftige og kulturhistorisk interesserte eiere, og er ikke i særlig grad styrt av den statlige forvaltningen med mål om geografisk representativitet.

Figur 25: Havnen i Henningsvær (Heimsundet) kl 17:30 1.september 2008. Det er nærmest ingen fiskefartøy av den eldre typen med treskrog igjen. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

Figur 26: Havnen i Henningsvær (Heimsundet) på 1960-tallet. Det vrimler av små, tradisjonelle fiskefartøy. Utviklingen fra mange til nærmest null har gått rakst på 50 år. Statistikk fra Fiskeridirektoratet viser at fiskeflåten de siste 10 årene (2000 - 2010) er halvert. Foto: Anette Mehren, Riksantikvaren

6.1.3 Alder

Fartøy med høy alder står i en særstilling ved at de er kilde til kunnskap om tekniske løsninger som er lite dokumentert. Kildeverdien til et fartøy, både konstruksjonen og tekniske løsninger, forteller samlet om en gitt tid og virkesteds kultur, teknologinivå, økonomi og til dels klima. På Riksantikvarens fartøyliste finnes det, pr 1. januar 2010, 39 fartøy som er bygget fra 1840 – 1899, 128 fartøy med byggeår fra 1900 – 1949 og 50 fartøy som er bygget fra 1950 – 1978[12]. Det er et fartøy på listen hvor det ikke er mulig å oppdrive byggeår (det gjaldt også for tidligere eiere). Til sammenligning er det i Norsk ordinært skipsregister (NOR) pr 2009 registrert 188 fartøy i drift som har byggeår før 1900[13]. Av de totalt 15.000 fartøyene som er i registeret, har 1 562 fartøy byggetidspunkt 1900 – 1949, mens 12 222 er bygget etter 1950. De øvrige 126 fartøyene har ikke oppgitt byggeår.

	Navn	Byggeår	Type	Oppr. funksjon	Hjemsted	1984	2002	2009
1	*Anna af Sand*	1840	jakt	frakt	Stavanger	Vernet	Vernet	Vernet
2	*Anna Rogde*	1868	skonnert	frakt	Oslo/Harstad	Vernet	Vernet	Vernet
3	*Bilfergen*	1921	ferge	passasjer	Søndeled	Vernet	Vernet	Vernet
4	*Bjoren*	1867	d/s	passasjer	Byglandsfjord	Vernet	Vernet	Vernet
5	*Brødrene af Sand*	1840	jakt	frakt	Oslo	Vernet	Vernet	Vernet
6	*Børøysund*	1908	d/s	passasjer	Oslo	Vernet	Vernet	Vernet
7	*Christiane*	1879	galeas	frakt	Drammen	Vernet	Vernet	Vernet
8	*Colin Archer*	1893	skøyte	redning	Oslo	Vernet	Vernet	Vernet
9	*Feie*	1893	skøyte	redning	Skjervøy	Ikke anbef. vernestatus	Vernet	Vernet
10	*Havnøy*	1890	galeas	fangst/frakt	Tønsberg	Vernet	Vernet	Vernet
11	*Heland*	1937	m/kutter	fiske	Ålesund	Vernet	Vernet	Vernet
12	*Kysten I*	1909	d/s	passasjer	Tønsberg	Vernet	Vernet	Vernet
13	*Nordsjø*	1899	skøyte	los/fiske	Sandnes	Ikke anbef. vernestatus	—	—
14	*Pauline*	1897	jekt	frakt	Steinkjær	Vernet	Vernet	Vernet
15	*Skibladner*	1856	d/s	pass/fiske	Eidsvoll/ Minnesund	Vernet	Vernet	Fredet
16	*Stormer*	1909	listring	fiske	Oslo	Vernet	Vernet	Landsatt
17	*Svanen*	1916	skonnert	frakt	Oslo	Vernet	Vernet	Vernet
18	*Thorolf*	1911	d/s	frakt/pass	Ålesund	Vernet	Vernet	Vernet
19	*Vally*	1917	m/kutter	fiske	Alta	Vernet	Vernet	Vernet
20	*Venus*	1889	skøyte	lyst	Fredrikstad	Vernet	Vernet	Vernet
21	*Victoria*	1882	d/s	passasjer	Skien	Ikke anbef. vernestatus	—	—

Figur 27: ”Grunnstammen” fra 1979. Til høyre ses tre kolonner med årstall øverst som viser utviklingen av vernestatus. Årstallene representerer nasjonale verneplaner hvor fartøyliste har vært inkludert. Fartøy nr 7 på listen, *Christiane*, het i 1979 *Kristiane II*. Fartøyet *Victoria* mistet sin vernestatus i 1984. Fartøyet er i stor grad ombygget og har lite autentisitet, men har hatt sitt virke i Telemarskvassdraget siden 1882 og har høy symbolverdi i Telemarksregionen og vassdraget (se foto i figur 22). Det legges i dag større vekt på at fartøyene er en del av et større og helhetlig miljø og kulturlandskap enn tidligere.

[12] Fartøyene med lavest alder på fartøylisten er bygget i 1978.

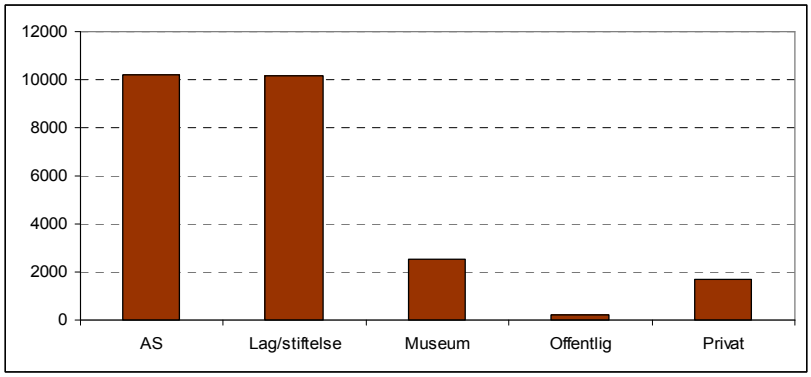
[13] I Norsk ordinært skipsregister (NOR) er det pliktig registrering for alle norske fartøy med lengde på 15 meter eller mer dersom fartøyet ikke er registrert i et annet lands register. Riksantikvaren har imidlertid registrert at eldre fartøy ikke alltid er meldt ut av registeret når det er påkrevd. Det kan derfor være noe feilmargin i antallet.

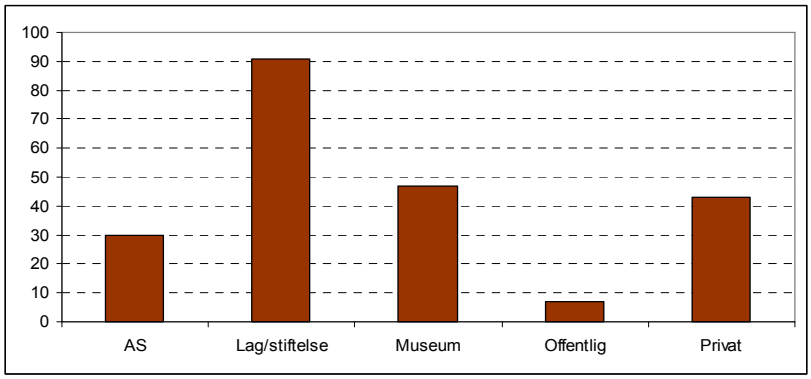
6.1.4 Bruttotonnasje

Av de 186 fartøyene på vernelisten (appendiks 5) som er oppført med bruttotonnasje har 147 fartøy en bruttotonnasje på under 100 tonn, 34 fartøy mellom 100 og 999 tonn, mens 5 fartøy er over 1000 tonn. Av disse har to skip bruttotonnasje over 2000 tonn, hvilket er hurtigruteskipene *Lofoten* og *Nordstjernen*.

Ca 80 % av de vernede fartøyene har en bruttotonnasje på mindre enn 100. Tallet viser at det fortrinnsvis er fartøy med "overkommelig" størrelse som er ivaretatt og vernet (med hensyn til istandsetting, vedlikehold og drift).

Mange fartøyvernprosjekter har ikke vært gjennomførbare på grunn av omfang og har dermed blitt forkastet. Større fartøy er ikke bare vanskelig å overkomme av praktiske og økonomiske grunner, men det er også en utfordring å kunne gi fartøyene en driftsinntekt etter at de er istandsatt til et skipsteknisk forsvarlig nivå. Det er i dag to større, vernede lastefartøy på fartøylisten som vitner om at Norge har vært en av verdens ledende sjøfartsnasjoner innen internasjonal handel: Fraktefartøyene *Hestmanden* (bygget 1911) og *Hamen* (bygget 1949) med en bruttotonnasje på henholdsvis 755 og 1364. Førstnevnte er det mest omfattende istandsettingsprosjektet som noensinne er igangsatt her i landet og er ikke ferdigstilt. Hvordan man skal kunne gi store skip og andre større konstruksjoner et varig vern er en utfordring for kulturminneforvaltningen.





Figur 28a (øverst): Bruttotonnasje fordelt på eierform pr 1. januar 2010. Av vel 25 000 bruttotonn (av 186 av 218 fartøy med oppgitt BT) eies 1 % av offentlig sektor. Det viser at sektoransvarsprinsippet ikke har hatt effekt innen fartøyvernet. Til tross for at museer eier 22 % av fartøyantallet eier de kun 10 % av bruttotonnasjen. De tilfellene hvor museer er eiere er fartøyene relativt små. Hovedvekten av bruttotonnasjen eies av lag/stiftelser og aksjeselskap som hver har 41 %.

Figur 28b (nederst): Antall fartøy fordelt på eierform pr 1. januar 2010. Lag/stiftelser er den største eieren med 41 % når det gjelder antall fartøy. Aksjeselskap eier 14 % av antallet, museer eier 22 % mens 20 % av fartøyene er privateide. Det er viktig å merke seg at museene i mange tilfeller er eiere uten at de selv drifter fartøyene. Ofte er det en venneforening/kystlag/lokal organisasjon som drifter fartøyet når et museum er offisiell eier.

6.1.5 Fiskeflåten: ”Strukturering”, kondemnering og vern

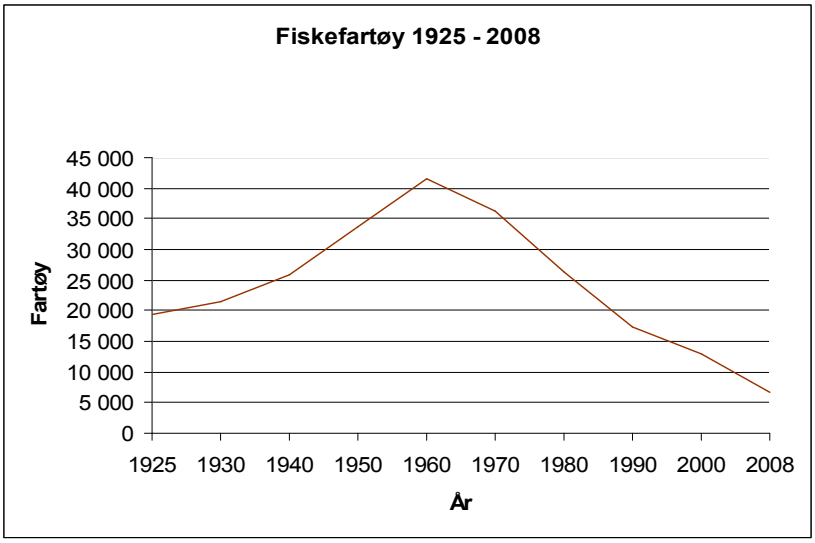
Fiskerimyndighetenes politiske føringer har de senere årene vært å redusere den norske fiskeflåten til færre og mer effektive fiskefartøy, noe som er en direkte årsak til at kategorien fiske- og fangstfartøy er flest i antall på Riksantikvarens liste over vernede fartøy. Fiskerimyndighetenes mål har vært ulike; enten å øke lønnsomheten og modernisere flåten på den ene siden, eller å trygge fiskebestander og å gi kompensasjon til aktører for å selge kvoten tilbake til staten på den andre siden.

Struktureringsordningene gjør at fartøy kjøpes ut av kvoteordningen. Slike fartøy er pålagt å bli destruert. Ordningen med "strukturering" av fiskeflåten ble innført i 2003. Etter salg av kvote skal båten uten kvote hugges opp innen seks måneder. Regelverket gir dispensasjon for destruering dersom fartøyet har kulturhistorisk verdi. Dersom Riksantikvaren, regional forvaltning eller et lokalt museum gjør en vurdering hvor det kommer frem at et strukturfartøy har kulturhistorisk verdi, kan fartøyet overdras til nye eiere. Det er da en forutsetning fra Fiskeridirektoratet at fartøyet ikke brukes til fiske/fangst. Da valgmulighetene ofte enten har vært destruksjon eller bevaring har vernemyndighetene vært mindre kritisk til utvalgskriteriene. Fiskeridirektoratet har siden 2006 oversendt Riksantikvaren lister over de fartøyene som har fått godkjent kvotesalg og skal destrueres.

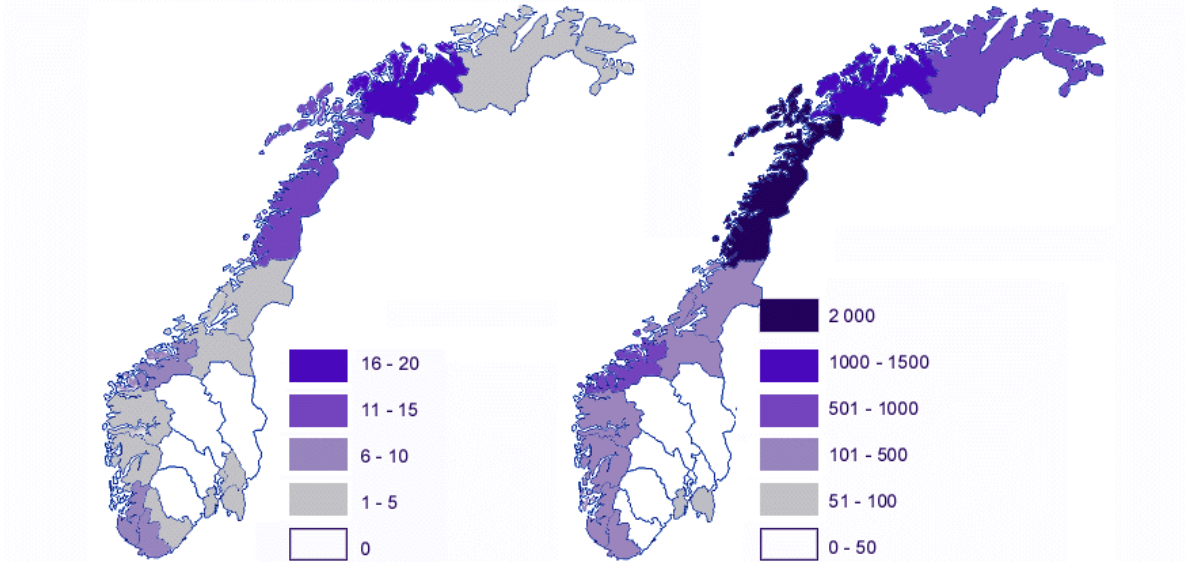
Endret regelverk fra Fiskerimyndighetene har ført til at strukturerte fiskefartøy har mistet retten til å drive fritidsfiske. Mange strukturerte fiskefartøy har biinntekt gjennom chartervirksomhet for turister, og det nye regelverket gjør at det ikke er mulig å bedrive noe fiske fra fartøyet. Til sammenligning kan andre båter drive fritidsfiske og levere opp til 2 tonn fisk til fiskemottak.

De ulike departementene har motstridene interesser: På den ene siden gir staten, ved Fiskeri- og kystdepartementet, økonomisk støtte til destruksjon av eldre fartøy. På den andre siden ønsker staten, ved Miljøverndepartementet, gjennom økonomisk tilskudd å verne et utvalg av fiskefartøyene.

For å kunne oppnå et velbalansert representativt utvalg fiske- og fangsfartøy, er det også nødvendig med bedre kunnskap om den skipstekniske utviklingen i flåten over tid. Det er behov for en omstendelig kategorisering av fiskefartøyene som i dag har vært dominerende i norsk fiskerinæring fra midten av 1800-tallet og frem til i dag.



Figur 29: Diagrammet viser antall fartøy i den norske fiskeflåten i perioden 1925 - 2008. Diagrammet er utarbeidet av Fiskeridirektoratet og baserer seg på informasjon fra merkeregisteret pr januar 2009. Det er etter Lov om sjøfarten (sjøloven) § 11 registreringsplikt for alle norske fartøy med største lengde 15m eller mer. Høsten 2008 var 6 755 fiskefartøy registrert i drift i Norge. Noen båter ned til 10m er også med i registeret.



Figur 30 a og b: Kartet til venstre viser antall av *vernede* fiske- og fangsfartøy fordelt på fylke, mens kartet til høyre viser antall fiske- og fangsfartøy *i drift*. Dataene i sistnevnte er hentet i Norsk ordinært skipsregister (NOR) ved utgangen av 2008, og gjelder hovedsakelig fiskefartøy over 15m. Av fiske- og fangstflåten i drift er 62 % lokalisert i Nord-Norge. 18 % i Midt-Norge og 17 % til Sør- og Vestlandet, mens Østlandet har 3 % av flåten. Per 1. januar 2010 er 45 % av den *vernede* fiske- og fangstflåten lokalisert i Nord-Norge, 20 % i Midt-Norge, 26 % til Sør-Vestlandet og 9 % på Østlandet. Tettheten i dagens fiskeflåte og den vernede fiskeflåten er i prosent til dels samsvarende i geografisk fordeling, bortsett fra i Finnmark.

6.2 ”Små og åpne båter”

Den første verneplanen for fartøy fra 1979 foreslo å utelate små og åpne båter fra fartøyvernarbeidet. Årsaken var at komiteen som utarbeidet innstillingen mente det var lettere å ivareta de små båtene uten støttetiltak, samt at en relativt stor mengde av disse allerede var godt bevart på museum (Bjørkvik 1979:15f). Kulturminneforvaltningen har senere vurdert det dit hen at de små og åpne båtene hovedsakelig har vært museenes ansvarsområde og at de er ivaretatt som del av museumssamlingene. Riksantikvaren har derfor siden direktoratet overtok ansvaret for fartøyvern i 1989 avgrenset feltet til å gjelde dekkede fartøy med en lengde på 12 meter eller mer.

Forbundet KYSTEN påpeker i sin utredning til fartøyvernplanen *Hvordan hensynet til små og åpne båter best kan ivaretas* viktigheten av at båter som har falt utenfor nå blir innlemmet i fartøyvernet (se vedlegg). Riksantikvaren støtter synspunktet om at også større båter uten dekk og mindre tradisjonsbåter blir ivaretatt i et langsiktig perspektiv. Riksantikvaren anser imidlertid sitt ansvarsområde å gjelde båter som er *i drift*, og ikke de som er i museumsmagasin. Sistnevnte faller inn under museumssektorens ansvarsområde.

I forarbeidene til lovhjemmelen som gir anledning til å frede båter, Ot.prp. nr. 50 (1998 - 1999), gis det ingen størrelsesavgrensning i definisjonen av båter: ”*Med båter menes robåter, seilbåter, regulære skip og fartøyer uansett størrelse. Dette omfatter også husbåter”*. Riksantikvaren ser det derfor som lite formålstjenelig å fortsette den praksis som hittil har vært anvendt med hensyn til størrelsesbegrensning.

Utvidelsen av fartøyvernfeltet til å også omfatte de små og åpne båtene reiser imidlertid en rekke nye spørsmål. Det gjelder blant annet hvordan kulturminneforvaltningen skal kunne imøtekomme det store mangfoldet og den uoverskuelige mengden av små, åpne båter som er i bruk. Det er i fartøyvernet generell mangel på oversikt hva gjelder større fartøy. Når det gjelder de mindre båtene er utfordringen enda større.

De små åpne båtene som er i bruk bør ses i sammenheng med de båtene som er i museumsmagasin. Det antas å være omkring tusen båter i norske museer (Forbundet KYSTEN 2009). Det er noe tilfeldig hva museene sitter inne med i sine samlinger og det foreligger ingen overordnet verneplan for sikring av mindre tradisjonsbåter. En bedre oversikt over båter i museum forutsetter en samordning av museene slik at de ulike typene blir bevart for ettertiden.

Kulturminneforvaltningen har behov for en langt bedre oversikt over innlandets så vel som kystens små og åpne båter. En oversikt over hva som eksisterer i museumssamlingene vil spille en stor rolle for å kunne ta stilling til hvilke objekter som bør velges å vernes av de som er i bruk. Mange museer har gode registre på båtsamlingene sine, og ABM-utvikling mottar årlige rapporter fra museumssektoren over museenes samlinger. Riksantikvaren og ABM-utvikling har, når det gjelder de små og åpne båtene, sammenfallende interesser. Det vil derfor være viktig at disse to sektorene (kulturminneforvaltningen og museumssektoren) etablerer et godt samarbeid og samlet utarbeider en plan for hvordan de små og åpne båtene skal ivaretas i et langsiktig perspektiv.

De mange små og åpne båtene som er i bruk rundt om i landet er ofte del av et større, autentisk kulturmiljø. Det kan i mange tilfeller være formålstjenelig å bevare båten som del av et slikt bruksmiljø. Dette vil forutsette et samarbeid med øvrig kulturminneforvaltning.

6.3 Fartøyeiere og økonomi

"Vern gjennom bruk" er helt sentralt i fartøyvernet. Den positive konsekvensen ved bruk av vernede fartøy er at det medfører verdifull praktisk kunnskap, innsikt og opplevelse. Den negative konsekvensen er at drift fører til slitasje. Det har i økende grad blitt nødvendig for fartøyeiere å drive næringsvirksomhet for å få økonomisk inntjening til drift og vedlikehold av fartøyene. Dette er et resultat av stadig økende krav til fartøyeiere gjennom sertifikattilpasninger, sjødyktighetsregler og forsikringer, og mange ser det som en økonomisk risiko i å eie et vernet fartøy. Noen museer har eksempelvis valgt å skille ut driften av eget fartøy til et aksjeselskap eller rederi.

Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) påpeker i sin utredning *Eierens rolle* (2009:15ff) at det er store økonomiske utfordringer for fartøyeiere, og poengterer at dette kommer tydelig frem gjennom misforholdet mellom den årlige søknadsummen om fartøyvernmidler kontra tilgjengelige midler til fartøyvern over statsbudsjettet. NFF trekker videre frem at kravene til sertifisering har blitt strengere og svært kostbart, og at mange fartøyeierne ”må seile døgnet rundt” i en kort sommersesong for å tjene inn til sertifiseringskostnadene. NFF foreslår at kulturminneforvaltningen gir midler til drift av fartøyene, deriblant omkostninger til sertifisering av mannskap.

For at Riksantikvaren skal få en bedre oversikt over kostnadene tilknyttet fartøyeiere, er det nødvendig med en bedre rapportering fra eierne. Fartøyeiere følger i liten grad opp rapporteringsplikten ved mottakelse av tilskudd. Fartøyeiere har også i liten grad fulgt opp Riksantikvarens oppfordring om utarbeidelse av forvaltningsplaner/vedlikeholdsplaner for egne fartøy.

	Fiske/Fangstfart	Fraktfartøy	Fritidsbåt	Passasjerfartøy	Spesialfartøy	Totalt
AS	0	0	0	25	5	30
Lag/stiftelse	38	13	5	17	18	90
Museum	25	10	4	2	6	47
Offentlig	2	1	0	1	3	7
Privat	17	4	4	5	13	43
Totalt	**82**	**28**	**13**	**50**	**45**	**218**

Figur 31: Tabell som viser antall fartøy fordelt på eierform og kategorier. Tallene er basert på fartøylisten per 1.1.2010.

6.4 Fartøyvern som fagdisiplin og kunnskapsbehov

Teoretisk utdanning og forskning er mangelfullt, til tross for at enkelte fagprosjekter er gjennomført de senere årene. Vernedisiplinen er preget av praktisk håndverkskunnskap. Fartøyvernsentrene har imidlertid bidratt til å synliggjøre fagfeltet gjennom publisering på internett, enkelte fagbøker og den årlige utgaven av fagmagasinet *Fartøyvern*. Det er allikevel et stort behov for kompetanseutviklende prosjekter, kursvirksomhet, utdanning og forskning slik at faget kan heves til et mer overordnet nivå. Det eksisterer ingen utdanningsmuligheter innen fartøyvern i Norge.

Fartøyvernforvaltningen har de siste 20 år vært bemannet med et til to årsverk for hele landet. Det har vært en utfordring for forvaltningen å finne ressurser til å utvikle faglige metoder som kan gi en bedre oversikt over hvilke fartøy som eksisterer på landsbasis samt å heve det generelle kompetansenivået. Vurderingene forvaltningen foretar er sjelden forankret i forskningsbasert kunnskap, og forvaltningen har mangelfull oversikt.

Riksantikvaren finansierer årlig Forsknings- og utviklingsprosjekter (FoU-prosjekter) med utgangspunkt i kulturminneforvaltningens behov for kunnskap. Kunnskap basert på FoU skal være et grunnlag for informasjon og kommunikasjon for styrking av forståelsen for og oppslutningen rundt kulturminneverdier. Slike prosjekter er ikke gjennomført innen fartøyvern.

Interesseorganisasjonene Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) og Forbundet KYSTEN påpeker i sine utredninger (se vedlegg) at det er et stort behov for økt kunnskap og kompetanse. NFF understreker at det er et sterkt behov for kunnskap innen alle områder innenfor fartøyvernet, samt at forskning og styrking av en slik kompetanse kan gi synergieffekter langt utover fartøyvernet. NFF påpeker videre at dette kan medvirke til å sette fartøyvern på agendaen til kulturminneutdanningen i Norge (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:17ff). Det utdypes videre at kunnskapsnivået for både eiere og den offentlige forvaltning bør styrkes. Forbundet KYSTEN fremhever at det spesielt er behov for kompetanse innen fartøyvern i fylkene, samt at håndverkskompetanse, dokumentasjonskunnskap og kunnskap knyttet til drift av fartøyene er mangelfull (Forbundet KYSTEN 2009:22f). Begge utredningene påpeker mangelen av kompetansekurs, kursmateriell, temahefter og enkle håndbøker for dokumentasjon.

I behovet for kompetanseheving på alle nivåer, ligger det også et behov for at det etableres en felles standard og metode for dokumentasjon av fartøy. En dokumentasjonsmal for istandsettingsprosesser vil lette arbeidet og heve det generelle fagnivået. I dag er dokumentasjonsnivået ofte lavt eller mangler helt før, under og etter istandsetting. Dokumentasjonsrapporter fra de tre nasjonale fartøyvernsentrene bidrar til en systematisk oversikt over hvilke istandsettingsarbeider som er gjennomført og dokumentert ved deres virksomheter, men mange istandsettingsprosjekter gjennomføres også ved ordinære verft og i privat regi.

Fartøyvernforvaltningen står foran utfordringer som krever en solid og oppdatert faglig plattform. Forskningsbasert kunnskap er nødvendig for å nå strategiske mål og nasjonale resultatmål, for derigjennom å sikre de flytende kulturminnene som ikke fornybare ressurser. Det er behov for utvikling og syntetisering av kunnskap slik at sentralforvaltningen aktivt kan være i stand til å anvende eksisterende kunnskap og tilgjengeliggjøre denne for regional forvaltning (herunder maritim arkeologien[14]), fartøyeiere, interesseorganisasjoner, frivillige aktører og allmennheten for øvrig.

[14] Kulturminnelovens kapittel IV. *Skipsfunn og fartøyvern"* har to paragrafer: § 14a, som er hjemmelen for fredning av flytende fartøy, og § 14, som gir skipsfunn/vrak/deler av vrak et automatisk vern dersom de er eldre enn 100 år fra byggedato. Tilveksten av kulturminner under vann med et automatisk vern følger konjunkturene i norsk sjøfartshistorie 100 år tilbake. Økningen i antall skripsvrak med stålskrog, som ofte er svært godt bevart sammenlignet med vrak med treskrog, vil gi en svært stor økning i antall velbevarte vrak som er eldre enn 100 år. De maritime forvaltningsmuseene vil derfor i større grad være avhengig av kunnskap om hvilke fartøy som er bevart samt kunnskap om dokumentasjon av hele skip i nær fremtid.

6.5 Fartøyvern i andre nordiske land

Fartøyvernet er annerledes organisert i Danmark, Sverige og Finland enn i Norge. Et juridisk vern av bevaringsverdige, flytende fartøy eksisterer hverken i Danmark, Sverige eller Finland. Det er i alle landene kun et lovhjemlet vern av vrak etter fartøy som er sunket ned på havbunnen - hvis de antas å ha sunket for mer enn 100 år siden[15]. Det samme gjaldt i Norge før de siste endringene i kulturminneloven, bortsett fra at Norge hadde 100 års grensen fra farkostens byggingstidspunkt, og ikke fra forlisets tidspunkt.

I Sverige er det Statens Maritima Museer som har ansvaret for de eldre, flytende fartøyene, mens det i Danmark er "Skibsbevaringsfonden" og i Finland "Museiverket". I alle tre landene er bevaringsarbeidet i stor grad bygget på frivillighet og engasjerte privatpersoner. I hvert av landene er det bevart mer enn 150 bevaringsverdige flytende fartøy (fartøy over 30 fot)[16].

Sverige og Danmark har innført et offisielt merkingssystem av flytende fartøy med kulturhistorisk verdi. Merkingen er innført for å gi fartøyene, fartøyeierne og det arbeidet som er nedlagt i dem en offisiell anerkjennelse. Begge landene opererer med såkalt "K-merking" og "T-merking". K-merking er en utmerkelse, mens det til T-merkede fartøy ("Tradisjonsfartøy") ikke stilles like høye krav til autentisitet og restaurering som til de K-merkede. Et T-merket fartøy kan stige til å bli K-merket etter istandsetting og restaurering etter antikvariske prinsipper. Sverige og Danmark har dermed et slags gradert vernesystem. Merkingen gjør seg til syne med en plakett festet på fartøyet (Ohlsson og Wollentz 2006). I Sverige er gyldigheten til K-merkingen 3 år dersom fartøyet ikke bytter eier i løpet av tidsrommet. Danmark har en tidsbegrensning på 5 år før statusen må vurderes på ny.

Danmark, Sverige og Finland støtter fartøyvernprosjekter økonomisk gjennom henholdsvis Skibsbevaringsfonden, Statens Maritima Museer og Museiverket. I Sverige og Finland gis det grovt regnet rundt 5 % til fartøyvernprosjekter fra statlig hold sammenlignet med bevilgningene i Norge (mer om tilskuddsordningen i Norge i avsnitt 5.7.1). I Danmark er det innført en låneordning gjennom Skibsbevaringsfondet. Av de totalt vel 43 millionene som er gitt i støtte til fartøysbevaring 1990 – 2006 er ca 38 millioner danske kroner anvendt til rente- og avdragsfrie lån til 199 restaureringsprosjekter på 75 bevaringsverdige fartøy (Skibsbevaringsfondet 2006).

Til tross for at Finland var sent ute med sin første offentlige fartøyvernutredning sammenlignet med Norge, var Finland tidlig ute med et fartøyregister. Finland startet seks år senere, i 1994, arbeidet med det såkalte Traditionsfartygsregistret". Registeret er i dag et viktig redskap for forvaltningen da det kun er fartøy i registeret som kan søke om tilskuddsmidler til vedlikehold og istandsetting (Matikka 2005).

Danmark og Sverige har i senere tid etablert hvert sitt fartøyregister, henholdsvis "Dansk Historisk Skibsregister" og "Svenskt skeppsregister". Det er kun det danske fartøyregisteret som er tilgjengelig på internett, men da kun grunnleggende informasjon om de enkelte fartøyene. Større deler av informasjonen om fartøyene er ikke åpnet for allmennheten.

[15] I Sverige: "Lag om kulturminnen", i Danmark: "Museumsloven" og i Finland: "Lag om fornminnen"
[16] Ihht til notater fra arbeidsgruppen for "Maritim kulturarv" i Østersjøsamarbeidet av mars 2007.

6.6 Internasjonalt samarbeid

Østersjøsamarbeidet

Kulturministrene i Østersjølandene initierte i 1998 et samarbeid om kulturarvsfeltet. Samarbeidet ledes av en styringsgruppe i organisasjonen "Baltic Sea States". Styringsgruppen er satt sammen av kulturarvseksperter fra Østersjølandene. Island og Norge deltar også i samarbeidet. Fra Norge deltar ABM-utvikling og Riksantikvaren. En arbeidsgruppe innen Østersjøsamarbeidet for kystkultur og maritim kulturarv har nylig startet arbeidet med fartøyvern[17]. Arbeidsgruppen vil vurdere mulighetene for å finne langsiktige løsninger for å samarbeide for bevaring av større skip, da disse anses å være en felles kulturarv.

Samarbeidet Nordisk Fartøysbevaring

Samarbeidet ble opprettet i 1997 og har siden holdt en årlig fagkonferanse. Det utgjøres først og fremst gjennom et samarbeidsråd for forvaltningen i Norden. Rådets mål er å fremme faglige, antikvariske holdninger og å utveksle kunnskap om fartøybevaring.

European Maritime Heritage

European Maritime Heritage (EMH) er et nettverk for de organisasjoner og privatpersoner som arbeider med fartøyvern i Europa. Organisasjonen er ikke-statlig og har som formål å beskytte den maritime kulturarven. EMH gir blant annet råd og veiledning til organisasjoner om flere aspekter av restaurering og drift av fartøy og mindre, åpne båter. EMH har vært pådriver for etableringen av Barcelona konvensjonen (se nedenfor). Organisasjonen har også et underutvalg som arbeider med sikkerhetsregler, og står blant annet bak *Wilhelmshaven Memorandum of Understanding* (se nedenfor).

Barcelona konvensjonen

Barcelona konvensjonen[18] ble etablert i 2002 og er en veileder for vedlikehold og restaurering av eldre, flytende fartøy i drift. Det fremmes blant annet prinsipper og krav til kvalitetsmessig dokumentasjon av restaurerings- og istandsettingsarbeid på fartøy samt viktigheten av kunnskap om fartøyets historikk. Tilsvarende konvensjon, *The Athens charter*, ble etablert for bygningsvernet i 1933.

Memorandum of Understanding (Wilhelmshaven 2000) – en samarbeidserklæring

Danmark, Finland Tyskland, Nederland, Spania, Sverige, Storbritannia og Estland har siden 2000 inngått en avtale som gjensidig anerkjenner hvert lands nasjonale reguleringer for tradisjonsfartøy i drift. Norge underskrev avtalen i 2004. Samarbeidserklæringen betyr at bevaringsverdige fartøy, inklusive kopier og fartøy som kan bidra til økt håndverkskunnskap og sjømannskap, samlet skal kunne operere som flytende kulturminner etter tradisjonelle prinsipper og være sertifisert i sitt hjemland.

[17] "Working Group on Coastal Culture and Maritime Heritage"
[18] "The Barcelona Charter" / "The European Charta for the Conservation and Restoration of Traditional Ships in Operation"

7 KULTURMINNELOVEN, FORVALTNING OG RESSURSER

"... en lovendring som gjør det mulig å frede fartøy etter kulturminneloven. Fredning vil først og fremst være aktuelt for en mindre gruppe fartøy av særlig nasjonal interesse"

St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*

7.1 Kulturminnelovens § 14a: fredning av båter

Et formelt vern av fartøy i Norge ble etablert ved innføringen av lovhjemmelen til å frede særlig bevaringsverdige fartøy/båter i år 2000. Til tross for at hjemmelen ikke har vært i utstrakt anvendelse var det en svært viktig lovendring for fartøyvernet. Fredning er et av de sterkeste virkemidlene i kulturminnevernet og skal brukes for å sikre langsiktig vern av kulturminner av nasjonal verdi. Fredning kan være nødvendig for å sikre at et fartøy med høy kulturhistorisk verdi ikke mister en vesentlig del av sin autensitet, for eksempel ved ombygning for å tilfredsstille vår tids behov for komfort og standard, jf. Ot.prp. nr. 50 (1998 - 1999). Lovhjemmelen lyder som følger:

"*Departementet kan frede båter av særlig kulturhistorisk verdi. Fredningsvedtaket omfatter fast inventar og utstyr. Når særlige grunner tilsier det, kan også større løst inventar medtas. I slike tilfeller må hver enkelt gjenstand særskilt spesifiseres.*

I fredningsvedtaket kan departementet forby eller på annen måte regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med fredningen.

Vedtak om fredning skal om mulig avmerkes i vedkommende skipsregister. Bestemmelsene i §§ 15 a og 22 nr. 4 gjelder tilsvarende. §§ 16-18 kommer til anvendelse så langt det passer."

Bestemmelsen gir Riksantikvaren hjemmel til å frede fartøy uansett alder og uansett hvor kulturminnet befinner seg (land/vann). I lovhjemmelen er det stadfestet at fredning ved særlige grunner også kan gjelde for løst inventar. Dette kan være gjenstander som er produsert med henblikk på det enkelte fartøyet, som for eksempel fiskeredskaper, utstyr som utgjør en naturlig del av interiøret, som for eksempel møbler, eller redningsbåter som har fulgt båten i hele eller deler av driftsperioden. Det kan også være gjenstander som har en spesiell historie knyttet til seg eller har tilhørt eller tilhører en fremstående person som kan knyttes til fartøyet, jf. Ot.prp. nr. 50 (1998-99). Departementet har i tillegg understreket at det vil være lite aktuelt med fredning mot eiers ønske og for større båter tilknyttet næringsutøvelse, jf. Ot.prp. nr. 50 (1998-99).

Kulturminnelovens regler om vedtaksfredete kulturminner i §§ 15a – 18 har også generell anvendelse for båter så langt det passer. Vedtak om fredning skal om mulig avmerkes i Norsk ordinært skipsregister (NOR).

Økonomiske konsekvenser av et fredningsvedtak

Fredning innebærer et større statlig forvaltningsansvar. Økte kostnader kan påløpe i prosessen opp mot et fredningsvedtak, og Riksantikvaren vil i de tilfellene gi økonomisk tilskudd slik at fartøyet kan komme opp på et forsvarlig og tilfredsstillende fysisk nivå. Riksantikvaren kan i tillegg bidra med driftstøtte for fredede fartøy. Det er imidlertid ikke mulig for fartøybevaring, slik som det er nedfelt som et nasjonalt resultatmål for de øvrige kulturminner (jf. St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med*

kulturminner, å komme til et nivå hvor det kun kan påregnes vedlikeholdskostnader innen et gitt år (2020). Fartøy som "våte kulturminner" har et større behov for kontinuerlig tilsyn og vedlikehold enn kulturminner på land.

Fartøy som fredes er hovedsakelig å finne på vernelisten, og kan søke Riksantikvaren om tilskudd til istandsetting, vedlikehold og drift. På grunn av mangelfull registrering og forskning på landets båt- og fartøytyper, vil det med stor sannsynlighet eksistere fredningsaktuelle fartøy som er ukjente for forvaltningen.

Figur 32: M/F *Storegut* på en av sine siste turer med last for Norsk Hydro i 1991. Jernbanefergen gikk med gods og personer over Tinnsjøen i perioden 1956 – 1991. Fergen var en del av transportsystemet til Rjukanbanen som ble bygget i forbindelse med Norsk Hydros store fabrikkprosjekter på Rjukan. Fergen var i sin tid Nord-Europas største innlandsfartøy. Fergen ble fredet i forbindelse med 100 års jubileet for Rjukanbanen august 2009. Foto: Alexander Ytteborg, Riksantikvaren

Figur 33: Postkort av M/F *Storegut* fra 1960-tallet. Fotoet er retusjert slik at det ser ut som om fergen er på "det åpne hav" og ikke på Tinnsjøen. Utgiver og fotograf ukjent. Postkort innhentet av Erik Småland, Riksantikvaren

7.2 Kulturminnelovens § 23: Uførselsforbud

”Forskrift om utførsel og innførsel av kulturgjenstander” har hjemmel i kulturminneloven, og sørger for at båter[19], maritime kulturgjenstander m.m. beskyttes mot ulovlig eksport og import. Forskriften bidrar til å avgrense ulovlig omsetning av blant annet båter og skal sikre dokumentasjon og kunnskap om de kulturgjenstander som tillates eksportert ut av landet. Det kreves utførselstillatelse for båter eller deler og tilbehør av slike eldre enn 50 år. Dette innbærer at alle båter eldre enn 50 år må søke om utførselstillatelse fra Riksantikvaren dersom de skal selges til utenlandsk statsborger eller ved lengre midlertidige utenlandsopphold. Søknad om utførsel skrives på skjema fastsatt av Kulturdepartementet og sendes Riksantikvaren, jf. § 6 om vedtaksmyndighet.

Utførselstillatelse gis hvis båten ikke er av stor betydning for landets kulturarv gjennom forskning, bevaring og/eller formidling. Det er ikke nødvendig å søke Riksantikvaren om tillatelse for midlertidige utenlandsopphold med mindre varighet enn ett år. Miljøverndepartementet er klageinstans for vedtak gjort av Riksantikvaren. Norsk Sjøfartsmuseum er vedtaksinstitusjon for maritime kulturgjenstander eldre enn 50 år, og klageinstans er da ABM-utvikling som sorterer under Kulturdepartementet.

Figur 34: S/Y *America* vant "Round the Island (Isle of Wight) Race" i 1851, og dermed pokalen som ble hetende "The Americas Cup". Nøyaktig samme dag 150 år senere seilte 200 jubileumsdeltagende samme bane rundt Isle of Wight. 12 meteren *Vema III*, bygget og levert av det internasjonalt anerkjente verftet Anker & Jensen i Asker, var med i nyrestaurert stand. Den profilerte seileren Tommy Bergmann var skipper og kan sees til rors på bildet. Lystbåten hadde også i sitt byggeår seilt i Cowes under ”Cowes-week”. *Vema III* var oppført på Miljøverndepartementets liste over fartøy med høy kulturhistorisk verdi allerede i 1984 (første offisielle liste ble utarbeidet i 1979). Da lystbåten skulle selges til en kjøper i utlandet i 2006 avslo Riksantikvaren søknaden med hjemmel i kulturminnelovens § 23. Selgeren ble oppfordret til å forsøke enda hardere å finne en kjøper i Norge. Båten ble senere kjøpt av et norsk sameie. Foto: Jon Winge

[19] Forskriften bruker begrepet *båter* og omfatter alle farkoster uavhengig av størrelse, jf kulturminnelovens § 14a

7.3 Status som ”vernet skip”

I 1989 inngikk Sjøfartsdirektoratet, Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren et samarbeid om hvordan man kunne ivareta både sjøsikkerhet og antikvariske verdier knyttet til eldre fartøy. Samarbeidet resulterte i begrepet *verneverdig skip*. Begrepet blir nå endret til *vernet skip* grunnet det juridisk upresise begrepet *verneverdig* samt ferdigstillingen av en ny samlet forskrift med navnet *Skip som er vernet*[20]. Det er kun Riksantikvaren som kan gi et fartøy status som *vernet*. Betegnelsen *verneverdig skip* var i 2010 nedfelt i åtte av Sjøfartsdirektoratets forskrifter.

Status som vernet skip er en avtale mellom fartøyeier og Riksantikvaren. Partene er da enige om at det ikke er driften som er det primære, men bevaringen av fartøyet. Sjøfartsdirektoratet kan etter vurdering la skip med denne statusen få opprettholde sitt opprinnelige arrangement og utførelse, dersom sikkerheten blir ivaretatt gjennom tilpassede driftsbegrensninger.

For at Riksantikvaren skal kunne innvilge en søknad om vernestatus er vernekriteriene sentrale (se avsnitt 6.1), samtidig som fartøyets fysiske tilstand vurderes. Fartøyeier må i de tilfellene hvor søknad innvilges forplikte seg til å følge antikvariske retningslinjer for vedlikehold og istandsettingsarbeider.

I saker hvor et fartøy får status som vernet er det ikke gjort vedtak etter kulturminneloven, og fartøyene mangler således det formelle, eller lovhjemlede, vernet. Vedlikeholdsplikten etter antikvariske prinsipper er allikevel avtalefestet, og ny avtale må inngås ved eierskifte.

7.4 Verneavtale og tinglysning

Tidlig på 1980-tallet ble det etablert en ordning som stilte krav til fartøyeiere som mottok økonomisk tilskudd fra Riksantikvaren. De som mottok beløp på 50.000 kroner eller mer skulle underskrive en vern- og vedlikeholdsavtale. Avtalen, eller ”Erklæring vedrørende tilskudd til fartøybevaring”, skulle tinglyses i NOR som heftelse på fartøyet. Avtalen skulle være en garanti for statens investeringer ettersom det da er påkrevd samtykke fra Riksantikvaren ved blant annet eierskifte.

Siden midten av 1990-tallet har det vært ulike oppfatninger mellom Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern vedrørende hensikten og konsekvensene av noen av punktene i avtalen. Dette har ført til at avtalene i liten grad har blitt tingslyst de siste 10-15 årene.

Avtaleordningen er viktig for samarbeidet med andre sektorer som ivaretar andre interesser enn vern, som for eksempel fiskerimyndighetene og Sjøfartsdirektoratet.

7.5 Ansvarsforskriften

Miljøverndepartementet har delegert myndigheten for det såkalte fredningsinstituttet for båter, jf. kulturminnelovens § 14a, til Riksantikvaren. Det betyr at det kun er Riksantikvaren som kan fatte vedtak om fredning av båter og forby eller regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med en fredning, jf. ”Forskrift om faglig ansvarsfordeling mv. etter kulturminneloven”. Regional kulturminneforvaltning eller fartøyvernsentrene har ikke myndighet vedrørende fartøy/båter i henhold til kulturminnelovens § 14a.

[20] Forskrifter knyttet til sertifisering og drift av vernede skip samles i løpet av 2009/10 i en ny forskrift for ”Skip som er vernet”. Forskriften er utarbeidet gjennom er samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet, Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren i henhold til tildelingsbrev fra Miljøverndepartementet av 2008.

Riksantikvaren er også dispensasjonsmyndighet, jf. kulturminnelovens § 15a. Det vil si at det i særlige tilfeller kan gjøres unntak fra vedtak om fredning og fredningsbestemmelser for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredete kulturminnet. Riksantikvaren er videre rette myndighet etter følgende bestemmelser i kulturminneloven:

§ 16, gi pålegg om å gjennomføre tvangsmessig tilbakeføring til tidligere stand etter skade på fredet byggverk eller anlegg, fredete båter mv.

§ 17, første ledd, undersøke og gi pålegg om istandsetting ved forsømt vedlikehold av fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter, og oppfølging av pålegg om istandsetting,

§ 18, første ledd, motta melding om fredete kirker fra perioden 1537-1649 fredete byggverk i statens eie og fredete båter som er skadet ved brann eller annen ulykke, og avgjøre om det skal istandsettes eller gjenreises. Avgjøre om fredet byggverk mv. skal istandsettes eller gjenreises,
annet ledd, motta melding når forsikringstilfelle er inntrådt og bestemme at forsikringssummen ikke skal utbetales før saken er avgjort etter første ledd, for så vidt gjelder fredete kirker fra perioden 1537-1649, fredete byggverk i statens eie og fredete båter,

§ 23. Utførselsforbud: se avsnitt 7.2.

§ 23b, for så vidt gjelder båter, bistå den anmodende stat med å ettersøke en kulturgjenstand og å hindre at denne unndras fra fremgangsmåten for tilbakelevering.

7.6 Register for fartøy

Verneplanarbeidets overordnede målsetning er å utvikle en strategi for hvordan et representativt utvalg fartøy skal kunne gis et varig vern, jf. Soria Moria-erklæringen. Et register er et særdeles viktig verktøy for å kunne vurdere spørsmålet rundt representativitet. Det eksisterer i 2010 ikke et landsdekkende register over bevaringsverdige fartøy til tross for at det i Riksantikvarens to tidligere handlingsplaner (av 1996 og 2002) har hatt mål om dette. Fartøylisten (appendiks 5) omfatter viktige opplysninger som fartøyene, men er for begrenset i dataomfang til å kunne bidra til å vurdere spørsmålet om representativitet på overordnet og enkeltfartøynivå.

Interesseorganisasjonene Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) og Forbundet KYSTEN påpeker i sine utredninger til fartøyvernplanen viktigheten av et ”nasjonalt register” for båter. NFF trekker frem at et register har vært etterspurt både av det offentlige og de frivillige i ”flere tiår” og ser det som underlig at det enda ikke er på plass (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:4). Forbundet KYSTEN understreker i sin utredning at et nasjonalt register må opprettes dersom det skal være mulighet for å ta stilling til representativitet. Forbundet KYSTEN mener også at et register skal inkludere alle slags båter, alle tradisjoner, alle typer, alle kategorier og alle størrelser (Forbundet KYSTEN 2009:16f).

Riksantikvarens handlingsplan av 2002 understreket at et register også ville være av stor betydning i forhold til utførselsforbudet av fartøy eldre enn 50 år. Et landsdekkende register over potensielle verneobjekter er viktig for at Riksantikvaren skal kunne vurdere hvilke båttyper som ikke bør føres ut av landet, jf. kulturminnelovens § 23.

For å oppnå en bedre oversikt er det i tillegg nødvendig med systematisk registrering. Samlet vil et register og en bedre registrering sikre at utvalget får en større bredde. Systematikk, metode og registrering er nødvendig for å kunne gi fremtidige og tydeligere føringer for hvilke istandsettingsprosjekter som skal prioriteres frem mot 2020.

Et register vil være av stor betydning for forvaltningen av vrak etter båter og fartøy under vann. Skipsfunn eldre enn 100 år fra byggetidspunktet er vernet etter kulturminnelovens § 14, og en bedre oversikt over det bevarte fartøyutvalget vil være av stor betydning for hvilke objekter på havbunnen, ofte berørt av utbyggingstiltak i vann, som bør bevares og/eller forskes på.

7.7 Ressurssituasjonen

Det er mange typer ressurser innen fartøyvernet. Ressursene kan bestå av menneskelige ressurser i form av frivillig arbeid, de kan være verktøybasert i form av et fartøyregister, eller i form av håndverkskunnskap og fartøyvernsentre. I dette avsnittet vil imidlertid vekten ligge på ressurssituasjonen innen tilskuddsordningen og bemanningen i kulturminneforvaltningen.

Tilskuddsordningen

Finansieringen av tilskudd til fartøyene er dekket over Miljøverndepartementets budsjett. Tilskuddsmidlene skal gå til konkrete tiltak for å sikre og sette i stand fartøyene. Det er fartøy med private eiere som skal prioriteres med tilskuddsmidler.

Tilskuddsordningen er sammen med kulturminneloven, det sterkeste virkemiddelet fartøyvernforvaltningen har. Målgruppen for ordningen er eiere og forvaltere av bevaringsverdige fartøy. Midlene fordeles over statsbudsjettets kapittel 1492, post 74. Riksantikvaren har hovedsakelig bevilget midlene til istandsettingsprosjekter, men det er også til en viss grad bevilget midler til vedlikehold og drift.

Det samlede behovet for bevilgninger til fartøyvern ble i Riksantikvarens forrige handlingsplan for årene 2002 til 2006 beregnet til rundt 40 millioner kroner årlig (Riksantikvaren 2002). Bortsett fra i 2003 har bevilgningene for samme periode ligget stabilt på ca. 30 millioner årlig. Søknadsummen har til sammenligning vært ca 90 millioner kroner årlig for samme periode. For året 2009 økte regjeringen bevilgningene til fartøyvern til 42 millioner kroner, samtidig som det ble overført 10 millioner ekstra i regjeringens ”Tiltakspakke” i januar 2009. Søknadsummen økte fra 90 millioner i 2008 til nesten 130 millioner for 2009[21].

Riksantikvaren fullfinansierer sjelden istandsettingsprosjekter, men Riksantikvaren har de senere år prioritert enkelte prosjekter. Det har for større prosjekter vært forutsatt at eieren utarbeider en forvaltningsplan for sitt fartøy. En slik plan skal gjøre rede for verneformålet, og sikre en enhetlig forvaltning av fartøyet ved å gi konkrete retningslinjer om drift, vedlikehold, skjøtsel, og nødvendige istandsettingstiltak.

Ved hjelp av en forvaltningsplan skal tilfeldige enkeltavgjørelser unngås. En forvaltningsplan er nødvendig for gode resultater for både eier og Riksantikvaren, da det i en slik plan også skal ligge vurderinger om kostnadsrammer og tidsperspektiv.

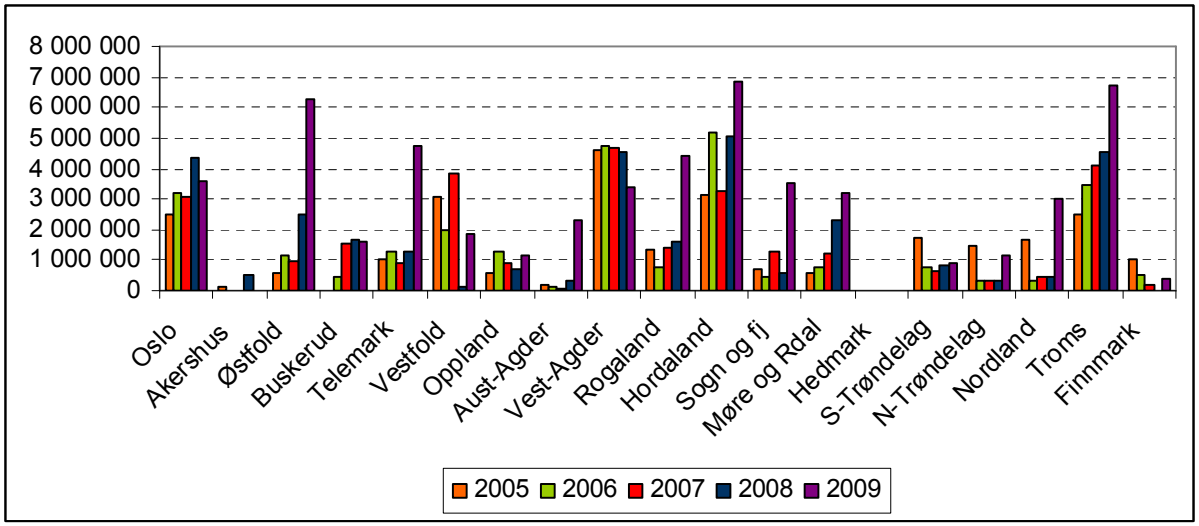
Det har de senere år i større grad enn tidligere blitt bevilget midler til vedlikehold og drift.

Riksantikvaren gir ikke tilskudd til fartøy som eies av statlig sektor, fylkeskommune eller kommune. Slike instanser skal selv dekke istandsetting, vedlikehold og drift av egne farkoster, jf. det sektorovergripende prinsipp.

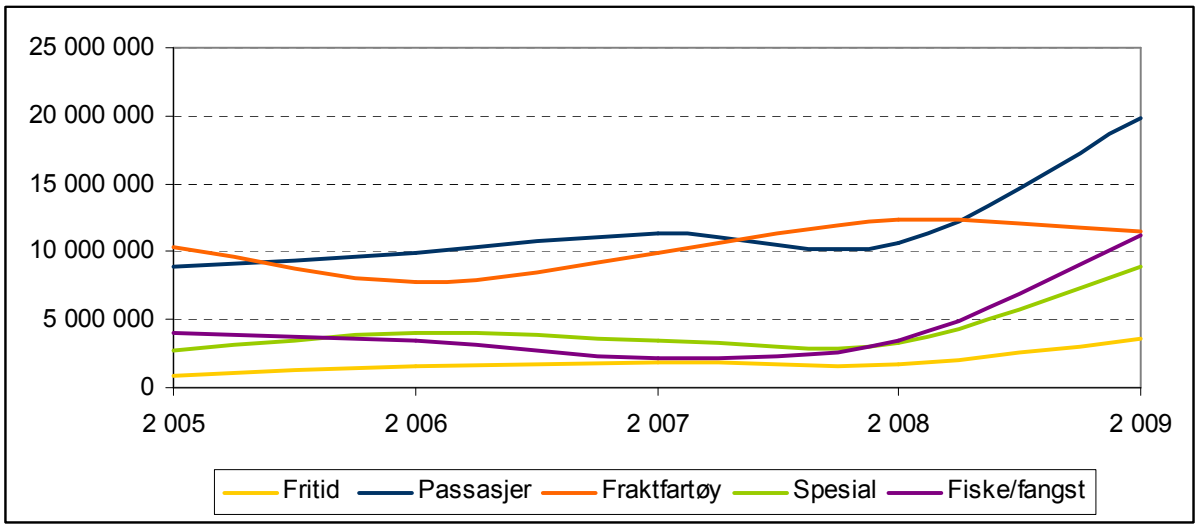
Vilkår ved tilskudd

Riksantikvaren stiller vilkår til fartøyeiere ved økonomisk tilskudd. Det skal blant annet senest tre måneder etter at et prosjekt er avsluttet, sendes regnskap og sluttrapport til Riksantikvaren. Rapporten skal inneholde relevant dokumentasjon (fotografier, tegninger m.m.) som viser hvordan arbeidet er gjennomført og om målene for prosjektet/tiltaket er nådd. Dersom arbeidene forventes å gå over flere år skal det før prosjektet igangsettes eller så tidlig som mulig utarbeides en langsiktig bevaringsplan. De prosjektene som mottar midler fra Riksantikvaren skal oversende rapport og regnskap en gang i året.

[21] Sysselsettingsmidlene (gjennom regjeringens ”tiltakspakke”) ble gjort kjent etter at søknadsfristen for tilskudd var gått ut for 2009. De har derfor ikke hatt påvirkning på søknadsbeløpet.



Figur 35: Fylkesvis fordeling av tilskuddsmidler i perioden 2005 – 2009. Tallmaterialet som diagrammet er kalkulert ut fra tallmaterialet oppført i appendiks 3. SAVOS-midler er ikke medberegnet i diagrammet.



Figur 36: Utbetalte tilskuddsmidler i perioden 2005 - 2009 fordelt på fartøykategorier. SAVOS-midler er ikke medberegnet i diagrammet.

Det har ikke i tilfredsstillende grad blitt levert rapporter eller langsiktige bevaringsplaner til Riksantikvaren. Mangelfull oppfølging av manglende, innleverte rapporter og regnskap er et resultat av lavt bemanningsnivå i fartøyvernforvaltningen.

Post 72.7: Tilskudd til fellestjenester ved de nasjonale fartøyvernsentrene

Tilskudd til fartøyvernsentrene er skilt ut som egen post i statsbudsjettet (Kap 1429, post 74) for synliggjøring av tilskuddmidler/investeringer i fartøyvernsentrene. Bevilgningene har ligget på et lavere nivå enn beregningene i behovet i forrige handlingsplan. Hvert av sentrene har fått tilskudd til fellestjenestene på ca 1 million per år. Tilskuddet skal dekke 2 stillinger som fartøyvernkonsulenter ved hvert senter. Dette har vært stabilt og uendret siden 2004. Tilskuddet har ikke vært tilstrekkelig i forhold til målet i Riksantikvarens handlingsplan av 2002 om å finansiere fem stillinger som fartøyvernkonsulenter ved hvert fartøyvernsenter.

Bemanningssituasjonen

Det har i den sentrale fartøyvernforvaltningen hos Riksantikvaren vært begrensede ressurser for arbeid utover daglig enkeltsaksbehandling. Bemanningsnivået har vært mer eller mindre uendret siden etableringen av fartøyvernforvaltningen i 1984. Lav bemanning har gått på bekostning av systematisk forvaltningsmessig og faglig utviklingsarbeid. Direktoratsoppgaver, syntetisering, fredningssaker og tverrsektorielt arbeid blir eksempelvis i svært liten grad fulgt opp på grunn av bemanningssituasjonen.

Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) skriver i sin utredning ”Eierens rolle” (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:14f) at ”Det er helt nødvendig at Riksantikvaren styrker sine personalmessige ressurser på fartøyvern for at de skal kunne leve opp til de strategiske mål de har satt seg”. NFF argumenterer blant annet med Riksantikvarens egne mål om samarbeid med de frivillige og styrking av det frivillige engasjement, samt Riksantikvarens mål om å arbeide for at fredede og bevaringsverdige bygninger, fartøy og anlegg skal være i god stand og ha ordinært vedlikeholdsnivå. Blant NFFs konklusjoner heter det at ” Det burde være en rettighet for eier å få en tydelig og god oppfølging fra myndighetene, eller andre profesjonelle, med hyppigere kontakt enn det som er tilfellet i dag. Med en og en halv stilling hos Riksantikvaren som har ansvar for 212 fartøy spredt over hele kysten, er det en umulig å følge opp deres egen ambisjon om en bedre rådgivningstjeneste” (Norsk Forening for Fartøyvern 2009:22).

Det lave bemanningsnivået har vært en utfordring for forvaltningen, og har ført til at oppfølging av fartøyeiere, frivillige og interesseorganisasjoner og fartøyvernsentrene samt faglig utvikling har vært lite tilfredsstillende.

8 SKIPSSIKKERHET: NY FORSKRIFT FOR SKIP SOM ER VERNET

Sjøfartsdirektoratet og Riksantikvaren har fått i oppdrag av Miljøverndepartementet å utarbeide ny forskrift for skip som er vernet sammen med Norsk Forening for Fartøyvern. Oppdraget er gitt gjennom tildelingsbrev fra Miljøverndepartementet av 2008, og sorterer under kravene til Sjøfartsdirektoratet under Miljøverndepartementets resultatområder, og videre under "Bevaring og bruk av kulturminner".

Det har i lang tid vært behov for et eget regelverk for sertifisering av vernede fartøy. Hovedmålsettingen med etablering av et slikt regelverk er at fartøyene i størst mulig grad skal kunne bevares med sitt opprinnelige arrangement og originale tekniske løsninger samtidig som muligheten til å drive passasjerbefordring på et akseptabelt nivå gis. Et eget regelverk for vernede fartøy skal i tillegg gi alle berørte parter en bedre forståelse av de regler og forskrifter som er gjeldende.

Miljøverndepartementet har i lys av dette gitt følgende oppgave i tildelingsbrevet av 2008:

"*Sjøfartsdirektoratet bes om å utarbeide egne forskrifter for fartøy som har status som skip som er vernet, i samarbeid med Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern. Hovedmålsettingen med et slikt regelverk er at de verneverdige fartøyene i størst mulig grad skal bevares med sitt opprinnelige arrangement og originale tekniske løsninger, jf. St.meld. nr. 16 (2004–2005)* Leve med kulturminner. *Det er Riksantikvaren som fastlegger vilkårene og fatter vedtak om å verne et skip. Riksantikvaren bestemmer også om status som vernet skip skal opprettholdes i det enkelte tilfelle.* "

Ny forskrift for skip som er vernet skal, i henhold til Sjøfartsdirektoratet[22], gjøre det mulig å sertifisere vernede skip mens driften av dem skal skje i henhold til bestemmelser som ellers gjelder for drift og operasjon av skip. Riksantikvaren har også stor interesse av at drift og operasjon av skip som er vernet hviler på et høyt sikkerhets- og kunnskapsnivå.

Direktorater med ulike primærmål

Sjøfartsdirektoratet og Riksantikvaren har felles interesser og samme mål hva gjelder strenge krav til fartøyenes sikkerhet. Samtidig har direktoratene ulike primærmål med sitt arbeid: Riksantikvaren søker først og fremst å ivareta hensynet til *bevaring* ved å være restriktiv til fysiske endringer i fartøyene, mens Sjøfartsdirektoratet først og fremst søker å ta hensyn til *skipssikkerheten* gjennom krav til fartøyenes beskaffenhet. Et godt samarbeid mellom direktoratene er derfor helt essensielt for å kunne oppnå formålet med den nye forskriften, som er bevaring av vernede fartøy gjennom bruk.

Tilbakevirkende kraft

I dag har Sjøfartsdirektoratets regelverk for sertifiserte fartøy tilbakevirkende kraft. Det betyr at allerede sertifiserte skip må oppfylle nytilførte regler i løpet av fartøyets levetid. Et passasjerfartøy bygget i 1930 som søker om passasjerbefordring vil dermed måtte underlegges samme skipssikkerhetsregelverk som et fartøy som er bygget 2010. Kravene til sertifiserte brannsikre materialer og malingssystem vil eksempelvis diskvalifisere alle fartøyene på Riksantikvarens liste over vernede fartøy.

Fritak fra Sjøfartsdirektoratets regelverk har blitt kompensert for gjennom reduksjon av fartsområde, nedsettelse av passasjersertifikatet og/eller begrensning av seilingstillatelse til sommerhalvåret.

[22] I brev fra Sjøfartsdirektoratet til Riksantikvaren 16.10.2009

At et fartøy tilfredsstiller sertifikatkravene et år, betyr altså ikke en garanti for at godkjennelser under neste årlige besiktigelse til tross for at vedlikeholdet har hatt et høyt og tilfredsstillende nivå.

Til sammenligning har ikke regelverket tilbakevirkende kraft når det gjelder sertifisering av eldre transportmidler på land eller i luften. For biler, busser og annet rullende materiell er det bestemmelsene i registreringsåret som gjelder, og nye krav får ikke tilbakevirkende kraft. Det samme gjelder luftfartøyenes konstruksjoner. Det opereres ennå passasjerfly konstruert på 1930-tallet, da disse ble typegodkjent da de var nye.

Et nytt, eget og "stabilt" regelverk for vernede fartøy vil i større grad kunne bevare fartøyenes egenart og gjøre forholdene mer forutsigbare når det gjelder krav til skipssikkerhet. I høringsuttalelse til verneplanen påpeker Sjøfartsdirektoratet at "*Dersom skipet er vedlikeholdt på en forsvarlig måte, kan ikke Sjøfartsdirektoratet se at det skal være problematisk å få fornyet et sertifikat*"[23]. Riksantikvaren mottar imidlertid ukentlig henvendelser fra fartøyeiere som opplever situasjonen annerledes. Fartøyeiere som søker å ivareta et fartøys originalitet eller autentisiteten og som har forpliktet seg opp mot Riksantikvaren i så måte, opplever at det er svært omfattende, og ofte påkrevd store endringer i fartøyet, for fornyelse av sertifikat til tross for et høyt vedlikeholdsnivå.

Ombygging av fartøytyper

Det er fra Riksantikvarens side ikke, ut fra antikvariske prinsipper, ønskelig at vernede fartøy bygges om for å kunne utføre andre oppgaver enn de det ble bygget for. Riksantikvaren har forståelse både for ønsket om formidling gjennom å kunne føre passasjerer og håpet om å kunne lette økonomien gjennom seilingsinntekter, men vil likevel måtte være svært restriktiv med hva som tillates av endringer for å kunne oppnå dette.

Bruk av fartøyene

"Vern gjennom bruk" er en helt sentral faktor for alle grener i kulturminnevernet. I fartøyvernet er "bruk" en selvsagt og naturlig motivasjon for alle som er engasjert i å ta vare på et fartøy. Riksantikvarens tilskudd finansierer istandsetting, men oftest ikke løpende vedlikehold. Vedlikeholdet finansieres normalt gjennom seilingsinntekter og frivillig innsats. Mange fartøy er derfor avhengig av inntekter gjennom passasjerdrift for å kunne ivaretas, noe som medfører behov for sertifikat for passasjerbefordring. Bruk er også et viktig formidlingstiltak.

Status

Sjøfartsdirektoratet, i henhold til egen høringsuttale til verneplanen, er i stor grad bundet av internasjonale avtaler, men står friere til å skreddersy et nasjonalt regelverk. Riksantikvaren ser at det på dette grunnlag vil være mulig å utarbeide nye forskrifter som søker å ivareta begge direktoratenes primærmål. Tildelingsbrevet fra Miljøverndepartementet pålegger Sjøfartsdirektoratet til å bidra til at den nye forskriften gjør det mulig for de vernede fartøyene i størst mulig grad å beholde sine originale arrangement. Forskriften skal ferdigstilles i 2010.

[23] I brev av 16.10.2009

9 SEKTORRETTET ANSVARSFORDELING

9.1 Prinsippet om sektoransvar

Dagens kulturminneforvaltning er et politisk satsingsområde som del av den sektorovergripende miljøforvaltningen. Sektoransvaret er et gjennomgripende prinsipp i norsk statsforvaltning som tilsier at sektorene skal ta kulturminneansvar for sitt område, jf. *Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Leve med kulturminner:* (Innst.S. nr 227 (2004-2005). Alle samfunnssektorer har ansvar for å ivareta miljøhensyn i sin virksomhet – herunder kulturarven. Dette prinsippet er hovedgrunnlaget for dagens forvaltning, jf. St.meld. nr. 16 (2004-2005) *Leve med kulturminner*. Prinsippet ble etablert gjennom St.meld. nr. 46 (1988 - 89) *Miljø og utvikling – Norges oppfølging av Verdenskommisjonens rapport* og St.meld. nr. 58 (1996-97) *Miljøvernpolitikk for en bærekraftig utvikling*.

Kulturminnelovens formålsparagraf (§1) fastslår at det er et nasjonalt ansvar å ivareta kulturminner og kulturmiljøer som ressurser som vitenskapelig kildemateriale og som varig grunnlag for nålevende og fremtidige generasjoners opplevelse, selvforståelse, trivsel og virksomhet. Plikten til å ta hensyn til kulturminner er ikke begrenset til de kulturminner og kulturmiljøer som er vernet i medhold av kulturminneloven.

Etter sektorprinsippet har de statlige sektorene som *eier* ansvar for å forvalte egne kulturminner og kulturmiljøer på en måte som tar vare på kvalitetene, mens de som *myndighetsutøver* har ansvaret for å sikre at hensynet til kulturminner og kulturmiljøer blir tatt vare på innen egen virksomhet.

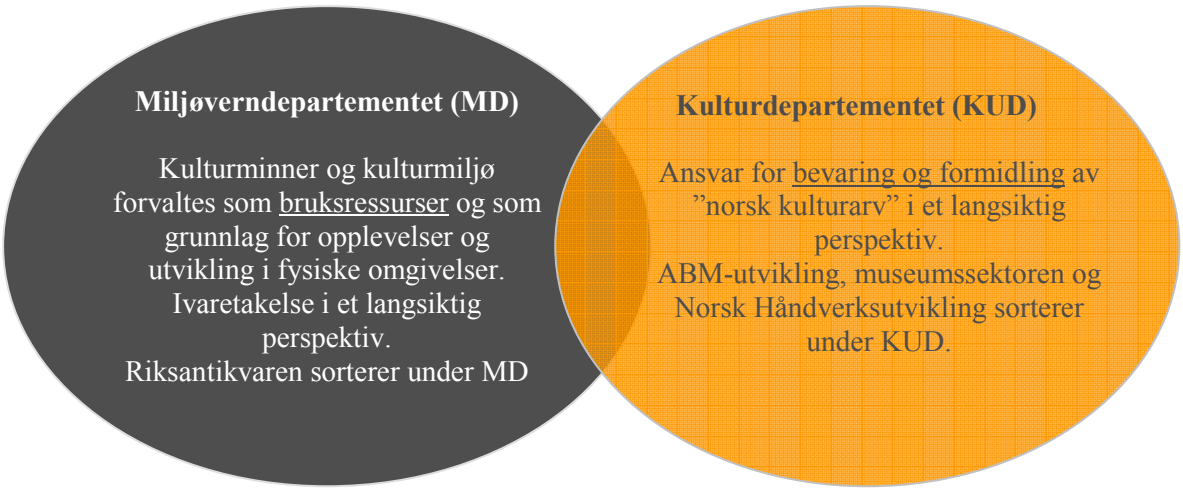
Det er imidlertid få føringer for hvordan staten skal ivareta egne fartøy. Kongelig resolusjon av 1.9.2006 er eksempelvis bygget på sektorprinsippet i forvaltningen av statlige, kulturhistoriske ”eiendommer”. Begrepet eiendommer er imidlertid definert til bygninger, noe som medfører at fartøyene faller utenfor. En konsekvens av den kongelige resolusjonen er at de ulike statlige etatene utarbeider egne landsverneplaner for kulturminner fra egen sektor. Definisjonen av ”statlige eiendommer” har medført at de mange landsverneplanene som er i utarbeidelse ikke tar hensyn til etatenes egne fartøy som kulturminner.

9.2 Myndighetsutøvere og statlige eiere

Sektoransvaret for fartøy som fysisk og immateriell kulturarv er hovedsakelig fordelt på tre departementer: Miljøverndepartementet har det overordnede ansvar for fartøyvern (fartøy i bruk), og Kulturdepartementet har ansvaret for fartøy i og på museum samt verneverdige håndverksfag som båtbyggerfaget. Ansvar for utdanning og historiekunnskap ligger under Kunnskapsdepartementet. I tillegg til de tre nevnte departementenes samlede ansvar for fartøy og historiekunnskapene om dem, ligger det overordnede ansvar for sjøsikkerhet og sertifisering av vernede fartøy under Nærings- og handelsdepartementet.

Kulturdepartementet og museumssektoren

Det er i løpet av verneplanarbeidet fremkommet et stort behov for avgrensning av ansvarsforholdet mellom Kulturdepartementet (KUD) og Miljøverndepartementet (MD). Enkelte aktører innen fartøyvernfeltet oppfatter det slik at alle farkoster, uansett om de er museumsobjekter eller i bruk på sjøen, er underlagt Miljøverndepartementets ansvarsområde. Dette er imidlertid ikke riktig. Det er her svært viktig å presisere at når et fartøy befinner seg i museumsmagasin eller i utstilling er den et museumsobjekt. Museene er eiere og har selv ansvar for forvaltning av egne museumssamlinger.



Figur 37: Illustrasjonen viser den overordnede ansvarsfordelingen mellom kulturminner/kulturmiljø og "kulturarv". Fartøy som er i museumsmagasin er innenfor Riksantikvarens jurisdiksjon (kulturminnelovens § 14a) men utenfor Miljøverndepartementets ansvarsområde ettersom fartøyene i så måte ikke er i bruk men til bevaring i museum. En slik avgrensning er i mange tilfeller lite hensiktsmessig for fartøy. Illustrasjon: Trine Lise Wahl

Museene sorterer direkte under KUD som gir overordnede føringer og bevilger midler til museumssektoren. Riksantikvaren, som er et direktorat for kulturminneforvaltning og som ligger under MD, har ansvar for kulturminner som er i bruk. Et fartøy som kulturhistorisk kildemateriale har imidlertid stor verdi uansett hvor det befinner seg – om det er på sjøen eller i museum. Det er derfor naturlig med et godt interdepartementalt samarbeid om felles problemstillinger som blant annet registrering, databaser, dokumentasjon, forskning og håndverkskunnskap. MD, ved Riksantikvaren, har et naturlig ønske og mål om et godt samarbeid med museumssektoren. Et bedre samarbeid mellom kulturminneforvaltningen og museumssektoren er også forankret i St.meld. nr. 16 (2004 - 2005) *Leve med kulturminner*.

ABM-utvikling

Statens senter for arkiv, bibliotek og museum (*ABM-utvikling*) er en museumsfaglig statsinstitusjon og et rådgivende organ for offentlige myndigheter som sorterer under KUD. Organet har som hovedoppgave å fremme utvikling og samarbeid mellom museene. ABM-utvikling skal bidra til å utforme og gjennomføre den statlige museumspolitikken og forvalte oppgaver som er delegert fra KUD. ABM-utvikling har i perioden 2007–2010 hatt to hovedmål med sitt museumsarbeid: a) Integrere samlingsarbeid og formidling, og b) Generell profesjonalisering og kvalitetsheving av museene, jf. St.meld. nr. 23 (2008-2009), *Bibliotek. Kunnskapsallmenning, møtestad og kulturarena i ei digital tid.* I samme melding til Stortinget er ABM-utviklings strategiske plan for 2007–2010 nedfelt. De overordnede prioriterte arbeidsområdene er samlet under følgende overskrifter:

- læring, kunnskaps- og kulturformidling
- utvikling av digitalt innhold og digitale tjenester
- utvikling og sikring av samlinger
- nytenking og samhandling innenfor organisasjons- og nettverksbygging

ABM-utvikling har ikke direkte forvaltningsansvar for fartøy som er i museenes eie, men det ligger i hovedmålene at institusjonen har kulturformidling og samlinger (herunder museumssamlinger) som prioriterte arbeidsfelt. I følge Forbundet KYSTENs utredning *Hvordan hensynet til små og åpne båter best kan ivaretas* (se vedlegg) er over tusen båter fordelt på hundre og femti museer her til lands. Alle fartøy som er i museumssamlinger er dermed del av ABM-utviklings arbeidsfelt. Det samme gjelder formidlingen av de fartøyene som museumssektoren har ansvar for.

Selv om museumssektoren har ansvar for egne fartøy, kan Riksantikvaren anvende fredningshjemmelen på alle typer fartøy, uansett størrelse eller hvor de befinner seg, jf. kulturminnelovens § 14a og Ot.prp. nr. 50 (1998-99). Samme praksis gjelder for øvrig for bygningsvernet og museumssektoren: Er ett bygg underlagt et museum, anser kulturminneforvaltningen bygget å være ivaretatt.

Fartøy med museumsutstilling ombord

I de tilfeller hvor et fartøy har en fysisk museumsutstilling om bord eller på land vil dette i prinsippet falle under museumssektoren. D/S *Hestmanden* er eksempelvis på listen over vernede fartøy og er tiltenkt en rolle som et nasjonalt, flytende krigsminne. I tillegg til den antikvariske istandsettingen av skipet som Riksantikvaren har gitt betydelige midler til, planlegges det etablering av en større museumsutstilling om bord. Det er da KUD ved ABM-utvikling som gir veiledning og økonomisk støtte til "Museumsskipet".

Båtbyggerfaget og kopibygging

Båtbygging som håndverksfag ligger under Norsk handverksutviklings (NHU) ansvarsområde. NHU arbeider etter oppdrag fra KUD og Kunnskapsdepartementet (KD) med vern, videreføring og utvikling av håndverk som kunnskap, uttrykksform og yrke. NHU har et nasjonalt ansvar for håndverkskunnskap på forskjellige nivåer og skal opprettholde og styrke fag som regnes som små og verneverdige. Overføring av handlingsbåren kunnskap er grunnlaget for NHUs virksomhet. Rapporten *Små håndverksfag: statusgjennomgang* ble i 2009 utarbeidet på oppdrag av Utdanningsdirektoratet. Sekretariatet for små og verneverdige håndverksfag (SSV) har i rapporten utarbeidet en liste over 15 fag som oppfyller kriteriene for små og verneverdige (blant annet trebåtbyggerfaget), og en liste på syv håndverk og en rekke spesialteknikker innenfor byggfagene som ikke er egne lærefag i dag (blant annet repslager). Det er i rapporten ikke foretatt ytterligere vurderinger rundt trebåtbyggerfaget, eller påpekt at det ikke finnes noen læreinstitusjoner som utdanner båtbyggere i Norge.

Det er i forbindelse med verneplanarbeidet ropt varsko fra båtbyggere om at rekruttering til båtbyggerfaget er et stort problem. De to båtbyggerlinjene som tidligere har eksistert er nedlagt og båtbyggere har svært vanskelig for å rekruttere lærlinger. Videregående grunnkurs i trearbeid er i følge en båtbygger i dag så teoretisert og "i beste fall for et dårlig sløydkurs å regne". Grunnopplæring innen båtbygging skjer i realiteten i dag kun på Fosen folkehøyskole. Det er derfor sterkt ønskelig at det opprettes et grunnkurs for båtbygging.

Når det gjelder små tradisjonsbåter er det en pågående diskusjon om at "vern gjennom bruk" i mange tilfeller til dels ødelegger viktig kildemateriale i blant annet eldre tradisjonsbåter. Mange båtbyggere er av den oppfatning at båten da bør bevares og ikke brukes, og at det bør bygges en kopi som kan erstatte originalen og være i bruk. Det er fremmet ønsker om en bredere diskusjon om kildeverdi og dokumentasjon for båtbyggere som er i befatning med restaurering av gamle tradisjonsbåter.

Flere båtbyggere mener kopibygging burde godkjennes som fornuftig vern. Riksantikvaren mener imidlertid at en kopi ikke betingelsesløst bør vernes da den ofte kan være gjenstand for en tolkning av originalen – slik kopibyggeren ser den. Riksantikvaren må skille mellom autentiske kulturminner og kopier. De første representerer en kilde til historisk kunnskap. Kopien kan i seg selv være av god kvalitet, men den representerer ikke i seg selv historisk primærmateriale. Tilskudd fra Riksantikvaren er samtidig avgrenset til bevaring av autentiske kulturminner. Samme avgrensning gjelder også for tildeling av vernestatus, som skal bidra til å fremme vern av autentiske, historiske fartøy.

Riksantikvaren ser det derfor i utgangspunktet ikke som sitt ansvarsområde selv om Riksantikvarens ser at kopibygging og ivaretakelse av håndverkskunnskap som svært viktig. Både bevaring av båter som ikke er i bruk og håndverksutvikling gjennom kopibygging ligger under KUD er det ønskelig at KUD engasjerer seg mer i dette feltet.

Et samarbeid mellom museumssektoren og kulturminneforvaltningen om problemstillinger innen immateriell kulturarv, handlingsbåren kunnskap og opprettholdelse av kompetanse på håndverk knyttet til antikvarisk vern av båter er nødvendig og ønskelig fra begge sektorers ståsted. Den nylig fremlagte "Museumsmeldingen", jf. St.meld. nr. 49 (2008–2009) *Framtidas museum. Forvaltning, forskning, formidling, fornying* foreslår at ABM-utvikling skal ha en tydelig rolle i arbeid med disse temaene. ABM-utvikling mener i sitt innspill til verneplanarbeidet at dette er et område som egner seg godt for samarbeid mellom Norsk Handverksutvikling, Riksantikvaren og ABM-utvikling, noe Riksantikvaren slutter seg til.

Skværriggerne

Kulturdepartementet har hovedansvaret for de tre, store skværriggerne *Sørlandet*, *Statsraad Lehmkuhl* og *Christian Radich*, jf. St.meld. nr. 48 (2002-2003), *Kulturpolitikk fram mot 2014*. Frem til og med 1977 var skoleskipene underlagt budsjettet til Departementet for handel og skipsfart, men fra og med 1978 ble skipene overført daværende Kirke- og undervisningsdepartementet (Bjørkvik 1979). Skipene ble i 1978 erklært bevaringsverdige av Stortinget. De tre skipene drives med en kombinasjon av statsstøtte og inntekter av egen drift (Ingvaldsen 2004). Ansvaret for forvaltningen av tilskuddene til skipene ble i 1996 overført fra Kulturdepartementet til Norsk museumsutvikling (i dag ABM-utvikling). Skipene omfattes ikke av Riksantikvarens fartøyvern og ingen av dem vernet og på Riksantikvarens liste over vernede fartøy. En status som "vernet skip" vil også kunne legge begrensninger på bruken av skipene. Riksantikvaren anser det som viktig at KUD anerkjenner eget sektoransvar for skværriggerne, men ønsker å være behjelpelige med problemstillinger tilknyttet bevaring etter antikvariske prinsipper og regelverk for skipssikkerhet og sertifisering.

Riksantikvaren om formidling

Riksantikvaren mener formidling av kulturarven er svært viktig. Riksantikvaren ser det allikevel ikke som sin naturlige oppgave å ha et eget formidlingsopplegg for de enkelte vernede fartøyene. Fartøy, som bevegelige kulturminner på sjøen, har gjennom sin egenart stor formidlingsverdi i en samfunnsmessig kontekst. De tar del i et maritimt kulturlandskap og gir dette en historisk dimensjon. Fartøyene formidler også, gjennom ombordstigning av passasjerer og besøkende, hvordan fartøyene er konstruert, hvordan de håndteres og hvordan de vedlikeholdes. Det er gjennom sommerhalvåret et stort antall kyststevner og fartøytreff over hele landet hvor det foregår stor aktivitet gjennom formidling til interesserte og allmennheten. MD gir årlig bevilgninger til interesseorganisasjoner som blant annet arrangerer kystkulturstevner og festivaler hvor levende formidling og samspill er i høysetet. Riksantikvaren mener derfor at formidlingen av fartøyene er ivaretatt på et tilfredsstillende nivå.

Riksantikvaren om seilende fartøy som eies av museer

Hvert femte fartøy på Riksantikvarens liste over vernede fartøy *i bruk* eies formelt av et museum. Riksantikvaren er positiv til at vernede fartøy eies av museer, og forholder seg i slike tilfeller til museene som "vanlige eiere" og gir økonomisk tilskudd, råd og veiledning der det er nødvendig og ønskelig. Det er viktig å presisere at dette her gjelder fartøy som er i bruk, og *ikke* befinner seg i museumssamlingene på land.

Når et bevaringsverdig fartøy utgår fra sin opprinnelige funksjon, og skal inn i et museum, bidrar Riksantikvaren i enkelte tilfeller med økonomisk støtte for landsetting. Dette gjelder for eksempel redningsskøyten RS 14 *Stavanger* som settes i Norsk Sjøfartsmuseums båthall i løpet av 2010. Riksantikvaren har i det tilfellet gitt tilskudd i form av en engangssum til permantent landsetting. Etter landsettingen er fartøyet i museum og således underlagt museumssektoren.

Den avgjørende faktor for om et fartøy faller inn under museumssektoren eller kulturminneforvaltningen er bruksformen – ikke eierformen. *Flytende og seilende fartøyer er kulturminner som er i bruk, og ligger dermed under Miljøverndepartementets ansvarsområde.* Fartøy som ikke lenger er i bruk, som er i museum eller landsatt permanent i en formidlingssammenheng sorterer under museumssektoren. At ansvaret for fysisk bevaring av fartøy fordeler seg over to departementer gir et sterkt behov for styrket samarbeid mellom departementene og de underliggende etatene.

Nærings- og handelsdepartementet

Sjøfartsdirektoratet (SFD) og Norsk ordinært skipsregister (NOR) sorterer under Nærings- og handelsdepartementet. Riksantikvaren har myndighet i spørsmål vedrørende eierskap, lån og andre heftelser på vernede fartøy i Norsk ordinært skipsregister (NOR). Sjøfartsdirektoratet har ansvar for sjø- og miljøsikkerhet, og arbeider hovedsakelig med regelverksutvikling, tilsyn, kontroll og informasjonsarbeid. Mange fartøyeiere som ønsker sertifisering av sine fartøy har hatt et møte med den såkalte ”skipskontrollen”.

Sjø- og miljøsikkerhet er sentralt for at man skal kunne opprettholde et langsiktig vern av eldre fartøy i drift med kulturhistorisk verdi. Det er fremkommet et stort behov for nærmere retningslinjer og forskrifter for å ivareta både sikkerheten og de antikvariske verdiene i forbindelse med sertifisering av vernede skip/fartøy, jf. St.meld. nr. 16 (2004-2005) *Leve med kulturminner*. Ny forskrift for skip som er vernet er under arbeid, og forventes sluttført i 2010.

Figur 38: M/S *Arnafjord* er bygd i Arnafjord, Vik i Sogn og Fjordane, i 1937. Fartøyet ble bygd som handelsreisendebåt, og leid ut til ulike grossister i Bergen som solgte varene sine til handelsmenn langs Vestlandskysten. I siste fase ble fartøyet leid ut til Fiskeridirektoratet og brukt som oppsynsbåt. Fartøyet er 55 fot lang, og har aldri vært bygd om. Den har det originale maskinrommet, med en intakt 50 hk tosylindret Wichmann semidiesel. Fartøyet eies av en stiftelse i Vik. Foto: Åsmund Kristiansen, Hardanger fartøyvernsenter.

Fiskeri- og kystdepartementet

Kystverket ble i 1974 et resultat av en sammenslåing av de tre tradisjonsrike etatene Statens havnevesen, Fyr- og merkevesenet og Losvesenet. Sammen med Fiskeridirektoratet sorterer Kystverket under Fiskeri- og kystdepartementet (FKD). Fiskeridirektoratet er forvaltningsinstans for fiskeri og havressurser, mens Kystverket driver havne- og farvannsforvaltning.

Den norske fiskeflåten er blant de mest moderne og effektive i verden, og utviklingen har gått i retning av færre og mer effektive fiskefartøy. Antall fiskefartøy nådde toppen på 1960-tallet da antallet fiskefartøy i drift var over førti tusen. Ved utgangen av 2008 var det i underkant av syv tusen fiskefartøy i drift[24]. I henhold til sektorovergripende prinsipp har fiskerimyndighetene et ansvar for at et utvalg av fiskeflåten blir sikret varig vern.

Det er uvisst om de fiske- og fangstfartøyene som er tatt vare på er representative for norsk fiskerihistorie. Årsaken er at det er lite kunnskap om den fartøyhistoriske utviklingen innen kyst- og havfiskeflåten. Det er ønskelig med økt samarbeid med Fiskeridirektoratet for å kunne få en bedre oversikt over de fartøy som er i drift og som har betydelig kulturhistorisk verdi, og om opparbeidelse av mer kunnskap om fartøyutviklingen innen fangst og fiskeri.

Kystverket, ved Havnevesenet, har nylig vedtatt ny havnelov, jf. Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) *Om lov om havner og farvann*. Lovens formål er å legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer. Kommunene står ut i fra den nye loven friere til å ta kommersielle hensyn, noe som kan forringe vernede fartøyers mulighet for kaiplass. Kommunen kan i forskrift bestemme at det for fartøy som anløper havn i kommunen, skal betales anløpsavgift til kommunen. Det er uheldig at det på den ene siden bevilges offentlige midler til istandsetting og drift av vernede fartøy mens det på den andre siden oppkreves avgifter til det offentlige (det kommunale havnevesen) for kaiplass og havneopphold fra de samme fartøyene.

I 2009 utarbeidet og lanserte Kystverket egen landsverneplan for faste kulturminner og kulturmiljøer som inngår i Kystverkets forvaltningsområde, *Verneplan for maritim infrastruktur*. Planen omfatter ikke fartøy tilknyttet sektoren, til tross for at flere av disse eksisterer.

Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet (SD) har det overordnede ansvaret for rammevilkår for post- og televirksomheten, for luftfarts-, veg- og jernbanesektoren og for riksveifergene. Hurtigruteskip, hurtigbåter, lokalbåter og spesielt ferger faller dermed inn under Statens Vegvesens sektoransvar. Slike fartøy har spilt en sentral rolle i utviklingen av og endringene i den norske samferdselsstrukturen og samferdselspolitikken de siste 100 år. Endringene var spesielt store på 1960-tallet da hovedtransporten av folk og varer gikk fra å gå over sjøen til å foregå på veiene.

Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen publiserte i 2002 sin landsverneplan for veger og bruer i samarbeid med Riksantikvaren. Norsk Sjøfartsmuseum utarbeidet i den forbindelse en underlagsrapport om ferjer. Rapporten dokumenterer betydningen av å bevare en eller flere representative ferjer som kulturminner. Det vises blant annet til at Riksantikvaren på det tidspunktet hadde oppført ferjer som en klart mangelfullt representert fartøytype i det nasjonale utvalg av bevaringsverdige fartøy (Norsk Sjøfartsmuseum 2001). I 2010 er totalt fire ferger fredet etter kulturminneloven.

[24] www.fiskeridirektoratet.no, lesedato xx.1.2009

Forsvarsdepartementet

Forsvarsdepartementet (FD) har flere flytende fartøy som representanter for norsk sjøforsvar, hvorav noen er i drift, noen ved kai og noen er landsatt. Departementet har selv tatt ansvar for istandsetting, vedlikehold og vern av egne fartøy. Minesveiperen KNM *Alta* fra 1953 eies av Forsvarsdepartementet, men blir driftet av den frivillige organisasjonen "Fartøylaget KNM Alta" og har fast plass i Oslo havn. KNM *Hitra*, en av tre ubåtjagere som den norske marinen fikk av USA i 1943, er istandsatt og ligger i dag ved Håkonsvern i Bergen. I tillegg har marinen tre fartøy fra 1965 som forvaltes av marinemuseet i Horten: De landsatte fartøyene *Blink* (MTB) og *Ulstein* (U-båt) samt fregatten KNM *Narvik.* Sistnevnte gikk ut av drift i 2007, og er i dag et "museumsskip" som eies av stiftelsen KNM Narvik.

Eksempler fra øvrig sektor

Olje- og energidepartementet har ansvar for vern og sikring av supply-skip og standby skip. Helse- og omsorgsdepartementet har sektorrettet ansvar for legeskyss- og ambulansebåter, mens Justis- og politidepartementet har ansvar for fengselsbåter og politibåter. Kommunal- og regionaldepartementet har ansvaret for brannbåter, mens Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet har ansvar for prestebåter.

Oppsummering

Det er en utfordring å få andre statlige sektorer til å ta ansvar for egne fartøy som flytende kulturminner. Bortsett fra Forsvarsdepartementet har de øvrige statlige etater ikke tatt ansvar for bevaring av fartøy fra egen sektor. Det kreves et omfattende tverrsektorielt arbeid for å synliggjøre fartøy som kulturminner og for belysning av det faktum at hver enkelt, statlig sektor har ansvar for bevaring, vern og sikring av egne fartøy.

Det er i tillegg viktig at kulturminneforvaltningen og museumssektoren etablerer et nært samarbeid om felles problemstillinger tilknyttet vern og bevaring av fartøy i sin helhet. Dette gjelder ikke bare fartøyene som fysiske verneobjekter, men også problemstillinger tilknyttet handlingsbåren og immateriell kunnskap.

Figur 39: KNM *Blink* fra 1956 til kai ved marinemuseet på Karljohansvern i Horten. Marinemuseet har som formål å bevare og formidle Sjøforsvarets historie og kulturarv. Forsvaret som statlig etat er selv ansvarlig for ivaretakelse av egne fartøy, og fartøyene omfattes ikke av Riksantikvarens fartøyvern. Foto: Erik Småland, Riksantikvaren

10 STATUS: FARTØYVERNSENTRE, VERFT OG BÅTBYGGERIER

10.1 Fartøyvernsentrene

For å kunne bevare fartøy som kulturhistorisk kildemateriale må også kunnskapen om vedlikehold og istandsetting ivaretas. De tre oppnevnte, nasjonale fartøyvernsentrene er et virkemiddel og en form for garanti for staten for at kunnskap knyttet til eldre håndverksmetoder, ”handlingsbåren kunnskap”, blir bevart i så stor grad som mulig.

Mange ferdigheter knyttet til eldre tradisjonelle håndverksteknikker innen båtbygging, vedlikehold og drift er forsvunnet. Det ble i 1994 derfor vedtatt at den gjenlevende håndverksmessige kompetansen knyttet til bevaringsverdige fartøy skulle sikres og videreføres, jf. St. prp nr. 1. Tillegg nr. 9 (1994 - 1995). Det ble da foreslått at et begrenset antall fartøyvernsentre skulle kunne påta seg bestemte oppgaver.

De tre nasjonale fartøyvernsentrene Hardanger Fartøyvernsenter, Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter og Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum ble oppnevnt som nasjonale kompetansesentra gjennom Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern i 1996. Fylkeskommunene til de respektive sentrene har i tillegg vært viktige bidragsytere til opprettelsen og driften av fartøyvernsentrene. Alle sentrene har i større eller mindre grad blitt utvidet i perioden frem til 2010.

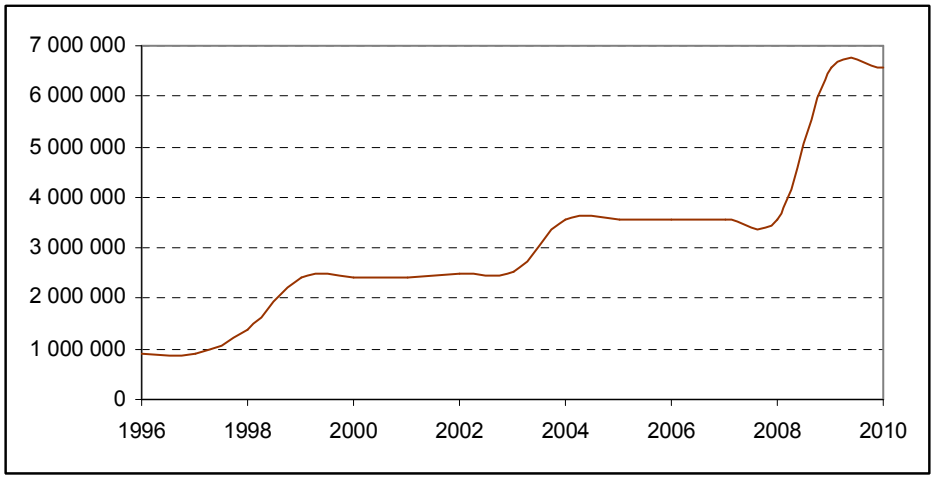
10.1.1 Fellestjenester ved fartøyvernsentrene

Dokumentasjon og andre oppgaver pålagt av staten kompenseres for gjennom ”fellestjenestene”, og bevilges over statsbudsjettet og videre gjennom Riksantikvarens årlige tildeling.

I ”Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002 – 2006” ble det listet opp oppgaver som skulle sortere under fellestjenestene. En av fartøyvernsentrenes kjerneoppgaver er å dokumentere fartøyene før, under og etter istandsettingsoppdrag. I tillegg til dokumentasjon av prosjekter som foregikk ved sentrene skulle også fartøyvernprosjekter som *ikke* pågikk ved sentrene dokumenteres og forskes på. Andre oppgaver var dokumentasjon og forskning tilknyttet bruk, vedlikehold av fartøy og generell kompetanseheving tilknyttet båt- og skipsbygging. Dette skulle knyttes til både fortid og nåtid. Av rådgivning og tilgjengeliggjøring av kompetanse ble det også satt som oppgave at det i fellestjenestene skulle kunne foretas befaringer og utarbeides tilstandsvurderinger, vedlikeholdsplaner og lignende for Riksantikvaren og andre. Sentrene skulle også drive faglig rådgivning og opplæring internt på sentrene og overfor andre interesserte. Av mer praktisk sort skulle sentrene også skaffe bevaringsverdige fartøy midlertidig opplagsplass og tilsyn ved behov, samt skaffe til veie og lagre nødvendige materialer, verktøy og utstyr.

Fartøyvernsentrenes Fellesråd (FF) har utredet hvordan situasjonen ved fartøyvernsentrene er i dag, og samlet seg bak felles visjoner og mål i forbindelse med utarbeidelsen av ny nasjonal verneplan for fartøy. Det samlede resultatet ble presentert for Riksantikvaren i mars 2009.

FF påpeker at faglig rådgivning og opplæring internt på sentrene og overfor andre interesserte uføres delvis tilfredsstillende, men at det har store forbedringspotensialer og at dette er under bearbeidelse mellom alle sentrene. FF fremhever videre at det er et ”for lavt nivå på fellestjenestefunksjonene til at man kan si at kunnskapsforvaltningen fungerer tilfredsstillende”. I dette ligger det at sentrene mener det er for lavt antall istandsettingsprosjekter og bemanningsnivå til at dette fungerer godt. FF påpeker også at ”arbeidet med dokumentasjon av istandsettingsprosjekter ved sentrene er rimelig godt ivaretatt,



Figur 40. Riksantikvarens samlede, årlige overføringer til *fellestjenester* ved de tre nasjonale fartøyvernsentrene siden etableringen i 1996. I statsbudsjettet for 2009 ble tilskuddsposten til fellestjenester økt med 3 millioner kroner (Kap 1429, post 72.7), som nesten er en dobling i forhold til 2008, jf. St.prp. nr. 1 (2008 - 2009).

men at behovet er større for å kunne drive kulturhistorisk dokumentasjon innenfor fagfeltet", jf. "Innspill fra fartøyvernsentrene til ny plan for fartøyvern", del 2.

Når det gjelder de praktiske oppgavene mener FF at "fartøyvernet lider store tap ved at til dels uerstattelige materialer, verktøy og utstyr ikke blir tatt vare på". Videre presiseres det at det er plasskrevende å skaffe havneforhold for bevaringsverdige fartøy i "venteposisjon", og at dette i varierende grad har vært mulig å gjennomføre. Det påpekes at dette burde gjelde fartøy som senere vil prioriteres av Riksantikvaren, men så lenge fartøyets fremtid er usikker antydes det at oppgaven er lite hensiktsmessig. Dette gjelder spesielt ved Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum på grunn av det stadig økende antallet av fiskefartøy som er unntatt kondemnering.

Det er ved alle sentrene et stort behov for materialer og utstyr som ikke lenger er i produksjon. FF har tidligere fremmet ønske om etablering av en "delebank". Fartøy som er i svært dårlig forfatning, som det ikke er mulig å bevare og hvor det ikke er mulig å oppdrive nye eiere, bør til dels kunne demonteres og gjenbrukes som deler til andre fartøy.

Fartøyvernsentrene har hatt et bemanningsnivå på to "fartøyvernkonsulenter" per senter, mens det i Riksantikvarens liste over oppgaver handlingsplanen av 2002 var mål om fem stillinger per senter. Sentrene har selv foretatt prioritering av oppgavene som kunne gjennomføres, og hovedsakelig gjennomført dokumentasjon av fartøy som istandsettes og vedlikeholdes ved egen virksomhet.

FF ber i sitt innspill om at det avklares hvilken praksis og hvilke funksjoner som skal prioriteres, og etterlyser klarere retningslinjer fra Riksantikvaren. FF påpeker videre at det enkelte år har kommet klare bestillinger eller oppdrag som skal utføres for midlene over post 72.7, men ettersom oppgavene har vært større i omfang enn midlene som skal dekke kostnadene har sentrene sett seg nødt til å foreta egne prioriteringer, jf. "Innspill fra fartøyvernsentrene til ny plan for fartøyvern", del 2. FF understreker at det til dels er ulikt nivå på tjenestene som utføres når det gjelder dokumentasjonsarbeidet, til tross for at sentrene har delt på å arrangere samlinger og seminar for "å løfte blikket og jobbe mer i samme retning". Det etterlyses i tillegg en mer enhetlig praksis i samråd med Riksantikvaren for å klargjøre hva fartøyeiere kan forvente gjennom fellestjenestene.

Figur 41: Fiskefartøy ved Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum. Noen av fartøyene ligger i midlertidig opplag. Foto: Eivind Lande, Riksantikvaren

De prosjektene som gjennomføres ved ordinære verft blir ikke fulgt opp og dokumentert eller rapportert på samme måte som de som blir gjennomført ved fartøyvernsentrene. Fartøyeier står fritt til å velge om istandsettingsarbeid skal gjennomføres på et fartøyvernsenter eller ved et ordinært verft så lenge arbeidene blir utført etter antikvariske prinsipper og av personer med god håndverkskompetanse. Det er dermed noe tilfeldig hvilke prosjekter som blir dokumentert.

Riksantikvaren skal gjennom tilskudd til dokumentasjonsarbeid medvirke til at fartøyvernsentrene er konkurransedyktige til tross for pålagte oppgaver. Fartøyvernet er i 2010 i en situasjon hvor de årlige bevilgningene over statsbudsjettet er på et nivå som gjør verftsarbeid etter antikvariske prinsipp interessant også for kommersielle aktører. Fartøyvernsentrene har kapasitet til å utføre rundt regnet halvparten av det arbeid som er påkrevet innen istandsetting og vedlikehold av vernede fartøy i landet.

10.1.2 Istandsettingsoppdrag ved fartøyvernsentrene

I handlingsplanen av 1996 foreslo Riksantikvaren at sentrene skulle ha et forutsigbart oppdragsvolum gjennom å styre de mest komplekse istandsettingsoppdragene til sentrene. Riksantikvaren ga i første planperiode fartøyeiere økonomisk tilskudd til istandsetting av fartøyene under forutsetningen av at arbeidene ble utført ved sentrene. Praksisen med styrte oppdrag ble avsluttet i 2002. Årsaken til å gå vekk fra styrte oppdrag er at det ikke er ønskelig at sysselsettingssituasjonen ved sentrene skal styres av Riksantikvaren. Samtidig ble det vurdert dit hen at det skulle være valgfrihet for fartøyeiere og mulighet for at andre verft/båtbyggerier å opparbeide seg, eller beholde og videreføre, kompetanse på feltet. Dette har i følge FF ført til at sentrene har utviklet seg mer i retning av ordinære verft, jf. ”Innspill fra fartøyvernsentrene til ny plan for fartøyvern”, del 2.

På landsbasis er aktiviteten knyttet til istandsetting og vedlikehold av fartøyene i stor grad knyttet til størrelsesordenen på tilskuddsposten til fartøyvern over statsbudsjettet. De senere år har det blitt mer rom for konkurranse som konsekvens av økte bevilgninger over statsbudsjettet. Et positivt resultat er at flere ordinære verft kan påta seg oppdrag av antikvarisk karakter. Kompetansehevingen og videreføringen av håndverket har dermed økt i omfang.

FF ønsker at det igjen blir aktuelt med styrte oppdrag til sentrene. Dette for ivaretakelse av kompetanse og for en forutsigbar sysselsettingssituasjon, jf. ”Innspill fra fartøyvernsentrene til ny plan for fartøyvern” del 1. FF mener at Riksantikvarens endrede strategi har forårsaket at sentrene har blitt

mer markedsorientert og til en viss grad blitt nødt til å skaffe seg oppdrag utover de rent antikvariske prosjektene. Videre understreker FF at sentrene har blitt mer konkurransedyktig overfor andre verft/båtbyggerier og at sentrene i flere tilfeller har vært involvert i anbudskonkurranser. Faren med denne utviklingen er, i følge FF, blant annet at man kan ende opp med å gå på akkord med de antikvariske prinsippene.

Riksantikvaren er av den oppfatning at kompetansebehovet innen "nyere" håndverk også skal ivaretas og tillegges vekt, da verneideologien ikke nødvendigvis setter alder som et kriterium for vern. Det er et behov for at fartøyvernsentrene behersker så vel antikvariske håndverksprinsipper som teknikker knyttet til mer moderne skipsreparasjoner og istandsettingsmetoder. Tidsaspektet i forhold til hva som skal vernes vil forskyves i tid og dermed inkludere stadig nye håndverkskunnskaper.

10.1.3 Hardanger Fartøyvernsenter

Hardanger fartøyvernsenter i Norheimsund har trearbeid på tre- og stålfartøy og rigging som sine spesialfelt. Fartøyvernsenteret påtar seg oppdrag innen båtbygging, restaurering, trearbeid på stålfartøy, smed- og mekanisk arbeid, reipslaging, rigging, befaringer og tilstandsvurderinger.

De siste årene har det vært ti båtbyggere ansatt ved Hardanger Fartøyvernsenter. Inntil fire lærlinger har plass på Fartøyvernavdelingen. Faglært skipssmed har blitt en del av den faste staben. I tillegg har rigging vært et prioritert fagfelt. To fartøyvernkonsulenter har sitt daglige arbeid ved avdelingen og arbeider med dokumentasjon før, under og etter prosjektene. I tillegg drives en del rådgiving, befaringer, formidling gjennom kurs og artikler m.m.

Ved Hardanger Fartøyvernsenter er øvrige håndverkene (småbåtbygging og reipslaging), samt drift av fartøyene organisert som en del av en museumsavdeling. Museumsavdelingen omfatter drift av museumsfartøy og er et spesialmuseum for båt- og fartøykulturen. Senteret har satset, og satser fortsatt, på fagopplæring innen båtbyggerfaget på grunn av det manglende skoletilbudet her i landet. Hardanger Fartøyvernsenter ble i 2006 del av det konsoliderte Hardanger og Voss museum[25].

10.1.4 Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter

Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter i Kristiansand er et kompetansesenter for gamle håndverksteknikker knyttet til stålskip. Fartøyvernsenteret påtar seg oppdrag innen verkstedarbeid, asbestsanering, maskinarbeid (bensin, diesel og damp), rørleggerarbeid, platearbeid (sveis og varmklinking), sandblåsing, overflatebehandling og legging av skipsdekk. Håndverkerstaben har vært omkring 18 personer. Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter hadde imidlertid i 2006 og 2007 stor ordretilgang og staben talte da opp mot 30 personer.

I følge senteret er fagområder som trenger styrking platefag, det tradisjonelle rørleggerfaget, utvikling av fagkunnskap for restaurering, drift og vedlikehold av større dampmaskiner, samt utvikling av fagkunnskap om eldre likestrømsteknologi.

Restaureringen av *D/S Hestmanden* har vært et svært omfattende prosjekt for fartøyvernsenteret, og har periodevis medført høy sysselsetting. Stiftelsen Hestmanden er ikke konsolidert med Vest-Agder museet. Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter er heller ikke er konsolidert.

[25] Museumsreformen, jf St.meld. nr. 22 (1999–2000) og St.meld. nr. 48 (2002–2003), har gjort seg gjeldende for fartøyvernsentrene da samtlige tre sentre har en museumsavdeling eller annen form for formidling knyttet til seg. Formidling er ikke del av gjeldende handlingsplans kjerneoppgaver eller definert som oppgave i tildelingsbrevet fra Riksantikvaren. Museumsreformen er underlagt KUD, ved ABM-utvikling, ble igangsatt i 2002 og var planlagt fullført i løpet av 2007/08.

Figur 42: Skifting av svekkede hudplater på eldre klinkede stålskip er en omfattende prosess. Det er Sjøfartsdirektoratet som ut i fra en sikkerhetsvurdering avgjør hvilke plater som skal skiftes. Her gjøres det klart for å klinke på plass en ny stålplate i Fullriggeren *Sørlandet*. Platen er en nøyaktig kopi av den originale. Ved rehabiliteringen av *Sørlandet* ved Bredalsholmen Dokk og fartøyvernsenter (2005-2007) ble mer enn 30 av skipets i alt 250 plater, skiftet ut. Foto: Bjørn Nesdal, Bredalsholmen Dokk- og fartøyvernsenter.

10.1.5 Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum

Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum i Gratangen arbeider hovedsakelig med trefartøy, hvorav fartøyene i stor grad stammer fra fiske- og fangstflåten og fraktefarten. Senteret har også et nasjonalt ansvar for semidiesel motorer. Senteret har som mål å bygge opp spesialkompetanse på båtmotorer, skipselektronikk og fiskeutstyr.

Det er i St.meld. nr. 16 (2004-2005), *Leve med kulturminner*, nedfelt at det må vurderes om ett av fartøyvernsentrene skal arbeide med samiske båter og båtbyggertradisjoner. Det er naturlig at dette ansvaret blir lagt til Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum på grunn av beliggenhet og den kompetanse som senteret innehar. Det er i tillegg nedfelt et ønske om dette ansvaret i fartøyvernsenterets egen strategi.

Det er en utfordring å skille ut særegne etniske kriterier knyttet til konkrete båttyper. Elvebåter, basker og sydde båter har tradisjonelt vært definert som samiske, men båttyper som nordlandsbåter, jekter, ishavsskuter (typisk tettspantede skrog) og sjarker har også vært bygget og brukt av samer. Det er foreløpig ikke tatt standpunkt til etnisitet som representativitetsfaktor i den vernede flåten. Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum vil, dersom de formelt får ansvar for samiske båter og

båtbyggertradisjoner, kunne spille en viktig rolle i det faglige arbeidet tilknyttet den etniske bredden i fartøyutvalget.

Nordnorsk fartøyvernsenter har i 2010 en fast bemanning tilknyttet fartøyvernavdelingen på 11 personer. Av disse er fem på treavdeling, tre på mekanisk avdeling, halvannet årsverk på elektroavdeling, to på dokumentasjonsavdeling samt en leder for fartøyvernavdelingen. Felles administrasjon for hele stiftelsen utgjør to personer. I tillegg kommer to båtbyggere på engasjement. Senteret har medarbeidere fra fire nasjoner, noe som er et resultat av manglende utdanningsinstitusjoner i Norge.

Nordnorsk fartøyvernsenter og båtmuseum er en del av samme stiftelse og er pr i dag ikke konsolidert med andre museer..

10.2 Verft og båtbyggerier

Flere norske ordinære, private verft og båtbyggerier har høy kompetanse innen istandsetting og vedlikehold av fartøy etter antikvariske prinsipper. Det er et mål å ivareta kunnskapen og båtbyggertradisjonene de ulike private verftene besitter slik at denne handlingsbårne kunnskapen også kan videreføres til kommende generasjoner. Uten oppdrag av antikvarisk karakter vil verftene/båtbyggeriene miste sin kompetanse på feltet.

I 2009 gikk bortimot 40 % av tilskuddsmidlene til prosjekter som ble gjennomført ved fartøyvernsentrene mens om lag 60 % gikk til prosjekter ved private båtbyggerier og verft. Fartøyvernsentrene har gjennom midler over statsbudsjettet kunnet opparbeide kompetanse på dokumentasjon av istandsettingsprosjekter. Det er imidlertid mange prosjekter som foregår ved ordinære verft som ikke blir dokumentert. Det foreligger ingen mal eller veileder for dokumentasjon for vernede eller bevaringsverdige fartøy. Dette hindrer de ordinære verftenes mulighet til å opparbeide seg kunnskap om dokumentasjonsprosessen, samt å kunne ta oppdrag hvor det kreves dokumentasjon.

Ordinære verft er mer konjunkturavhengig enn fartøyvernsentrene. Det er nødvendig at kulturminneforvaltningen arbeider for at også ordinære verft/båtbyggerier skal kunne beholde og videreføre sin kompetanse innen istandsetting og vedlikehold av bevaringsverdige fartøy.

10.3 Sentrale ufordringer for fartøyvernsentrene og ordinære verft/båtbyggerier

Planlegging

Planlegging er helt grunnleggende for oppnåelse av et godt resultat. En kort planleggingshorisont går ofte på bekostning av detaljert tilstandsvurdering, innhenting av egnede materialer (tørketiden av trematerialene kan være en utfordring for båtbyggerne), dokumentasjon før riving eller teknisk dokumentasjon som viser i detalj hvordan fartøyet skal bli (hvilket årstall vernet skal referere til, hva som mangler av deler osv.). Foruten praktiske utfordringer innen trebåtbygging og planlegging av sysselsettingssituasjon, henger god planlegging sammen med effektivitetsbesparing og at det ikke påløper ekstrakostnader.

En av de største utfordringene er at det går lang tid fra Statsbudsjettet er vedtatt og frem til endelig fordeling av midler er klar og til at fartøyeierne kan bestille arbeider. De store oppdragene mangler

forutsigbarhet og gjør at fartøyeierne bare kan bestille arbeider for ett år av gangen. Å fortsette arbeidene etter at årets bevilgning er brukt opp må enten gjøres for fartøyeiers eller fartøyvernsenterets risiko. Alternativet er å dokke fartøyet ut / sjøsette for å gjøre plass til eventuelle andre oppdrag. Dette blir uhensiktsmessig og dyrt for fartøyeier og bidrar til usikkerhet for fartøyvernsentrene, verftene og båtbyggeriene.

Kostnadsoverslag

Å beregne kostnader for istandsetting av eldre stål- og trefartøy er en utfordring. Ofte viser det seg at et fartøys fysiske forfatning er langt verre enn først forutsett av fartøyvernsenter, verft eller båtbyggeri. Dette kommer gjerne til syne når istandsettingsarbeidet er godt i gang – mens fartøyet er demontert. Det mangler en retningsgivende modell for vurdering av et fartøys fysiske tilstand. Det samme gjelder utregningsmodell for kostnader for vedlikehold og istandsetting.

Figur 43: Båtbyggere og håndverkere på Nordnorsk fartøyvernsenter. Foto: Trine Lise Wahl, Riksantikvaren

11. ANALYSE AV DAGENS FARTØYVERNSITUASJON[26]

Styrker	Muligheter
Forvaltning o Stort engasjement fra politisk hold o Sterkt lovverk gjennom §§ 14a og 23 o Likebehandling gjennom sentralisert forvaltning *Annet* o Stort frivillig engasjement og stor interesse i befolkningen o Fartøyene viktige ikke-fornybare ressurser o Fartøyene har forankring lokalt, regionalt og nasjonalt o Turisme og verdiskapning *Økonomi* o Økende bevilgninger over statsbudsjettet	*Forvaltning* o Forskningsbasert forvaltning o Syntetisering (kontra manglende overblikk) o Forvaltning som tar høyde for pågående endringer i samfunnet o Prioritering av fredningssaker o Forbedret representativitet o Styringsinformasjon o Forankring i relevante sektorer o Utarbeidelse av bedre systematikk og metode for utvelgelse av verneobjekter o Minimalisering av tap, skade og forfall o Forbedre vilkårene for eiere (kontakt, økonomiske rammevilkår og forutsigbarhet) *Annet* o Mer samarbeid mellom fartøyeiere og myndighetene o Regional forvaltning er politisk styrt, men det kan åpnes for at fartøyvern blir integrert i regional forvaltning (jf. SAVOS-planen) *Økonomi* o Økonomisk støtte gis fra flere parter enn Riksantikvaren (Kulturminnefondet, private stiftelser, fond m.fl.)
Svakheter	**Trusler**
Forvaltning o Svake verneavtaler og lite gjennomføring av tinglysning. Få sanksjonsmuligheter gjennom verneavtale o Få personer med kompetanse i regional forvaltning o Regional forvaltning er politisk styrt, og mange fylkeskommuner velger bort fartøyvern o Lav bemanning hos Riksantikvaren o Mangel på syntetisering, for stor grad av enkeltsaksbehandling o Dårlig registre i forvaltningen – stort etterslep o Skjønnutøvelse – få føringer for prioriteringer o Liten grad av klare retningslinjer *Kunnskap* o Lite overblikk over hva som finnes og hva som mangler i et representativt utvalg. For får helhetlige analyser. Mangelfull oversikt o Nøkkelkompetansen er sårbar o Manglende styringsinformasjon o Stort etterslep i registrering og digitalisering o Mangel på dataverktøy – spesielt register for fartøy o Liten informasjons om de vernede fartøyenes tilstand o Manglende informasjonsflyt om fartøyvern som fagfelt til andre parter, både offentlige, kommunale og private o Minimal rapportering fra fartøyeiere o Finnes ingen mal for dokumentasjon o Lite forskning og utvikling på fagfeltet o Sjøfartsdirektoratets regelverk svært omfattende å sette seg inn i o *Økonomi* o Istandsetting: Lite forutsigbarhet når det gjelder tid og budsjett. Istandsettingsprosjekter betyr ofte sprengte budsjetter o Drift av fartøyene: Utfordring å ha inntekstbringene virksomhet på fartøyene (chartergrunnlag og kostnad med sertifisering) *Bevaring* o For liten dialog mellom underbemannet forvaltning og mange eiere. Dette negativt for å sikre bevaring etter antikvariske prinsipper o Eiere har ofte liten kunnskap om forebyggende tiltak o Svakhet i lovverk hva gjelder fredning av deler av fartøy *Frivillig engasjement* o Dalende rekruttering	*Forvaltning* o Underbemanning fører til liten oppfølging av istandsettings- og reparasjonsoppgaver o Statisk informasjon i flere ledd o Manglende oversikt over fartøybestanden og manglende kvalitetskontroll av dataregistre kan føre til at beslutninger blir tatt på feil grunnlag o Ulike sektorinteresser (fiskeri/sjøsikkerhet): Sikkerhetsspørsmål, bemanningsregler, fartsområde, miljøkrav tar for mye tid for forvaltningen i forhold til tilgjengelige ressurser/bemanning *Kunnskap* o Manglende langsiktighet (mangel på forvaltningsplaner) for de enkelte fartøyene o Nøkkelkompetansen forsvinner (forvaltningskunnskap og håndverkskunnskap) o Ofte manglende forståelse/uvitenhet om antikvariske prinsipper og prosesser innen "vanlig" håndverk o Usikre og uforutsigbare rammebetingelser for eiere *Økonomi* o Dårlig kommunikasjon om påløpte kostnader i istandsettingsprosjekter (fra foretak som gjennomfører istandsettingen, samt mellom eier og kulturminneforvaltning) o Kostnadsoverslag på fartøyvernsentrene og øvrige verft ofte lite riktige i forhold til endelig, reell kostnad. o Kulturminnefondet i stor grad rettet mot bygninger o Begrensede ressurser og få aktører med kompetanse o Ikke-fornybare ressurser går tapt som følge av høyt kostnadsnivå

[26] Ikke en analyse av fartøyvernsentre/verft/båtbyggerier

HENVISNINGER:

Statlige publikasjoner

Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti & Senterpartiet (2005) Soria Moria-erklæringen 2005-09.
Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti & Senterpartiet (2009) Soria Moria erklæringen 2009-13.
Byantikvaren i Oslo (2009) *Strategi for vern av maritime kulturminner*. Oslo. Vedtatt strategi, Oslo kommune 2009.
Finans og Tolldepartementet (1995) St.prp. nr 1. Tillegg nr 9 (1994 - 1995). For budsjetterminen 1995. Saldering av statsbudsjettet medregnet folketrygden 1995. IN Tolldepartmentet, F. O. (Red.) Oslo.
Fiskeri- og kystdepartementet Ot.prp. nr. 75 (2007-2008) *Om lov om havner og farvann*
Kommunal- og regionaldepartementet. St.meld. nr. 25 (2008–2009). *Lokal vekstkraft og framtidstru. Om distrikts- og regionalpolitikken*
Kultur- og kirkedepartement (2009) St.meld. nr. 49 (2008–2009), *Forvaltning, forskning, formidling, fornying. Framtidas museum*
Kultur- og Kirkedepartementet (2009) St.meld. nr. 23 (2008-2009), *Bibliotek. Kunnskapsallmenning, møtestad og kulturarena i ei digital tid.*
Miljøverdepartmentet (1999) Ot.prp. nr. 50 (1998-1999). Om lov om endringer i lov av 9 juni 1978 nr 50 om kulturminner
Miljøverdepartmentet (2004-2005) St.meld. nr. 16. Leve med kulturminner. Miljøverdepartmentet.
Miljøverndepartementet (1984) *Oversikt over behov for midler innenfor fartøyvernet,* [Oslo, Miljøverndepartementet
Miljøverndepartementet (2007) *For budsjettåret 2008,* [Oslo], Miljøverndepartementet.
Miljøverndepartementet (2008) *For budsjettåret 2009,* [Oslo], Miljøverndepartementet.
Miljøverndepartementet & Haga, A. (1992) *Handlingsplan for kulturminneforvaltning: innstilling fra et utvalg oppnevnt av Miljøverndepartementet 7. september 1990 : avgitt 5. februar 1992,* Oslo, [Miljøverndepartementet].
Miljøverndepartmentet (1984) Fartøyvernet: status og fremtid : rapport fra seminar 12.-14. september [i.e. oktober] 1984. [Oslo], [Miljøverndepartementet].
Miljøvernedepartementet (2008) Tildelingsbrev til Riksantikvaren.
Riksantikvaren (1996) *Femårs handlingsplan for fartøyvernet (1996-2000),* Oslo, Riksantikvaren.
Riksantikvaren (2001) *Alle tiders kulturminner: hvorfor og hvordan verner vi viktige kulturminner og kulturmiljøer?,* Oslo, Riksantikvaren.
Riksantikvaren (2002) *Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002-2006,* Oslo, Riksantikvaren.
Riksrevisjonen (2009) *Riksrevisjonens undersøking av korleis Miljøverndepartementet varetek det nasjonale ansvaret sitt for freda og verneverdige bygningar,* Oslo, Riksrevisjonen.
Statistisk Sentralbyrå (2006) Fiskeristatistikk. Oslo, Statistisk sentralbyrå.
Stortinget (2005) *Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Leve med kulturminner: St.meld. nr 16 (2004-2005),* Oslo, Komiteen.
Stortinget (2005) *Sak nr 2. Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Leve med kulturminner: (Innst.S. nr 227(2004-2005), jf. St.meld. nr 16 (2004-2005)),* Oslo, Stortinget.
Utdanningsdirektoratet (2009) *Små håndverksfag: statusgjennomgang*, Rapport. Oslo, Econ Pöyry.

Litteratur:

Bakka, D. (1998) Fartøytyper i jern og stål. I Rasmussen, T. (Red.) *Flytende kulturminner.* Riksantikvaren.
Balto, J. A. & Hovland, I. A. (2004) Budsjettforlik i Stortinget: Frp løftet fartøyvernet, men ga lite til museene. Oslo, Fortidsminneforeningen.
Berkaak, O. A. (1991) Historieoppfatninger, verdier og motivasjoner i fartøyvernet. Oslo, Novus.
Berkaak, O. A. (1992) *Ressursbruk, bevaringsideologier og antikvarisk praksis i fartøyvernet,* Kolsås,

Norsk forening for fartøyvern.
Berntsen, T. (2000) *Plan for vern av kystkultur, De frivillige organisasjoners plass og funksjon*.
Bjørkvik, H. (1979) *Bevaring og bruk av gamle fartø : innstilling av 20.juni 1978 : revidert i mars 1979,* [Oslo], Norsk kulturråd.
Bull, L. (1987) *Kulturminner fra nyere tid: verneverdi og utvelgelseskriterier,* Oslo, Riksantikvaren.
Christensen, A. E. (1992) *Gamle norske trebåter: bevaring og vedlikehold*.
Djerw, U. & Laurén, J. (2006) *K-märkta fartyg: flytande klenoder,* Stockholm, Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum.
Econ Pöyry As (2009) Små håndverksfag - statusgjennomgang Oslo, Utdanningsdirektoratet.
Eynden, J. V. D. (1998) Fra skipsverft og ullvarefabrikk til fartøyvernsenter og industrimuseum: Bredalsholmen og Sjølingstad ti år etter. Oslo, Foreningen.
Fartøyvernsentrenes Fellesråd (2006) 10 år med norske fartøyvernsentre. [Lysaker], Dokufilm as.
Fjellheim, B. (1993) Fartøy i kulturhistorisk sammenheng. *Fartøyvernet i Norge. Kunnskapsbehov. Rapport fra seminar 21. - 23. oktober 1992, Florø.* Oslo, Norges forskningsråd.
Friis-Olsen, T. (2003) Pilotprosjekt: Utvikling av kompetanse om kulturminner og kulturminneforvaltning på lokalt nivå innen frivillige og foreninger. Oslo, Forbundet KYSTEN.
Gjestrum, J. A. (1989) Fartøyvernet i Norge seiler i medvind! Oslo, Landsforbundet.
Godal, J. B. (1994) *Forprosjekt til ei utgreiing om eit planmessig vern av kulturminne knytt til kystkultur,* Oslo, Norsk museumsutvikling.
Hekkelstrand, B. (2006) Kommuner trenger kulturminneplaner! Oslo, Foreningen.
Holme, J. (2004) *Kulturminnevern: lov, forvaltning, håndhevelse,* Oslo, Økokrim.
Ingo Heidbrink, D. S., Bremerhaven (2003) The Barcelona Charter. Bremen, Europeean Maritime Heritage
Ingvaldsen, L. (2004) Seilskipet "Statsraad Lehmkuhl" 90 år. Bergen, Stiftelsen Bergens sjøfartsmuseum.
Klepp, A. (1994) *Kunnskapsbevaring og kunnskapsformidling i fartøyvernet,* Oslo, Program for forskning om kulturminnevern, Norges forskningsråd.
Kloster, J. (1984) Antikvariske prinsipper innen fartøyvernet. I Fortidsminneforeningen (Red.) *Fartøyvernet. Status og fremtid. Rapport fra seminar 12-14.september 1984.* Oslo, Fortidsminneforeningen.
Kloster, J. (1988) Maritime kulturminner. I Myklebust, D. (Red.) *Kulturarv og vern.* Oslo, Universitetsforlaget.
Kristiansen, Å. (2000) Flytende kulturminner: nordisk seminar om vern av fartøy : rapport fra seminar ved Hardanger fartøyvernsenter 17.-19. april 2000. IN Kristiansen, Å. (Red.) Norheimsund, Hardanger fartøyvernsenter.
Tidsskriftet KYSTEN(1998). Nordisk fartøyvern. 1998 nr 3**.** Utgiver er Forbundet KYSTEN.
Kystkulturkonferansen Rapport fra Kystkulturkonferansen om fartøyvern i Kristiansand 1998. IN Lauvdal, I. (Red.) [Stavanger], SAVOS.
Kaarbø, T. (1994) 10 år med fartøyvern. [Utne], Historielaget.
Lande, E. (1998) Riksantikvaren og fartøyvernet. I Rasmussen, T. (Red.) *Flytende kulturminner: en innføring i fartøyvern.* Oslo, Riksantikvaren.
Løvlie, H. M. (1993) Et senter for fartøyvern i Indre Oslofjord. Trondheim.
Markussen, H. (1991) *Kulturvern og sosialpedagogikk i blanding - et prosjekt i utvikling! : en case-studie av Stiftinga Hardangerjakt, Hardanger Fartøyvernsenter,* Lillehammer, Oppland Distriktshøgskole.
Matikka, H. (2005) Fartygsbevarande i Finland. Norheimsund, Senteret.
Mjaatvedt, S. (1991) *Antikvariske prinsipper i fartøyvernet : fagseminar holdt i tilknytning til årsmøtet i Norheimsund 27. til 29. september 1991,* S.l., Norsk Forening for Fartøyvern.
Molaug, S. (1988) Om fartøy flyte skal... I Myklebust, D. (Red.) *Kulturarv og vern. Bevaring av kulturminner i Norge.* Oslo, Universitetsforlaget AS.
Murphy, M. P. (2006) *The Hardanger fartøyvernsenter: where skills is the object,* Norheimsund, Hardanger fartøyvernsenter.
Møre & Romsdal Fylkeskommune (1987) *Fartøyvern : fartøyvernplan for Møre og Romsdal fylke,* [Molde], Møre og Romsdal fylkeskommune.

Norsk Forening for Fartøyvern (1995) *Fartøyvernet i Norge,* Oslo.
Norsk Forening for Fartøyvern (2000) Medlemsmatrikkel.
Norsk Forening for Fartøyvern, Gøthesen, G. & Denneche, F. (1993) *Fartøyvernsentere i Norge : forslag til lokalisering, funksjoner og organisering,* [Oslo], Norsk forening for fartøyvern.
Norsk Forening for Fartøyvern, Hovde, Ø., Schrøder, J. & Masdalen, K.-O. (1993) *Problemnotat om fartøyvern,* Oslo, Norsk forening for fartøyvern.
Norsk Sjøfartsmuseum (1998) *Fylkesdelplan kultur : fartøyvernplan,* [Steinkjer], Norsk Sjøfartmuseum.
Norsk Sjøfartsmuseum (2000) *Fartøyvernplan for SAVOS*, Norsk Sjøfartsmuseum.
Norsk Sjøfartsmuseum (2001) Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Underlagsrapport om ferjer. Oslo.
Ohlsson, H.-L. & Wollentz, C. (2006) Vad ar ett k-markt fartyg? I Djerw, U. O. L., Johan (Red.) *K-märkta fartyg : flytande klenoder* Stockholm, Föreningen Sveriges sjöfartsmuseum i Stockholm.
Rasmussen, T. (1998) *Flytende kulturminner: en innføring i fartøyvern,* Oslo, Riksantikvaren.
Rasmussen, T. (1998) Hva ønsker vi å verne? I Rasmussen, T. (Red.) *Flytende kulturminner. En innføring i fartøyvern.* Oslo, Riksantikvaren.
Riksantikvaren (1994) Fartøyvernet. *Vern og virke: årsberetning fra Riksantikvaren og den antikvariske bygningsnemnd 1993***,** S. 14-19.
Riksantikvaren (2001) *Alle tiders kulturminner: hvorfor og hvordan verner vi viktige kulturminner og kulturmiljøer?,* Oslo, Riksantikvaren.
Ruud, M. E. (1993) *Fartøyregistre: kilde og planleggingsverktøy,* Oslo, Norges forskningsråd.
Skibsbevaringsfonden & Jeppesen, H. (2006) *Vision og strategi 2006-2011,* Helsingør, Skibsbevaringsfonden.
Soldal, O. (2006) Fartøyvernsenter for vidareføring av kunnskap. Norheimsund, Hardanger fartøyvernsenter.
Soldal, O (2007) Fartøyvernsentere i ti år. Oslo, Kysten. Tidsskriftet KYSTEN, nr. 1.
Sæther, A.-T. (2009) En skarve sjark. Oslo, Tidsskriftet KYSTEN, nr. 2.
Sørensen, B. (1994) *10 år med fartøyvern,* Norheimsund, Hardanger Fartøyvernsenter.
Sørensen, B. (1994) Fartøyvern - ein føresetnad for forsking på, og formidling av sjøbrukskulturen. [Utne], Historielaget.
Sørensen, B. T. (2005) Bredalsholmen - nasjonalt fartøyvernsenter: teknisk/industrielt kulturminne og museum. Oslo, Klubben.
Veiby, L. L. (2008) Riksantikvarens arbeid med det 20. århundres kulturminner. Oslo, Foreningen.
Wrånes, E. (2008) Dokk og Fartøyvernsenter: Bredalsholmen. Oslo, Foreningen.

APPENDIKS 1: Begrepsavklaring

Tverrsektorielt arbeid for innarbeidelse av fartøyvern i forskrifter og lovverk har ført til inkonsekvent bruk av begreper. Det er behov for presisering av begrepsbruk.

Fartøy brukes i planen som et samlebegrep for båt, farkost, skip, flåte, lekter, skute m.m. og øvrige fremkomstmidler til bruk på vann og sjø uansett størrelse.

Båt er ofte blitt anvendt om en mindre, åpen farkost. Overskriften til kulturminnelovens kapittel IV ble endret fra ”Skipsfunn” til ”Skipsfunn og fartøyvern” i 2000. Overskriften til den første lovhjemmelen, § 14, heter *Skipsfunn* og er tradisjonelt sett anvendt i forbindelse med kulturminner knyttet til skips- og båtfunn under vann. Den siste lovhjemmelen, § 14a, har fått navnet *Fredning av båter*. Departementet ønsket med denne begrepsbruken å skape få avgrensingsproblemer, og la følgende i begrepet: *"Med "båter" forstås robåter, seilbåter, regulære skip og fartøy uansett størrelse. Dette omfatter også husbåter”* (Ot.prp. nr. 50 (1998-99)). Begrepet *båt* er derfor i lovverket et samlebegrep for farkoster uansett størrelse. Riksantikvaren ser det ikke formålstjenelig å endre vernedisiplinens betegnelse ”Fartøyvern” til ”Båtvern”. Dette fordi begrepet ”fartøyvern” nå begynner å feste seg i folks bevissthet samt at en rekke offentlige publikasjoner (blant annet stortingsmeldinger) anvender begrepet ”fartøyvern”.

Fartøyvern har tradisjonelt vært brukt om bevaring av fartøy (med en lengde på minst 12 meter) i flytende stand. Begrepet omfatter fra og med 2010 bevaring av alle typer flytende fremkomstmidler, jf. begrepet *fartøy*.

Farkost er et nøytralt og altomfattende begrep for ulike fartøy- og båttyper uansett størrelse.

Vernete fartøy/skip er en gruppe fartøy som er underlagt antikvariske bevaringsforpliktelser som et resultat av avtale mellom fartøyeier og Riksantikvaren. Slike avtaler er blitt etablert i forbindelse med økonomiske tilskudd, status som vernet skip eller ved at kondemnerte fiskefartøy er fritatt fra destruksjonskravet på bakgrunn av Riksantikvarens anbefaling. Fartøy som er fredet inngår også i kategorien *vernete* fartøy. Det er kun Riksantikvaren som har myndighet til å avgjøre om et fartøy skal ha status som *vernet*.

Skip som er vernet*:* Sjøfartsdirektoratet har tatt i bruk dette begrepet i den nye skipssikkerhetsloven som trådte i kraft 1.7.2007. Begrepet omfatter fartøy som har fått status som vernet skip eller er fredet i henhold til Lov om kulturminner.

Verneverdig fartøy er inntil nylig anvendt for fartøy oppført på Riksantikvarens verneliste (”fartøylisten”). På grunn av begrepets manglende presisering og manglende juridiske innhold, erstattes begrepet *verneverdig* med begrepet *vernet*.

Bevaringsverdig fartøy er et begrep hvor et fartøy anses å ha kulturhistorisk verdi uten at fartøyet har formell vernestatus.

Skipsvrak brukes om et fartøy, eller farkost, som har sunket eller strandet, og som befinner seg helt eller delvis under vann eller i strandsonen. Vrak er også en muntlig betegnelse basert ut i fra skjønn om tilstanden til en utransjert farkost. Riksantikvaren skal ta stilling til om en gitt farkost *som er vernet* og som har sunket eller strandet skal defineres som vrak og om farkosten har kulturhistorisk verdi.

APPENDIKS 2: Søknader om økonomisk tilskudd i perioden 2005 – 2010

SØKNADER 2010 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	4 162 500	1 291 142	5 675 482	2 660 000	280 000	14 069 124
Akershus	600 000	0	1 000 000	2 381 900	0	3 981 900
Østfold	0	4 036 518	2 000 000	4 750 000	0	10 786 518
Buskerud	2 000 000	0	200 000	0	0	2 200 000
Telemark	0	2 800 000	2 840 000	4 280 000	0	9 920 000
Vestfold	527 000	10 000 000	120 000	580 000	0	11 227 000
Oppland	0	2 812 000	0	0	0	2 812 000
Aust-Agder	0	0	0	0	2 700 000	2 700 000
Vest-Agder	0	0	13 005 765	300 000	820 000	14 125 765
Rogaland	0	5 160 000	1 024 000	0	2 482 230	8 666 230
Hordaland	1 255 000	10 807 370	9 560 000	1 758 815	440 875	23 822 060
Sogn og Fj.	0	3 550 000	0	4 750 000	550 000	8 850 000
M. og Romsdal	0	2 500 000	0	404 400	2 649 455	5 553 855
Hedmark	0	0	0	1 000 000	0	1 000 000
S.-Trøndelag	0	411 855	0	779 000	1 321 250	2 512 105
N.-Trøndelag	0	0	1 868 020	915 000	1 323 970	4 106 990
Nordland	0	3 814 000	350 260	0	3 023 000	7 187 260
Troms	0	0	7 007 000	6 514 000	9 173 894	22 694 894
Finnmark	0	0	0	0	8 500 000	8 500 000
Totalt	**8 544 500**	**47 182 885**	**44 650 527**	**31 073 115**	**33 264 674**	**164 715 701**

SØKNADER 2009 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	4 230 000	780 000	2 621 200	2 520 000	288 000	10 439 200
Akershus	0	0	1 000 000	2 000 000	0	3 000 000
Østfold	0	6 490 000	2 000 000	5 338 000	0	13 828 000
Buskerud	10 000 000	0	229 325	0	0	10 229 325
Telemark	657 500	1 455 160	260 000	2 000 000	0	4 372 660
Vestfold	1 174 450	10 000 000	0	370 000	0	11 544 450
Oppland	0	3 267 000	0	0	0	3 267 000
Aust-Agder	0	0	0	0	1 789 000	1 789 000
Vest-Agder	0	0	9 000 000	300 000	0	9 300 000
Rogaland	293 000	4 644 000	2 175 000	0	6 600 000	13 712 000
Hordaland	1 765	4 898 275	5 135 000	951 020	710 000	11 696 060
Sogn og Fj.	0	2 944 000	0	2 450 000	350 000	5 744 000
M. og Romsdal	0	2 800 000	0	350 000	1 867 000	5 017 000
Hedmark	0	0	0	994 000	0	994 000
S.-Trøndelag	0	130 000	0	1 231 000	0	1 361 000
N.-Trøndelag	0	0	0	1 415 000	1 442 700	2 857 700
Nordland	0	2 304 000	0	0	1 414 500	3 718 500
Troms	0	0	5 475 000	235 000	7 500 092	13 210 092
Finnmark	0	0	0	0	475 000	475 000
Totalt	**16 356 715**	**39 712 435**	**27 895 525**	**20 154 020**	**22 436 292**	**126 554 987**

SØKNADER 2008 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	3 150 000	1 795 000	2 125 000	1 865 000	270 000	9 205 000
Akershus	0	0	1 500 000	1 800 000	0	3 300 000
Østfold	0	990 000	500 000	5 318 000	0	6 808 000
Buskerud	0	0	3 483 000	0	0	3 483 000
Telemark	947 500	500 000	0	1 485 000	0	2 932 500
Vestfold	6 170 000	4 000 000	0	214 000	0	10 384 000
Oppland	0	1 462 000	0	0	0	1 462 000
Aust-Agder	0	50 000	0	0	1 380 000	1 430 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	300 000	0	4 800 000
Rogaland	0	6 539 500	1 755 000	1 500 000	0	9 794 500
Hordaland	805 000	4 090 000	4 970 000	426 624	160 000	10 451 624
Sogn og Fj.	0	820 000	2 000 000	1 920 000	270 000	5 010 000
M. og Romsdal	0	2 500 000	0	310 000	485 000	3 295 000
Hedmark	0	0	0	650 000	0	650 000
S-Trøndelag	0	0	0	2 300 000	576 000	2 876 000
N-Trøndelag	0	0	706 000	0	430 000	1 136 000
Nordland	0	555 000	0	400 000	2 240 000	3 195 000
Troms	0	0	5 205 000	1 154 960	4 555 220	10 915 180
Finnmark	0	0	0	0	30 000	30 000
Totalt	**11 072 500**	**23 301 500**	**26 744 000**	**19 643 584**	**10 396 220**	**91 157 804**

SØKNADER 2007 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	650 000	2 453 810	3 250 000	3 006 000	150 000	9 509 810
Akershus	0	0	800 000	750 000	724 250	2 274 250
Østfold	0	2 480 000	2 000 000	209 000	0	4 689 000
Buskerud	0	0	2 487 150	0	0	2 487 150
Telemark	375 000	0	1 250 325	250 000	0	1 875 325
Vestfold	2 770 729	3 000 000	3 200 000	225 000	0	9 195 729
Oppland	0	1 205 000	0	0	0	1 205 000
Aust-Agder	0	1 435 000	0	0	0	1 435 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	575 000	0	5 075 000
Rogaland	0	7 055 875	2 528 500	2 127 000	0	11 711 375
Hordaland	1 962 716	3 506 000	2 020 000	380 000	100 000	7 968 716
Sogn og Fj.	0	500 000	0	1 450 000	761 000	2 711 000
M. og Romsdal	0	3 500 000	0	125 000	1 397 000	5 022 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	1 964 000	570 000	2 534 000
N-Trøndelag	0	0	0	0	200 000	200 000
Nordland	0	815 000	250 000	0	485 000	1 550 000
Troms	0	0	3 000 000	1 307 710	5 422 305	9 730 015
Finnmark	0	0	0	0	260 000	260 000
Totalt	**5 758 445**	**25 950 685**	**25 285 975**	**12 368 710**	**10 069 555**	**79 433 370**

SØKNADER 2006 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	400 000	589 500	2 500 000	3 252 500	0	6 742 000
Akershus	0	0	730 000	670 000	130 000	1 530 000
Østfold	0	5 800 000	135 000	102 000	0	6 037 000
Buskerud	0	0	1 680 000	200 000	0	1 880 000
Telemark	520 000	0	1 542 800	0	0	2 062 800
Vestfold	0	9 000 000	3 724 500	0	236 000	12 960 500
Oppland	0	1 990 500	0	0	0	1 990 500
Aust-Agder	0	175 000	0	2 750 000	75 000	3 000 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	600 000	3 318 660	8 418 660
Rogaland	250 000	4 163 152	2 825 000	4 030 000	0	11 268 152
Hordaland	2 400 000	6 567 000	1 520 000	400 000	280 000	11 167 000
Sogn og Fj.	0	1 490 000	2 106 000	490 000	471 000	4 557 000
M. og Romsdal	0	1 980 000	0	175 000	1 050	2 156 050
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	2 040 000	996 000	3 036 000
N-Trøndelag	0	0	878 095	0	0	878 095
Nordland	0	400 000	175 000	0	1 513 964	2 088 964
Troms	0	0	3 000 000	850 000	7 585 063	11 435 063
Finnmark	0	0	0	0	1 360 000	1 360 000
Totalt	**3 570 000**	**32 155 152**	**25 316 395**	**15 559 500**	**15 966 737**	**92 567 784**

SØKNADER 2005 (EKS SAVOS-MIDLER):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	1 350 000	1 630 000	2 199 000	1 637 000	0	6 816 000
Akershus	0	0	655 000	807 082	100 000	1 562 082
Østfold	0	2 380 000	0	1 707 000	0	4 087 000
Buskerud	0	0	900 000	0	0	900 000
Telemark	453 516	0	2 000 000	759 806	0	3 213 322
Vestfold	0	6 000 000	3 000 000	134 475	0	9 134 475
Oppland	0	2 533 660	0	0	0	2 533 660
Aust-Agder	0	175 000	0	0	175 000	350 000
Vest-Agder	0	0	8 834 470	400 000	0	9 234 470
Rogaland	250 000	3 839 300	3 082 400	2 000 000	72 500	9 244 200
Hordaland	1 750 000	5 944 000	1 570 000	0	361 000	9 625 000
Sogn og Fj.	0	1 000 000	2 310 000	450 000	0	3 760 000
M. og Romsdal	0	120 000	0	100 000	1 498 383	1 718 383
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	1 705 000	1 137 500	2 842 500
N-Trøndelag	0	2 000 000	2 222 380	0	1 500 000	5 722 380
Nordland	0	0	1 050 000	0	595 000	1 645 000
Troms	132 500	0	6 700 000	1 250 000	6 261 808	14 344 308
Finnmark	0	0	0	0	1 524 000	1 524 000
Totalt	**3 936 016**	**25 621 960**	**34 523 250**	**10 950 363**	**13 225 191**	**88 256 780**

APPENDIKS 3: Utbetalt støtte i perioden 2005 – 2009

UTBETALT 2009 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	660 000	500 000	350 000	1 900 000	200 000	3 610 000
Akershus	0	0	0	0	0	0
Østfold	0	5 030 000	0	1 228 000	0	6 258 000
Buskerud	0	0	1 600 000	0	0	1 600 000
Telemark	0	1 500 000	605 000	2 618 000	0	4 723 000
Vestfold	500 000	1 000 000	0	370 000	0	1 870 000
Oppland	0	1 150 000	0	0	0	1 150 000
Aust-Agder	0	0	0	0	2 300 000	2 300 000
Vest-Agder	0	0	3 250 000	120 000	0	3 370 000
Rogaland	0	2 360 000	2 040 000	0	0	4 400 000
Hordaland	2 465 000	3 675 000	285 000	0	450 000	6 875 000
Sogn og Fj.	0	1 510 000	200 000	1 450 000	350 000	3 510 000
M. og Romsdal	0	1 500 000	0	60 000	1 654 000	3 214 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag		120 000	0	660 000	100 000	880 000
N-Trøndelag	0	0	350 000	500 000	300 000	1 150 000
Nordland	0	1 441 000	69 000	0	1 521 000	3 031 000
Troms	0	0	2 800 000	0	3 901 000	6 701 000
Finnmark	0	0	0	0	375 000	375 000
Totalt	**3 625 000**	**19 786 000**	**11 549 000**	**8 906 000**	**11 151 000**	**55 017 000**

UTBETALT 2008 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	690 000	570 000	900 000	2 160 000	40 000	4 360 000
Akershus	0	0	0	400 000	100 000	500 000
Østfold	0	2 480 000	0	20 000	0	2 500 000
Buskerud	0	0	1 656 000	0	0	1 656 000
Telemark	300 000	0	900 000	80 000	0	1 280 000
Vestfold	0	0	0	130 000	0	130 000
Oppland	0	690 000	0	0	0	690 000
Aust-Agder	0	30 000	0	0	280 000	310 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	40 000	0	4 540 000
Rogaland	0	720 000	840 000	20 000	0	1 580 000
Hordaland	710 000	3 780 000	550 000	0	10 000	5 050 000
Sogn og Fj.	0	330 000	100 000	40 000	90 000	560 000
M. og Romsdal	0	2 000 000	0	30 000	255 000	2 285 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	422 000	395 000	817 000
N-Trøndelag	0	0	290 000	0	0	290 000
Nordland	0	90 000	0	0	380 000	470 000
Troms	0	0	2 600 000	0	1 916 000	4 516 000
Finnmark	0	0	0	0	0	0
Totalt	**1 700 000**	**10 690 000**	**12 336 000**	**3 342 000**	**3 466 000**	**31 534 000**

UTBETALT 2007 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	400 000	1 550 000	0	1 100 000	50 000	3 100 000
Akershus	0	0	0	0	0	0
Østfold	0	950 000	0	0	0	950 000
Buskerud	0	0	1 520 000	0	0	1 520 000
Telemark	0	0	800 000	80 000	0	880 000
Vestfold	0	3 400 000	350 000	80 000	0	3 830 000
Oppland	0	880 000	0	0	0	880 000
Aust-Agder	0	40 000	0	0	0	40 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	200 000	0	4 700 000
Rogaland	0	837 000	290 000	300 000	0	1 427 000
Hordaland	1 442 000	1 700 000	90 000	0	10 000	3 242 000
Sogn og Fj.	0	800 000	250 000	0	200 000	1 250 000
M. og Romsdal	0	1 000 000	0	25 000	205 000	1 230 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	200 000	450 000	650 000
N-Trøndelag	0	0	300 000	0	0	300 000
Nordland	0	250 000	0	0	200 000	450 000
Troms	0	0	1 800 000	1 450 000	820 000	4 070 000
Finnmark	0	0	0	0	205 000	205 000
Totalt	**1 842 000**	**11 407 000**	**9 900 000**	**3 435 000**	**2 140 000**	**28 724 000**

UTBETALT 2006 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	400 000	390 000	0	2 380 000	0	3 170 000
Akershus	0	0	0	0	0	0
Østfold	0	1 100 000	0	30 000	0	1 130 000
Buskerud	0	0	430 000	0	0	430 000
Telemark	0	0	1 000 000	250 000	0	1 250 000
Vestfold	0	1 560 000	250 000	0	150 000	1 960 000
Oppland	0	1 310 000	0	0	0	1 310 000
Aust-Agder	0	85 000	0	0	60 000	145 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	250 000	0	4 750 000
Rogaland	0	650 000	120 000	0	0	770 000
Hordaland	1 220 000	3 725 000	110 000	150 000	10 000	5 215 000
Sogn og Fj.	0	200 000	150 000	0	100 000	450 000
M. og Romsdal	0	580 000	0	0	200 000	780 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	600 000	150 000	750 000
N-Trøndelag	0	0	300 000	0	0	300 000
Nordland	0	250 000	0	0	40 000	290 000
Troms	0	0	900 000	400 000	2 175 000	3 475 000
Finnmark	0	0	0	0	500 000	500 000
Totalt	**1 620 000**	**9 850 000**	**7 760 000**	**4 060 000**	**3 385 000**	**26 675 000**

UTBETALT 2005 (EKS SAVOS):

	Fritid	Passasjer	Fraktfartøy	Spesial	Fiske/fangst	Totalt
Oslo	0	1 540 000	374 000	570 000	0	2 484 000
Akershus	0	0	26 376	0	100 000	126 376
Østfold	0	528 000	0	70 000	0	598 000
Buskerud	0	0	0	0	0	0
Telemark	89 000	0	750 000	210 974	0	1 049 974
Vestfold	0	3 000 000	0	80 000	0	3 080 000
Oppland	0	581 000	0	0	0	581 000
Aust-Agder	0	85 000	0	0	125 000	210 000
Vest-Agder	0	0	4 500 000	100 000	0	4 600 000
Rogaland	0	600 000	702 500	0	50 000	1 352 500
Hordaland	720 000	2 265 000	0	0	170 000	3 155 000
Sogn og Fj.	0	200 000	450 000	0	30 000	680 000
M. og Romsdal	0	80 000	0	100 000	380 000	560 000
Hedmark	0	0	0	0	0	0
S-Trøndelag	0	0	0	1 670 000	50 000	1 720 000
N-Trøndelag	0	0	1 500 000	0	0	1 500 000
Nordland	0	0	1 050 000	0	645 000	1 695 000
Troms	0	0	1 020 000	0	1 495 000	2 515 000
Finnmark	0	0	0	0	1 000 000	1 000 000
Totalt	**809 000**	**8 879 000**	**10 372 876**	**2 800 974**	**4 045 000**	**26 906 850**

APPENDIKS 4: Gebyrfritak/avgiftslettelser for eiere av vernede fartøy

Eiere av fartøy med vernestatus gitt av Riksantikvaren har rett til fritak fra enkelte pålegg administrert av Sjøfartsdirektoratet. Fritakene gjelder helt eller delvis for gebyr for besiktigelser og inspeksjon, utslipp av kloakk og byggeforskrifter. Søknader sendes Sjøfartsdirektoratets distriktshovedkontor.

Utdrag fra "Forskrift om særavgifter" (hjemlet i Lov om særavgifter)

Kapittel 4. Avgiftsfritak og reduserte satser for enkelte bruksområder

Kap. 4-1. Verneverdige fartøy, museumsjernbaner, tekniske og industrielle kulturminner og tekniske anlegg på museumssektoren

§ 4-1-1. *Saklig virkeområde*

(1) Det gis refusjon for innbetalt forbruksavgift på elektrisk kraft, CO2 -avgift på mineralolje, grunnavgift på fyringsolje mv., svovelavgift og avgift på smøreolje mv. på avgiftsbelagte produkter som leveres til bruk i driften av verneverdige fartøy, museumsjernbaner, tekniske og industrielle kulturminner og tekniske anlegg på museumssektoren i formidlingsøyemed. Det gis fritak for innbetalt avgift på NOx -utslipp fra verneverdige fartøy, museumsjernbaner, tekniske og industrielle kulturminner og tekniske anlegg på museumssektoren i formidlingsøyemed.

(2) Som verneverdige fartøy anses:

a) fartøy hvor det er inngått bevarings- og vedlikeholdsavtale mellom Riksantikvaren og eier om gitt tilsagn om tilskudd på 50.000 kroner eller mer. Avtalen skal være tinglyst i Skipsregisteret som en heftelse på fartøyet,

b) fartøy definert som verneverdig etter Sjøfartsdirektoratets forskrift 15. september 1992 nr. 695 § 2 nr. 53.

c) fiskefartøy hvor det er inngått verneavtale mellom Riksantikvaren og eier om bevaring av eldre, bevaringsverdige fiskefartøy. Verneavtalen skal være tinglyst i Registeret over merkepliktige norske fiskefarkoster.

(3) Som museumsjernbane anses jernbane og jernbanemateriell som kulturminnemyndighetene anser verneverdig etter antikvariske prinsipper.

(4) Som teknisk og industrielt kulturminne og teknisk anlegg på museumssektoren anses teknisk innretning, bygning og anlegg på museumssektoren som kulturminnemyndighetene anser verneverdig etter antikvariske prinsipper (teknisk kulturminne).
Endret ved forskrifter 13 des 2002 nr. 1639 (i kraft 1 jan 2003), 15 des 2006 nr. 1442 (i kraft 1 jan 2007).

§ 4-1-2. ***Fremgangsmåten for refusjon***

Søknad om refusjon sendes kvartalsvis til tollregionen.
Endret ved forskrift 12 des 2003 nr. 1533 (i kraft 1 jan 2004).