

Verneplan for flytende kulturminner (2020-2023)

En revisjon av Nasjonal Verneplan for Fartøy (2010-2017)



Versjon I 2020
Riksantikvaren 2020

Riksantikvaren

Pb. 1483 Vika, 0116 Oslo

Besøksadresse / Dronningens gate 13

Tlf. / 22 94 04 00

Faks / 22 94 04 04

E-post / postmottak@ra.no

www.riksantikvaren.no

Utarbeidet av / Riksantikvaren

Design / Fete typer

Forsidefoto / Fiskebåter på rekke/ Foto/ Riksantikvaren

Innhold

1. INNLEDNING	4
1.1. Bakgrunn	5
1.2. Omfanget av revisjonen	5
1.3. Formål	5
1.4. Organisering, ansvar og gjennomføring av revisjonen	5
2. MÅL OG VISJON	6
2.1. Mål	7
2.2. Visjon	7
3. STATUS OG OPPDATERING SIDEN 2010-PLANEN	8
3.1. Status for tiltakene i handlingsplanen	9
3.2. Evalueringen av fartøyvernsentrene 2017-2018	18
3.3. Oppdaterte fellestjenester for fartøyvernsentrene fra 2019	19
4. FOKUSOMRÅDER FOR PLANPERIODEN 2018 TIL 2024 MED ANBEFALTE TILTAK	20
4.1. Det frivillige fartøyvernet	21
4.2. Havnefasiliteter	23
4.3. Fredning av et representativt utvalg fartøy	23
4.4. Oppgaveoverføring til regional kulturminneforvaltning	24
4.5. Sektorrettet arbeid og ansvar	24
4.6. Kunnskap og kompetanse	25
4.7. Fartøy i et nasjonalt kulturminneregister	26
4.8. Små og åpne båter	27
4.9. Fartøyvernsentre, verft og båtbyggerier	28

1. Innledning

1.1	Bakgrunn	5
1.2	Omfanget av revisjonen	5
1.3	Formål	5
1.4	Organisering, ansvar og gjennomføring av revisjonen	5

1.1 BAKGRUNN

Planperioden for «Nasjonal Verneplan for Fartøy 2010-2017» (2010-planen) har gått ut og Riksantikvaren, i samarbeid med aktuelle aktører i fartøyvernet, har foretatt en gjennomgang og revisjon av planen.

2010-planen var svært ambisiøs da den ble presentert, med en rekke strategier og tiltak fordelt på 11 punkter.

Ved utgangen av planperioden var en rekke av tiltakene ikke gjennomført, men fremdeles like viktige og relevante. I kombinasjon med forestående endringer i forvaltningen av de vernede og fredete fartøyene, og regionreformen, ble det derfor besluttet at det ikke skulle utarbeides en ny verneplan, men foretas en revisjon av 2010-planen. Den reviderte planen gjelder fra og med 2020 til og med 2023. Slik kan forvaltningen vinne erfaringer med den nye forvaltningsmodellen fra 2020 og en ny verneplan kan utarbeides som et samarbeid mellom Riksantikvaren og regionalforvaltningen med oppstart i 2024.

1.2 OMFANGET AV REVISJONEN

Revisjonen omfatter 2010-planens del I Handlingsplan. Dette omfatter kapitlene Mål, Visjon, Anbefalte vernetiltak, i tillegg til Fremdrift og Økonomi.

Den reviderte planen er et supplement til 2010-planen. Del II Bakgrunn og status i 2010-planen er fremdeles gjeldende. Unntaket er kapittel 10 Status: Fartøyvernsentrene og ordinære verft. Denne delen er oppdatert etter evalueringen av fartøyvernsentrene i 2017-2018.

1.3 FORMÅL

Formålet med revisjonen har vært å trekke opp linjer for sentral og regional kulturminneforvaltning, fartøyvernsentrene og de frivilliges arbeid i perioden frem til 2024. Det er et mål at den reviderte verneplanen skal være et sentralt dokument for forvaltningens arbeid med og politikernes fokus på fartøyvern fram mot 2024.

1.4 ORGANISERING, ANSVAR OG GJENNOMFØRING AV REVISJONEN

I 2016 fikk Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) i oppdrag av Riksantikvaren å lede arbeidet med revisjon av 2010-planen. Arbeidet skulle gi Riksantikvaren et grunnlag for revisjon av planen.

I mandatet til NFF het det:

Norsk forening for fartøyvern (NFF) og Forbundet KYSTEN (KYSTEN) har gitt uttrykk for at de ser en slik gjennomgang som nyttig, og så vidt det følger tilskudd for å dekke kostnadene, har de to organisasjonene, med NFF i spissen, meldt seg frivillig til å lede arbeidet. De to organisasjonene har god kjennskap til feltet og Riksantikvaren ser det foreslåtte samarbeidet som svært nyttig og positivt. Riksantikvaren ser det som formålstjenlig at revisjon av fartøyvernplanen skjer som et partnerskap mellom forvaltningen og de frivillige, her representert ved NFF og Forbundet KYSTEN. Begge parter er avhengig av en god og realistisk plan, med klare suksesskriterier.

Gjennomgangen av planen skulle være todelt:

Del 1: Gjennomgå status for de elleve anbefalte fokusområdene med tilhørende strategi og tiltak

Del 2: Med bakgrunn i resultatene fra del 1, se nærmere på hvilke tiltak, mål og resultater som bør prioriteres.

I mandatet var RA opptatt av at resultatet måtte være realistisk og ta høyde for eksterne utfordringer som f.eks. ressurser. NFF var ansvarlig for å lede prosjektet, sikre fremdrift og levere resultater, mens RA har vært eier av prosjektet og resultatene. I mandatet ble det understreket at det er RA, som prosjekteier, som mottar resultatene fra arbeidet og besitter retten til å forvalte disse.

I tillegg til NFF og Forbundet KYSTEN har de tre nasjonale fartøyvernsentrene, Norsk kulturminnefond, museenes sjøfartsnettverk samt to SAVOS-fylker gitt innspill i prosessen.

2. Mål og visjon

2.1	Mål	7
2.2	Visjon	7

2.1. MÅL

«Vern gjennom bruk» står sentralt i den norske fartøyvernmodellen. Bruk av vernede og fredede fartøy medfører verdifull praktisk kunnskap, innsikt, formidling og opplevelser. Samtidig er det en utfordring å sikre at fartøyene ikke forbrukes og kulturminneverdier går tapt som følge av slitasje og ulike endringskrav som følger med bruken. For å unngå dette er det viktig at de ulike partene i fartøyvernet har forutsigbare og gode rammevilkår.

Nasjonal verneplan for fartøy 2010–2017 hadde som mål «Å finne gode og langsiktige løsninger som gjør det mulig å bevare et representativt utvalg bevaringsverdige fartøy for fremtiden». Dette er fremdeles målet i den reviderte planen, men vi ønsker å rette enda større fokus på rammevilkårene for de ulike partene i fartøyvernet, og se på hvordan dette kan bidra til økt måloppnåelse for feltet i sin helhet. Dette er særlig viktig med den nye forvaltningsmodellen fra 2020.

Den reviderte verneplanen skal være et grunnlagsdokument og et viktig premiss for fremtidige bevilgninger og prioriteringer fra politikerne, miljøforvaltningen og kulturminneforvaltningen.

Tidligere har forutsigbare rammevilkår i fartøyvernet nesten utelukkende vært forbundet med økonomi, men rammevilkår dreier seg om mye mer. I den reviderte verneplanen ønsker vi å løfte dette og i tillegg til økonomien i fartøyvernet fokusere på kunnskap og rådgivning gjennom:

- > Regelverksutvikling hos andre myndigheter som fartøyvernet kommer i berøring med
- > Flere saksbehandlere og tettere oppfølging fra forvaltningen regionalt og statlig
- > Behovstilpassede kunnskapsprosjekter og tettere samarbeid mellom de frivillige, forvaltningen og fartøyvernsentrene



2.2 Visjon

På bakgrunn av dette har vi følgende visjon for fartøyvernet i 2024:

- > Fartøyvernet er en integrert del av det regionale kulturminnevernet og bidrar til verdiskaping.
- > Statlig og regional kulturminneforvaltning har tilstrekkelig med ressurser og nødvendig kompetanse til å sikre og ivareta kulturminneverdier, veilede eiere og styrke de frivilliges engasjement, i tillegg til å arbeide på tvers av departementene, samarbeide med relevante sektorer, interesseorganisasjoner og fartøyeierne.
- > Oppslutningen av frivillige i fartøyvernet har økt som følge av bedre rammevilkår.
- > Økonomien i fartøyvernet er tilstrekkelig til å sikre fornuftig fremdrift i pågående restaureringsprosjekter, samtidig som mindre prosjekter og de frivillige stimuleres til aktiv deltakelse gjennom tilskudd til f.eks. løpende vedlikehold, tildekking og drift.
- > Fartøyvernsentrene utgjør sentrale kunnskapsinstitusjoner, både teoretisk og praktisk. De er viktige samarbeidspartner for forvaltningen og de frivillige, og sentrale kunnskapsformidlere for andre verft og båtbyggerier.

3. Status og oppdatering siden 2010-planen

3.1	Status for tiltakene i handlingsplanen	9
3.2	Evalueringen av fartøyvernssentrene 2017-2018	18
3.3	Oppdaterte fellestjenester for fartøyvernssentrene fra 2019	19

3.1. STATUS FOR TILTAKENE I HANDLINGSPLANEN

2010-planens handlingsdel hadde elleve vernetiltak:

1. Frivillig engasjement
2. Havnefasiliteter
3. Langsiktig vern av fartøy
4. Verneflåten delegeres regionalforvaltningen
5. Sektorrettet arbeid
6. Forvaltningssituasjonen
7. Kunnskapsbehov
8. Fartøyregister
9. Fartøyeiere og økonomi
10. Små og åpne båter
11. Fartøyvernentrene

Status for de elleve vernetiltakene i 2010-planen danner grunnlaget for den reviderte verneplanen. I dette kapittelet gjennomgår vi statusen for disse.

TEKST TIL BILDET: "Stord I" ved Fjordsteam i Bergen. Foto av Erik Småland, Riksantikvaren



3.1.1. Frivillig engasjement

2010-planen hadde som strategi å stimulere til økt deltakelse for det frivillige fartøyvern gjennom initiativ til kompetansehevende prosjekter ved å sørge for at det frivillige fartøyvernet fikk mer forutsigbare rammevilkår. Kulturminneforvaltningen skulle erverve ny kunnskap om hva som måtte gjøres for å opprettholde rekrutteringen innen fartøyvernet.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende tiltak:

- > Kulturminneforvaltningen skal bidra med ressurser for kompetansehevende prosjekter for det frivillige fartøyvern.
- > Fartøyvernentrene 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 fartøyvernentrene skal gi muligheter for gjensidig påvirkning og erfaringsutveksling.

Det hviler et stort ansvar på de frivillige med dagens fartøyvernmodell. Vernefeltet og de ulike aktørenes behov er i stadig endring. Dette stiller krav til et godt samspill mellom de ulike aktørene i fartøyvernet. De frivilliges engasjement kan ikke sikres gjennom enkelttiltak, men må sikres gjennom et kontinuerlig samarbeid mellom partene. Tiltakene her er derfor ikke avsluttet, men løpende.



TEKST TIL BILDET: Trearbeiderens stue. Foto av Kristian Torsvik, Riksantikvaren

3.1.2. Havnefasiliteter

2010-planen hadde som strategi å styrke fartøy-eiers rett til havnefasiliteter og legge bedre til rette for samlede, helhetlige maritime kulturmiljøer, samt øke mulighetene for at vernede fartøy som ikke har anledning til å seile inngår i veteranskipshavner/utstillingshavner og maritime opplevelsessentra.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende 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 kulturvern aktiviteter. 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. Kommunene må i større grad bevisstgjøres dette ansvaret og innarbeide verneflåtens behov i arbeidet med arealplaner og ved disponering av plass i havnene.

Selv om 2010-planen hadde som strategi å styrke fartøyeiers rett til havnefasiliteter, og i planperioden har gitt innspill til ny havnelov, er status for de vernede og fredede fartøyene fremdeles at det er et stort behov for tilrettelagte havnefasiliteter. Forvaltningen anser derfor dette fremdeles et område som trenger fokus og oppfølging.

En helt sentral del av rammebetingelsene i fartøyvernet er tilgang til gode og sikre havnefasiliteter for restaurering, vedlikehold og opplag. Riksantikvaren og fylkeskommunene kan ikke regulere fartøyenes tilgang på havner eller tildele kai plass. Her har kommunene en nøkkelrolle gjennom sine reguleringsplaner og eierskap til havneareal.

3.1.3. Langsiktig vern av fartøy

2010-planen hadde som strategi at Riksantikvaren skulle starte opp arbeidet med å velge ut et antall fredningsobjekter per kategori i løpet av 2010. Fartøyene skulle i hovedsak være offentlig tilgjengelig, ha allmenn interesse, lokal forankring og en realistisk økonomisk mulighet til å bli satt i og holdes i stand. Fredingsarbeidet skulle løpe frem til 2017.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende 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 lasteskipflåten (avsluttes 2016).
 6. I 2015 starte opp fredning av utvalg innenfor 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 tillegg til bevaring av store skip gjennom dokumentasjon, er det dialog mellom representanter fra østersjølandene (Østersjøsam arbeidet, jf. avsnitt 6.5) om oversikt og planer for bevaring av større skip med delt internasjonalt ansvar. Dette på grunn av kostnadsnivået.

Per første halvdel av 2019 er fjorten fartøy fredet etter kulturminneloven, ett er midlertidig fredet, seks har oppstartede fredningssaker mens 234 fartøy har status som vernet skip. Riksantikvaren ligger langt etter tiltaksplanen fra 2010 og fredningsarbeidet er bare foreløpig ferdigstilt for fergeflåten og passasjerskipsflåten. På grunn av ressursituasjonen har ikke Riksantikvaren kunnet prioritere arbeidet ut over dette. Fredningsarbeidet er komplekst og tidkrevende da det foreligger lite eller ingen forskning på vernefeltet. For å kunne foreta en vurdering av et representativt utvalg fartøy innen hver kategori, må det gjøres et omfattende grunnarbeid.



TEKST TIL BILDET: Fjordsteam i Bergen. Foto av Erik Småland

3.1.4. Verneflåten delegeres regionalforvaltningen

2010-planen hadde som strategi at verneflåten skulle delegeres regionalforvaltningen, og at Riksantikvaren skulle forvalte fredede fartøy.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende 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 en del av den totale satsingen på kompetanseutviklende prosjekter for fartøyvern utvikle faglige retningslinjer, gi god veiledning og bidra til opplæring av regional forvaltning.

Arbeidet med oppgaveoverføring til fylkeskommunene, de nye regionene, er godt i gang. For fartøyvernet innebærer dette at fylkeskommunen fra 01.01.2020 overtar forvaltningsansvaret for fartøy med formell status som vernet skip. Disse kulturminnene skal behandles som om de er fredet. Tilskuddsmidlene til de vernede fartøyene, som i dag forvaltes av Riksantikvaren, skal også overføres til regionalforvaltningen. Riksantikvaren skal fortsatt være forhandlingspart overfor andre myndigheter, dette spesielt med tanke på Fiskeri- og Sjøfartsdirektoratet. Ved tildeling av status som vernet skip vil regionalforvaltningen foreta en innstilling, mens Riksantikvaren skal fatte vedtak.

Det første og siste tiltaket er ikke tiltak som slutføres, men er pågående. Det er fremdeles nødvendig for regionalforvaltningen å erverve god kunnskap om fartøyvernet, samt sikre at Riksantikvaren har tilgjengelige ressurser til å veilede og følge opp feltet, overordnet og konkret.

3.1.5. Sektorrettet arbeid

2010-planen hadde som strategi å styrke integrering av fartøy som kulturminner i den helhetlige miljøpolitikken. Sentral kulturminneforvaltning skulle arbeide opp mot relevante departementer og underliggende etater for å sikre at andre statlige sektorer tok et selvstendig og større ansvar for egne fartøy som kulturminner.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende 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 (statens senter for arkiv, bibliotek og musem) 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.
- > Kulturminneforvaltningen skal fremme fartøyverninteresser, som blant annet regelverk, havnefasiliteter, for andre statlige myndigheter.

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, har vært avgjørende for forskriftsfredning av kulturminner tilknyttet offentlig sektor. Dette arbeidet har derimot ikke tatt hensyn til fartøy.

I løpet av planperioden har det ikke lyktes Riksantikvaren å rette tilstrekkelig fokus på dette området, og fartøy ble ikke inkludert i SKE-prosjektet. For de øvrige tiltakene i 2010-planen er de fleste gjennomført. RA har samarbeidet med Sjøfartsdirektoratet om regelverk der hvor det er relevant, og deltok sammen med de frivillige organisasjonene i arbeidet med FOR-2014-06-17-768 «Forskrift om særlige regler for skip om er

vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer». ABM-utvikling er avviklet siden 2010-planen ble utarbeidet. RA har godt samarbeid med kulturminnefondet, både overordnet og innenfor fartøyvernet.

I 2018 gav RA innspill til høringsuttalelse fra Sjøfartsdirektoratet til forslag til forskrift om endring av forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Forslaget til endring medførte skjerpede krav til utslipp i verdensarvfjordene hvor Riksantikvaren argumenterte for at de vernede og fredede fartøyene, som en naturlig del av det maritime kulturlandskapet i disse fjordene måtte unntas regelverket. Et resultat av dette er at det i FOR-2019-03-01-170 «Forskrift om endring i forskrift om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger» § 14f, som trådte i kraft 01.03.2019, nå åpner for dispensasjon av kravene for skip som er vernet eller fredet av RA.

3.1.6. Forvaltnings situasjonen

2010-planen hadde som strategi å styrke bemanningen innen fartøyvern for å nå målsettingene i planen og drive faget i positiv retning, samt kunne legge større vekt på planlegging av komplekse istandsettingsprosjekter.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende 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.

Tiltakene under dette punktet var svært viktige og grunnleggende for en stor del av feltet da de ble presentert i 2010-planen, men dessverre er de ikke fulgt opp.

Bemanningsnivået for den statlige fartøyvernforvaltningen har nærmest vært uendret siden 1984. I den samme perioden er antall vernede fartøy mer enn tredoblet, og bevilgningene over statsbudsjettet økt med tusen prosent. Ikke bare er det gjennomgangen av tiltakene i 2010-planen som viser at bemanningsnivået har vært for lavt. Også evalueringen av fartøyvernsentrene viser at bemanningen, både i kapasitet og kompetanse, har vært mangelfull og negativ for feltets utvikling.

De siste årene har Riksantikvaren lagt vekt på at prosjekter som mottar tilskudd også skal ha kjent tilstand og en plan for restaurering eller istandsetting, men tiltaket har ikke vært tilstrekkelig fulgt opp. Årsaken skyldes både ressursituasjonen hos Riksantikvaren, men også ressursituasjonen i fartøyvernet generelt og oppfølgingen av fartøyvernsentrene. Prosjektplaner for istandsetting av verna eller freda fartøy er omfattende dokumenter som ikke uten videre kan utarbeides av frivillige. De krever kjent tilstand, god kunnskap om fartøyets historie gjennom ulike endringer og kanskje tidligere restaureringer, repara-

sjoner eller istandsettinger, samt en god vurdering av verneverdi og autentisitet i de enkelte tiltakene. Arbeidet med å utarbeide denne typen dokumenter har hatt økt fokus de siste årene i samarbeidet mellom Riksantikvaren og fartøyvernsentrene, og har resultert i en rekke maler som inngår i en forsvarlig restaurering av fartøy. Arbeidet er påbegynt, men ikke avsluttet.

Etter at 2010-planen ble vedtatt, har det blitt klart at RA ikke kan utarbeide en liste over godkjente tilbydere av tjenester som planlegging, tilstandsvurdering og kostnadskalkyler. Tiltaket er derfor ikke gjennomført.

Spørsmålet om langsiktig finansiering av restaureringsprosjekter er fremdeles aktuelt, men her har ikke departementet utarbeidet de foreslåtte retningslinjene. Slik tilskuddsordningen over post 74 er i dag, er det ikke åpning for å gi tilskudd i mer enn 2 år av gangen (inneværende budsjettår og neste år). En eventuell langsiktig finansieringsløsning må derfor trolig enten løses utenfor posten, eller som en endring av posten.



TEKST TIL BILDET: Seiltørke i indre havn. Foto av Erik Småland

3.1.7. Kunnskapsbehov

2010-planen hadde som strategi å underlegge fartøyvernet de samme overordnede målsettingene som øvrig kulturvern. For det første var målet å ta best mulig vare på materielle deler av vår kultur for ettertiden. For det andre skulle det framskaffes kunnskap om selve kulturminnet og de sammenhenger det står i, samt formidle disse kunnskapene videre.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende tiltak:

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

Fartøyvernets behov for en bredere faglig tilnærming og et større samarbeid med universiteter og forskningsmiljøer ble fastslått i evalueringen av fartøyvernensentrene. Foreløpig er ikke behovet konkretisert gjennom samarbeid med andre. Det første tiltaket må derfor anses som ikke gjennomført fra Riksantikvarens side. De øvrige tiltakene er delvis gjennomført eller startet opp. Riksantikvaren, NFF, Forbundet KYSTEN og de tre fartøyvernensentrene gjennomfører årlig ulike kurs og har også utarbeidet en del informasjonsmateriell. Arbeidet med forvaltningsplan for fartøy som er verna eller freda er derimot ikke utarbeidet.

Når det gjelder dokumentasjonsmal for fartøy, og en mal for dokumentasjon der hvor det er nødvendig med «arkivmessig bevaring», så er dette noe Riksantikvaren og fartøyvernensentrene har hatt høyt fokus på og har jobbet mye med de siste årene. Arbeidet ble særlig aktualisert etter evalueringen av fartøyvernensentrene. Det samme gjelder samarbeid med Norsk Handverksutvikling.

3.1.8. Register for fartøy

2010-planen hadde som strategi at Riksantikvaren skulle etablere «infrastruktur» for vernede og fredete fartøy i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden og Kulturminnesøk. Arbeidet skulle starte opp i 2010. Dette gjaldt først og fremst verneobjekter under Klima- og miljødepartementets ansvarsområde.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende tiltak:

- > Data om vernede og fredede fartøy (inklusive skips-tegninger og foto) legges inn i den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden/Kulturminnesøk.
- > Det skal i basen ligge historisk og teknisk fartøy-informasjon 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 utvikling 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.

De verna og freda fartøyene er lagt inn i Askeladden og Kulturminnesøk, men det gjenstår fremdeles arbeid før skipstegninger, foto og andre vedlegg er tilgjengelig i disse løsningene.

Riksantikvaren har ikke inngått samarbeid med museumssektoren for kartlegging av båter i museenes eie. Når det gjelder implementeringen av små tradisjonsbåter i kulturminneforvaltningen så vurderer Riksantikvaren at dette er delvis gjennomført. Små og åpne båter kan, på lik linje med større fartøy, søke om status som vernet skip og dermed også om tilskudd. Arbeidet med en felles standard for antikvariske prinsipper for museumssektoren og fartøyvernet i kulturminneforvaltningen er ikke utarbeidet. Arbeidet har ikke vært vurdert som relevant, med tanke på ressursituasjonen.

3.1.9. Fartøyeiere og økonomi

2010-planen hadde som strategi å finne gode alternative bruksmåter for vernede fartøy, samt forbedre de økonomiske rammevilkårene til eiere av vernede fartøy.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende 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. Tilstands-analyse 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 fore-ligger 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 tildelings-kriteriene for tilskuddsordningen.

Fartøyeiernes økonomiske rammevilkår er trolig det som har hatt størst fokus i planperioden, men likevel er svært få av de konkrete tiltakene i listen over fulgt opp. En viktig årsak til dette er at tilskuddsposten til verna og freda fartøy ikke har økt slik planen forutsatte, noe som også har medført at etterslepet i fartøyenes reparasjonsbehov har vokst langt utover de estimerte tallene i den samme planen. I samme periode har Riksantikvaren også hatt begrenset kapasitet til å følge opp alle tiltakene i strategien, noe som har medført at tilskudd i hovedsak har blitt prioritert til sikring av måloppnåelse i bevaringsprogrammet, fremfor stimuli til frivillige.

De samme forholdene har vært årsaken til at svært få fartøy har blitt grundig tilstandsvurdert før oppstart av omfattende istandsettingsarbeider. Grundige tilstandsvurderinger av fartøy kan være både tids- og kostnadskrevende. Overfladiske tilstandsvurderinger kan gjennomføres uten store kostnader, men disse vil ha en stor grad av usikkerhet for hva som kan dukke opp når man senere foretar demonteringer. Det andre alternativet er å foreta omfattende demonteringer for slik å kunne foreta en grundig vurdering av både overflater og skjulte konstruksjoner, men da kan kostnadene for større fartøy fort nå millionbeløp. RA ser at det både er kostnadskrevende og utfordrende å beregne fartøyenes tilstandsgrad. Store variasjoner mellom prosjektene og ulik kompetanse og erfaring hos dem som utfører tilstandsvurderinger bidrar til at det også er vanskelig å lage en standardisert mal for slike beregninger. Men enhver tilstandsvurdering utført av kvalifiserte folk vil likevel bidra til å redusere usikkerhetsmomentene ved at vurderingene ikke alene må hvile på saksbehandlernes visuelle inspeksjon av fartøy på sjøen eller på vurderingen av informasjon fra eier i søknadssammenheng. Tilstandsvurderinger utført av folk uten erfaring fra fartøyvern, og uten støtte fra fagfolk, vil som regel være helt uten verdi.

En kompliserende faktor ved tilstandsvurdering og kostnadsberegning i fartøyvernet er at det først er etter at restaureringen er igangsatt og alle vesentlige konstruksjoner er tilgjengelige for inspeksjon, at det er mulig å gjennomføre mer nøyaktige beregninger av prosjektets omfang og kostnader. Dette er en medvirkende årsak til at tilstandsgrad og kostnadsoverslag laget på forhånd som regel må justeres i løpet av prosjektet, uansett hvilken kompetanse inspektørene har. Når prosjektets fulle omfang er klarlagt vil som regel restaureringen ha nådd et stadium der det ikke bare er investert betydelige midler i prosjektet, men at kansellering eller reversering av prosjektet i realiteten ikke vil være mulig uten at dette blir tilsvarende kostnadsdrivende.

Kvaliteten på tilstandsvurderingene, og kompetansen til dem som utfører disse, er derfor et viktig verktøy for å forsøke og avdekke de reelle kostnadene så tidlig som mulig i prosjektfasen. RA har i forrige planperioden ikke hatt kapasitet til å jobbe tilstrekkelig med denne problematikken.

3.1.10. Små og åpne båter

2010-planen hadde som strategi å styrke representativiteten av vernede og fredede fartøy gjennom å integrere alle fartøy, uansett størrelse og type, i fartøyvernet.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende 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.

Arbeidet med de små og åpne båtene ble startet opp som et samarbeid mellom Riksantikvaren og Forbundet KYSTEN i 2018. I 2019 har Forbundet KYSTEN fått tilskudd fra Riksantikvaren til et forprosjekt hvor de skal gjennomføre en utredning som skal danne et grunnlag og gi føringer for å lage en verneplan for små åpne båter.



TEKST TIL BILDET: Små og åpne båter koser seg i sommersola.
Foto av Erik småland, Riksantikvaren

3.1.11. Fartøyvernssentre, verft og båtbyggerier

2010-planen hadde som strategi at Kulturminneforvaltningen skulle legge til rette for at fartøyvernssentre, båtbyggerier og verft kunne utføre oppdrag på bevaringsverdige fartøy. Det skulle videre også stimuleres til samarbeid, dialog og større åpenhet mellom fartøyvernssentre og norske båtbyggerier og verft.

Strategien skulle iverksettes gjennom følgende tiltak, sortert på tiltakshaver:

Kulturminneforvaltningen

- > Gjennomføre en evaluering av fartøyvernssentrene innen utgangen av 2012. Oppgavene i felles-tjenestene revideres etter en slik evaluering.
- > Stimulere til opprettelse av en nettportal (møteplass) for alle parter innen antikvarisk håndverkskompetanse (fartøyvern). Verft, båtbyggerier og fartøyvernssentre 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.
- > 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.

Fartøyvernssentrene (Oppgaver i fellestjenestene):

- > Løse oppgaver knyttet til dokumentasjon og rådgivning på et forsvarlig nivå.
- > Utføre dokumentasjon og forskning på istandsettingsprosjekter som foregår ved fartøyvernssentrene og ivareta håndverkskompetanse.
- > Utføre dokumentasjon og forskning på istandsettingsprosjekter som foregår ved andre verft og båtbyggerier. Riksantikvaren fremmer spesielt viktige prosjekter som skal dokumenteres.
- > Utvikle en felles mal for dokumentasjon av tre- og stålfartøy.
- > 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.
- > 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.
- > Tilgjengeliggjøre håndverkskompetanse og rapporter for allmennheten.

- > Være en god arena for samarbeid mellom ordinære verft og sentrene. Tilgjengeliggjøre sin kompetanse for verft/båtbyggerier og andre private aktører.
- > Utvikle bedre metoder for kostnadsoverslag og tilstandsanalyse for istandsetting av fartøy.

Øvrige verft/båtbyggerier: (Tilrettelegging)

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

Kulturminneforvaltningen har prioritert tiltak knyttet til evaluering av fartøyvernssentrene. Evalueringen gjennomgås nærmere i kapittel 3.2. Fartøyvernssentrenes gjennomføring av felles-tjenestene er nærmere gjennomgått i evalueringen. Ingen av disse er oppgaver som kan avsluttes, men må heller vurderes som løpende oppgaver som endrer seg i takt med fartøyvernet.

Under tilrettelegging for øvrige verft og båtbyggerier er det mulig å konkludere med at økt tilskuddspost til verna og freda fartøy i planperioden har gitt disse aktørene et bedre grunnlag for å påta seg oppdrag av antikvarisk kvalitet. Det samme har fartøyvernssentrenes produksjon av faktaark og distribusjonen av disse, samt faglige samarbeid mellom sentrene og andre aktører. Riksantikvaren har som rutine å offentliggjøre tilskuddsfordelingen så snart denne foreligger. Når det gjelder maler for dokumentasjon, så er disse under stadig utarbeiding og kvalitetssikring. Fartøyeiere som mottar tilskudd er pliktig til å rapportere til Riksantikvaren og på den måten mottar Riksantikvaren dokumentasjonsrapporter utarbeidet av andre verft og båtbyggerier, i den grad disse blir utarbeidet. De siste årene har Riksantikvaren praktisert løsningen der fartøyvernssentrene foretar dokumentasjon av istandsettingsprosjekter ved andre verft og båtbyggerier.

3.2. EVALUERINGEN AV FARTØYVERNSENTRENE 2017-2018

I 2017-2018 gjennomførte Riksantikvaren, på oppdrag fra Klima- og miljødepartementet, en evaluering av de tre nasjonale fartøyvernssentrene.

Evalueringen var todelt:

1. Evaluering av fartøyvernssentrene:

Har fartøyvernssentrene fungert i henhold til formålet med opprettelsen i 1996?

2. Evaluering av tilskuddsordningen:

I hvilken grad har måloppnåelsen sin årsak i utformingen eller organiseringen av tilskuddsordningen til fellestjenestene ved fartøyvernssentrene?

Evalueringen viser et klart forbedringspotensial hos både forvaltningen og fartøyvernssentrene. Dette gjelder fartøyvernssentrenes måloppnåelse i henhold til formålet med etableringen og bruken av tilskuddene som virkemiddel for måloppnåelse.

Hovedkonklusjon i evalueringen er at fartøyvernssentrene har gjort, og gjør, en viktig innsats i arbeidet med å ivareta håndverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting av fartøy, men arbeidet mangler systematikk og langsiktighet.

Evalueringen er et viktig grunnlag for å forbedre fartøyvernssentrenes måloppnåelse, samt legge til rette for at fartøyvernet får «mest og best mulig fartøyvern» for tilskuddene til sentrene.

Riksantikvaren har ikke hatt tilstrekkelig oppmerksomhet på sammenhengen mellom fartøyvernssentrenes organisering og finansiering, til tross for at dette ble framsatt som et suksesskriterium før opprettelsen av dem. Fartøyvernssentrene ble opprettet uten en enhetlig modell for faglig utvikling og ressursfordeling etter det helhetlige fartøyvernets behov. Ved opprettelsen ble en økonomisk stabil drift framsatt som en kritisk suksessfaktor. Fartøyvernssentrene måtte være sikret dekning for løpende utgifter, både innen verftsdelene og fellestjenestene. Men tilskuddspostene i fartøyvernet, post 74 til fartøyene og post 75 til fartøyvernssentrene, har i hele perioden (1996-2018) vært under fartøyvernplanenes estimerte behov. Sammen med en manglende enhetlig modell for faglig utvikling og ressursfordeling, har dette påvirket fartøyvernssentrenes faglige leveranser innen fellestjenestene.

3.2.1. Riksantikvarens oppfølging av fartøyvernssentrene

Fram til 2015 hadde Riksantikvaren liten oppfølging av fartøyvernssentrene hva gjelder faglige leveranser og måloppnåelse i henhold til tilskuddsposten. Som følge av dette har fartøyvernssentrene måttet foreta egne prioriteringer. Dette har hatt avgjørende betydning for hva fartøyvernssentrene har utført og hvordan oppgavene har blitt løst, men også deres faglige utvikling.

Det er Riksantikvarens vurdering at fartøyvernssentrenes egne prioriteringer i for liten grad har vært basert på faglige strategier, men heller kortsiktige utfordringer og behov. Dette har gjort fartøyvernssentrenes innsats lite koordinert, delvis også uten tilstrekkelig samarbeid mellom fartøyvernssentrene imellom, og i enkelte tilfeller også uten klare og langsiktige målsettinger.

3.2.2. Vurdering av årsaker

Årsaken til manglende systematikk og langsiktighet, som nevnt innledningsvis i kapitlet, bygger trolig både på manglende oppfølging av fartøyvernssentrenes økonomiske forutsetninger, samt fagfeltets størrelse og tilgangen på relevant akademisk kompetanse. Det har ikke vært tilstrekkelig faglig samarbeid mellom Riksantikvaren, fartøyvernssentrene og aktuelle faginstitusjoner. Derfor har fartøyvernssentrene og Riksantikvaren måttet ta ansvaret for hele fagfeltets utvikling. Resultatet av dette ser vi særlig i fartøyvernssentrenes oppfølging av fellestjenestene.

Som et resultat av dette vil både Riksantikvaren, Klima- og miljødepartementet og fartøyvernssentrene måtte gjøre endringer for å sikre at fartøyvernssentrene fungerer i henhold til formålet med opprettelsen. Dette vil gi gevinster for det helhetlige fartøyvernet.

3.3. OPPDATERTE FELLESTJENESTER FOR FARTØYVERNSENTRENE FRA 2019

I henhold til 2010-planen skulle fartøyvern-sentrenes fellestjenester revideres etter evalueringen av fartøyvern-sentrene. Fellestjenestene ble revidert i samarbeid mellom Riksantikvaren og fartøyvern-sentrene i 2018.

3.3.1. Målet med oppdaterte fellestjenester

Målet med de oppdaterte fellestjenestene er å sikre at fartøyvern-sentrenes aktiviteter svarer på fartøy-vernets behov, samt bidrar til økt fagutvikling og måloppnåelse for fartøyvern-sentrene.

Aktivitetene i de oppdaterte fellestjenestene skal være konkrete nok til at fartøyvern-sentrenes innsats blir målbare.

3.3.2. Forutsetninger for nye fellestjenester

Gjennom evalueringen av fartøyvern-sentrene kom det frem at tidligere plandokumenter i for liten grad har vurdert og tatt høyde for forutsetninger som må være oppfylt for at fartøyvern-sentrene skal kunne utføre fellestjenester på en måte som sikrer mål-oppnåelse. Dette gjelder i forhold til alle deler av virksomhetene; behov for kompetanse, anleggs-midler, ressurser innenfor fellestjenestene og verfts-delen mv. For denne planperioden er vi opptatt av at forutsetningene for fartøyvern-sentrenes utførelse av fellestjenester blir vektlagt og konkretisert. En del av disse forutsetningene er også trukket opp i evalueringen av fartøyvern-sentrene, under anbefalinger. Vi gjennomgår ikke samtlige forutsetninger her, men trekker fram tre vesentlige som fartøyvern-sentrene og Riksantikvaren har fokusert på det siste året.

3.3.2.1. Planmessig innfallsvinkel til arbeidet med ivaretagelse av håndverk

Fartøyvern-sentrenes innsats må formes av lang-siktige planer og konkrete behov. Fartøyvernet trenger en oppdatert oversikt over hvilke typer hånd-verk og teknikker som må prioriteres for å kunne ivareta et representativt utvalg fartøy. På bakgrunn av en slik oversikt kan prosjekter eller forskning igangsettes for å gjenvinne og opprettholde nødven-dig kompetanse. Dette er det tatt tak i gjennom et forprosjekt som gjennomføres ved Hardanger fartøy-vern-senter i 2018.

3.3.2.2. Maler og prosedyrer

Det er behov for å utarbeide maler og prosedyrer for ulike aktiviteter og prosesser. Dette arbeidet er påbegynt, men det er behov for å se nærmere på maler for utarbeidelse av tilstandsanalyse, kost-nadsoverslag, håndverksdokumentasjon og andre typer rapporter/produksjoner enn de som har vært inkludert i dette arbeidet hittil. I tillegg er det behov for å utarbeide nærmere redegjørelser for metodikk ved vurdering av teknisk tilstand og antikvarisk tilstand – vernevurdering.

Malene og prosedyrene skal sikre at fartøyvern-sentrene leverer produkter med jevnere kvalitet.

3.3.2.3. Kvalitetsikring

Det er behov for kvalitetssikring av fartøyvern-sentrenes arbeid med innsamling av informasjon og kunnskap, samt produksjon av rapporter. Formå-let er å bedre kvaliteten på sentrenes arbeid med bevaring av kunnskap i et langsiktig perspektiv, samt sikre at dokumentasjon og rapporter opp-fyller kravene til akademisk kvalitet. Dette skal både høyne kvaliteten på arbeidet og gjøre doku-mentasjonen brukbar i forskningsøyemed.

3.3.3. Forslag til nye fellestjenester

Dokumentasjon: Fartøyvern-sentrene skal dokumentere håndverksteknikker, utøvelse av håndverk og fartøy, i ulike stadier av en restau-rering/prosess, for å sikre kompetansen og fartøyenes kildeverdi i et langsiktig perspektiv.

Nødhavn: Dersom forholdene tillater det skal fartøyvern-sentrene, etter nærmere avtale med Riksantikvaren, gi fartøy med status som vernet skip tilgang til nødhavn.

Håndverk: Fartøyvern-sentrene skal ivareta hånd-verkskompetanse i et langsiktig perspektiv gjennom gjenvinning av handverkskunnskap, forskning, anvendelse, opplæring og doku-mentasjon.

Materialer, verktøy, og utstyr: Fartøyvern-sentrene skal etter nærmere definerte behov/planer skaffe til veie og sikre tidsriktige reservedeler, materialer, verktøy og utstyr som er nødvendig for å opprett-holde verna og freda fartøys autentisitet.

4. Fokusområder for planperioden 2018 til 2024 med planlagte tiltak

4.1	Det frivillige fartøyvernet	21
4.2	Havnefasiliteter	23
4.3	Fredning av et representativt utvalg fartøy	23
4.4	Oppgaveoverføring til regional kulturminneforvaltning	24
4.5	Sektorrettet arbeid og ansvar	24
4.6	Kunnskap og kompetanse	25
4.7	Fartøy i et nasjonalt kulturminneregister	26
4.8	Små og åpne båter	27
4.9	Fartøyvernsentre, verft og båtbyggerier	28

For å sikre måloppnåelse i arbeidet med forutsigbare rammevilkår for de ulike partene i fartøyvernet har vi valgt ut fokusområder som skal være retningsgivende for kulturminneforvaltningens arbeid i planperioden. Innenfor hvert fokusområde har vi sett på behov og foreslått tiltak som skal være avbøtende for behovene.

4.1. DET FRIVILLIGE FARTØYVERNET

De frivillige er bærebjelken i den norske fartøyvernmodellen og innsatsen fra frivillige lag, organisasjoner, foreninger og enkeltpersoner er av avgjørende betydning for å bevare fartøy over hele landet. Det frivillige fartøyvernet forvalter en omfattende og mangesidig kompetanse og deres bidrag gjennom kunnskap, dugnad og engasjement er regelen og ikke unntaket for at istandsettingsprosjekter blir vellykkede. Det frivillige fartøyvernet har tre hovedutfordringer i planperioden: Økonomi, kompetanse og rekruttering.

De 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 rekrutteringen av frivillige med erfaring fra praktisk sjømannskap. Samtidig viser utviklingen de siste årene at fartøyvernets behov for kompetanse er sammensatt og ikke utelukkende begrenset til det praktiske sjømannskapet. F.eks. har forvaltningens, både Riksantikvarens og Sjøfartsdirektoratets, krav til søknader, rapportering og skriftlighet i forvaltning økt. Dette gjelder både økonomisk rapportering, men også rapportering på tiltak og verftsarbeid. Videre stilles det stadig strengere krav til alle fartøy som skal seile. Dette stiller samlet sett større krav til de frivillige og krever ofte erfaring eller kompetanse innen prosjektledelse, organisasjon og økonomi. Vi ser at de fartøylagene som klarer seg best er de som klarer å skaffe seg både praktisk, organisatorisk og økonomisk kompetanse.

Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) påpekte i sitt vedlegg til Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017 (2010-planen) at fartøyeierne har store økonomiske utfordringer. Dette er fremdeles relevant og kommer tydelig frem i misforholdet mellom den årlige søknadssummen om tilskudd til fartøyvern og tilgjengelige midler til fordeling over posten på statsbudsjettet. Generelt søkes det årlig om tilskudd for fire til fem ganger mer enn det Riksantikvaren har til utdeling over post 74. Dette er også en trend som bare fortsetter skal vi tolke trendlinjene.

NFF trakk også frem at kravene til sertifisering, fulgt opp av Sjøfartsdirektoratet, blir stadig strengere og svært kostbare. Dette innebærer at mange fartøyeiere «må seile døgnnet rundt» i en kort sommersesong for å tjene inn sertifiseringskostnadene. På bakgrunn av dette foreslo NFF i forbindelse med 2010-planen at kulturminneforvaltningen skal gi midler til drift av fartøyene, deriblant omkostninger til sertifisering av mannskap. Behovet for å prioritere tilskudd til fartøy under restaurering har gjort at Riksantikvaren ikke hatt anledning til å følge opp dette med tilskudd fra post 74. Som et svar på behovet har f.eks. Hordaland fylkeskommune opprettet en egen tilskuddspost i tillegg til de ordinære fartøyvernmidlene over SAVOS-ordningen. Fra denne posten kan fartøyene søke om tilskudd til kostander med drift og forvaltning av vernede fartøy. Det vil f.eks. si at en kan få tilskudd til å dekke de store kostnadene med vedlikehold av mannskapet sine sertifikater, kaileie o.l. som normalt faller utenfor Riksantikvarens prioriteringer innen post 74, men som er avgjørende for å holde fartøyene i drift og dermed tilgjengelige.

Strategi

Kulturminneforvaltningen skal stimulere til økt deltakelse i og rekruttering til det frivillige fartøyvernet.

Tiltak

Kunnskap og rekruttering

- > Forvaltningen må legge til rette for at fartøyeiere får tilgang til kunnskap om vedlikehold og forvaltning av egne fartøy. Dette er kunnskap fortrinnsvis fartøyvernsentrene, Norsk forening for fartøyvern og Forbundet KYSTEN kan bidra med gjennom tilrettelagte kurs, veiledere, faktaark ol.
- > Forvaltningen må legge til rette for at fartøyeiere får mulighet til å tilegne seg kompetanse innen prosjektledelse og økonomi.
- > Forvaltningen må legge til rette for at fartøyeiere får tilstrekkelig opplæring og oppfølging i antikvariske spørsmål fra statlig og regional kulturminneforvaltning.
- > Forvaltningen må legge til rette for gode samarbeidsarenaer mellom eierne, forvaltningen og de ulike sektorene med regelverk som omfatter fartøyvernet.
- > Fartøyvernsentrene må få oppdrag fra Riksantikvaren som gjør at de aktivt bidrar med sin kunnskap og kompetanse overfor eiere av verna og freda fartøy.
- > Riksantikvaren og regionalforvaltningen må tilrettelegge for gode møteplasser for erfaringsutveksling mellom kulturminneforvaltningen, fartøyvernsentrene og det frivillige fartøyvernet.

Økonomi

- > Kulturminnemyndigheter, fartøyvernsentre og frivillige fartøyvernere har god dialog og gode møteplasser for erfaringsutvekslinger og gjensidig påvirkning.
- > Kulturminneforvaltningen forvalter en tilskuddsordning for antikvarisk vern av fartøy som har status som verna eller freda. Det gis tilskudd til antikvarisk istandsetting samt enkelte kostnader knyttet til vedlikehold og drift, men ikke ordinære driftskostnader.
- > Kulturminneforvaltningen skal arbeide for økt økonomisk forutsigbarhet for verna og freda fartøy.
- > Kulturminneforvaltningen bidrar til at verna og freda fartøy blir en større del av verdiskapningen, økonomisk, sosialt, kulturelt og miljømessig. Det legges vekt på at fartøy blir tatt i bruk som ressurser i utviklingen av levende lokalsamfunn og som grunnlag for ny næringsvirksomhet.
- > Kulturminneforvaltningen tydeliggjør utvalgs- og

- tildelingskriteriene for tilskuddsordningen.
- > Kulturminneforvaltningen forvalter midler til strakstiltak for å sikre verna og freda fartøy, eksempelvis til presenninger.
- > Kulturminneforvaltningen ser på hvilke muligheter som eksisterer for å bidra til en mer langsiktig og forutsigbar finansiering av restaureringsprosjekter



TEKST TIL BILDET: "Hessfjord ved kai" en vakker sommerdag.
Foto av Tor Kristian Torsvik

4.2. HAVNEFASILITETER

De mange pågående og gjennomgripende forandringene i havnebyene gir konsekvenser for havnenes infrastruktur og muligheter for kaiplass for historiske fartøy. Tidligere var havnene fartøyenes hovedarena mens havnene nå i stor grad bygges ut til boligformål.

Samling av historiske fartøy i indre havn vil kunne gi store ringvirkninger, verdiskaping, opplevelse og identitet. Gode havnefasiliteter er ikke bare et gode for fartøyeierne og entusiastene, men også for samfunnet som sådan. Kulturminneforvaltningen har som mål å bidra til 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. I disse havnene er det ofte også de ferdig restaurerte fartøyene som blir prioritert, mens eiere med fartøy med større eller mindre behov må finne seg alternativ kaiplass.

Strategi

«Styrke de vernede og fredede fartøyenes rett til havnefasiliteter og bidra til etableringen av samlede, helhetlige maritime kulturmiljøer. Øke mulighetene for at vernede fartøy som ikke har anledning til å seile inngår i veteran- skipshavner/utstillingshavner og maritime opplevelsessentra.»

Tiltak

- > Sentral og regional kulturminneforvaltning arbeider opp mot relevante statlige myndigheter for å sikre havneplass/kai-ligge, tilkomst til strøm, vann og lagerfasiliteter på land, redusert eller ingen havneleie eller anløpsavgift, god tilkomst fra kai med tanke på arbeid og formidling.
- > Sentral og regional kulturminneforvaltning arbeider 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 etablering av arbeidshavner, veteranskips-havner/utstillingshavner og helhetlige maritime miljøer.

4.3. FREDNING AV ET REPRESENTATIVT UTVALG FARTØY

Endringen av kulturminneloven i 2000 åpnet for muligheten til å frede fartøy. De to første fredningene kom i 2005, men ikke som resultat av en samlet strategi eller fredningsplan. Hovedlinjene i en slik samlet plan ble først presentert i 2010-planen og arbeidet satt i gang samme år.

Riksantikvaren har ikke hatt kapasitet til å gjennomføre de resterende fredningene før 2020, og utarbeider derfor en tentativ fredningsliste for de gjenværende kategoriene.

Strategi

Forvaltningen sikrer et representativt utvalg fartøy gjennom fredning.

Tiltak

- > Det må undersøkes hva et representativt utvalg skal innebære/representere. Dette mangler for de fleste kategoriene fartøy per i dag.
- > Riksantikvaren har jobbet med en tentativ fredningsliste for følgende kategorier fartøy:
 - > Fiske- og fangstfartøy
 - > Spesialfartøy
 - > Lastefartøy
 - > Fritidsfartøy
- > Det må utarbeides forvaltningsplaner for de fredede fartøyene. En slik plan skal gjøre rede for verneformålet, og sikre en enhetlig forvaltning av fartøyet ved å gi konkrete retningslinjer for drift, vedlikehold, skjøtsel, og nødvendige istandsettingstiltak.
- > Riksantikvaren og fartøyvernsetrene skal utarbeide en mal for forvaltningsplan for fredete fartøy.

4.4. OPPGAVEOVERFØRING TIL REGIONAL KULTURMINNEFORVALTNING

Fra 01. januar 2020 skal forvaltningsansvaret for de verna og freda fartøyene overføres til regionalforvaltningen. Dette inkluderer forvaltningen av tilskuddsordningen over post 74 til de samme fartøyene.

Strategi

Oppgaveoverføringen til regional kulturminneforvaltning skal skje på en slik måte at kompetansen innen fartøyvern bygges opp, og at kulturminnene gis en forsvarlig forvaltning.

Tiltak

- > Riksantikvaren, i samarbeid med regionalforvaltningen, jobber for at oppgaveoverføringen skjer på en slik måte at kompetanse bygges opp og kulturminne gis en forsvarlig forvaltning under overføringsprosessen.
- > Riksantikvaren arrangerer kurs, utvikler faglige retningslinjer, veiledere og andre nødvendige bidrag som kompetanseoverføring til regionalforvaltningen.
- > Regionalforvaltningen sikrer større nærhet mellom fartøyeiere og forvaltning, samt nærhet mellom fartøyvern og det øvrige kulturminnevernet.
- > Regionalforvaltningen fordeler tilskudd til de verna og freda fartøyene fra post 74, etter en egen modell som konkretiseres som en del av prosjektet Kulturminneforvaltningen 2020 (KF2020).
- > Regionalforvaltningen skal motta og behandle søknader, samt foreta en innstilling på søknader om status som vernet skip. Riksantikvaren fatter vedtak.

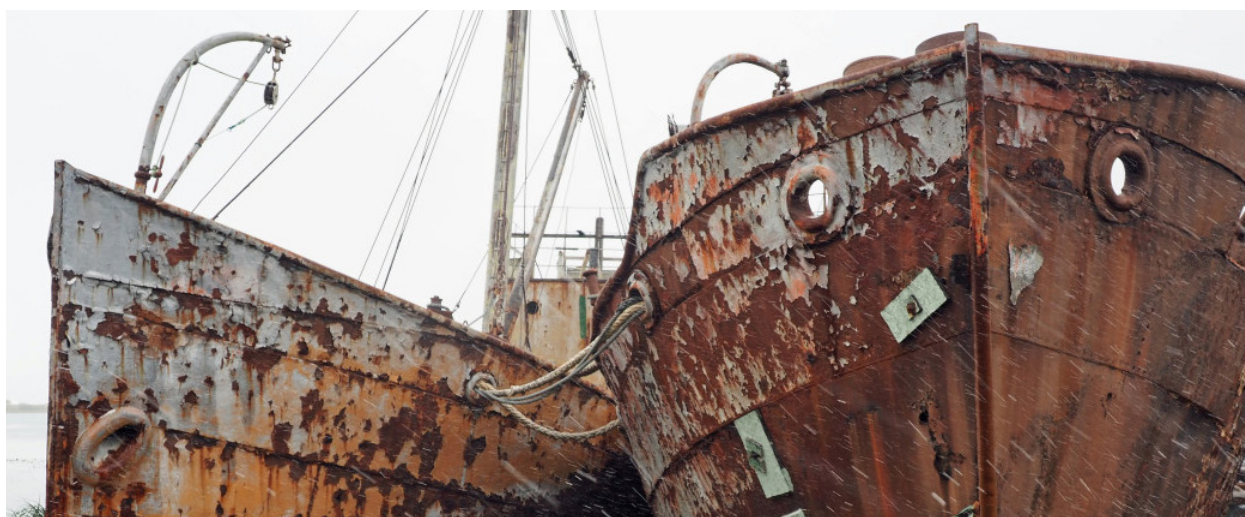
4.5. SEKTORRETTET ARBEID OG ANSVAR

Strategi

Fartøyenes rolle i den helhetlige miljøpolitikken styrkes. Relevante departementer og underliggende etater tar et selvstendig og større ansvar for å integrere verna og freda fartøy i egne regelverk.

Tiltak

- > Kulturminneforvaltningen skal arbeide tverrsektorielt for å styrke fartøyvernets rolle i offentlig og privat sektor.
- > Kulturminneforvaltningen vil sikre et nært samarbeid med eiere av verna og freda fartøy, og Sjøfartsdirektoratet, om implementering av eget regelverk for vernede og fredede fartøy som skal seile med mer enn 12 passasjerer.
- > Kulturminneforvaltningen skal fremme fartøyverninteresser, som blant annet regelverk og havnefasiliteter, overfor andre statlige myndigheter.



TEKST TIL BILDET: "Siste havn" - Sør-Georgia. Foto Riksantikvaren

4.6. KUNNSKAP OG KOMPETANSE

Fartøyvernet er i svært liten grad forankret i akademia. Dette medfører at forvaltningen må gjøre et betydelig forskningsarbeid som grunnlag for å kunne vurdere representativitet innenfor de ulike fartøygruppene. Lover og regelverk innen kulturminnefeltet er heller ikke tilpasset flytende og flyttbare kulturminner, noe som svekker fartøyvernet.

Det er nødvendig med kompetanseheving for å heve kvaliteten i fagfeltet og føre det i riktig retning. Dette gjelder alle aktørene, både forvaltningen, de frivillige, fartøyvernsentrene og andre verft og båtbyggerier som tar oppdrag på verneflåten. Behovet for kompetansehevende tiltak er ulikt hos de ulike aktørene. Behovet for kunnskap er mangesidig og ligger i skjæringspunktet mellom samfunnsfaglige, humanistiske, naturvitenskapelige, tekniske fag og handlingsbåren kunnskap. I tillegg har de frivillige behov for mer teoretisk og praktisk kompetanse innen vedlikehold og antikvarisk istandsetting, samt prosjektledelse, organisering og økonomisk oppfølging av prosjekter.

Fartøyvernets kunnskapsbehov har vært forsøkt definert i de ulike planene, men uten at det har vært viet tilstrekkelig ressurser. Opprettelsen av fartøyvernsentrene er trolig det viktigste tiltaket som hittil er gjennomført innenfor dette området, men fartøyvernsentrene har ikke vært tilført tilstrekkelig med ressurser og styringsparametere fra kulturminneforvaltningen til å kunne fungere optimalt i henhold til formålet med opprettelsen. Heller ikke forvaltningen, i dette tilfellet Riksantikvaren, har hatt tilstrekkelig med ressurser eller kompetanse til å følge opp fartøyvernsentrene på det nivået som har vært nødvendig for å kunne sikre måloppnåelse.

Når det gjelder de frivillige, blir de stadig stilt overfor nye krav, men uten at forvaltningen kan bidra med tilførsel av nødvendig kompetanse. Gjennom evalueringen av fartøyvernsentrene ble det tydelig at de frivillige ønsker seg større nærhet til fartøyvernsentrene som rådgivere og veiledere i praktisk vedlikehold og istandsetting om bord i eget fartøy. Det er ikke tilstrekkelig å arrangere kurs eller utarbeide generelt veiledningsmaterieil. De frivillige ønsker mer konkrete råd for sine fartøy, helst formidlet om bord i fartøyene.

Også forvaltningen har behov for å utvide og styrke sin kompetanse. Men dagens ressurs- og bemanningssituasjon åpner ikke for faglig fordypning eller videreutdanning.

For fartøyvernet er det avgjørende at aktørene har tilstrekkelig med ressurser og kompetanse til å føre feltet videre. Dette henger særlig sammen med akademiske institusjoners manglende interesse for faget, og med det mangelen på et faglig eksternt korrektiv, slik f.eks. arkeologi og bygningsvern har.

Strategi

Fartøyvernet skal følge de samme overordnede faglige målsettingene som det øvrige kulturminnevernet.

Tiltak

- > Riksantikvaren skal legge til rette for kompetansehevende tiltak i alle deler av fartøyvernet, både i forvaltningen og blant de frivillige.
- > Avdekke hvilke faglige målsettinger som ikke følges opp i fartøyvernet, og iverksette tiltak for å samkjøre disse med det øvrige kulturminnevernet.
- > Riksantikvaren må kartlegge og definere kunnskapsbehovet i fartøyvernet og bidra til at alle forvaltningsnivåer har tilstrekkelig kompetanse.
- > Riksantikvaren, i samarbeid med aktuelle aktører, skal utarbeide og gjennomføre kompetansehevende tiltak og formidle informasjonsmaterieil for antikvarisk bevaring av fartøy.
- > Riksantikvaren skal bedre samarbeidet med Norsk Handverksutvikling om ivaretagelse av handverkskompetanse tilknyttet fartøyvern.
- > Kulturminneforvaltningen og fartøyvernsentrene må følge opp anbefalte tiltak fra evalueringen

4.7. FARTØY I ET NASJONALT KULTURMINNEREGISTER

Den nasjonale kulturminnedatabasen Askeladden er kulturminneforvaltningens register over kulturminner og det er her de verna og freda fartøyene skal registreres med nøkkeldata, tegninger og fotografier. Askeladden er forbeholdt kulturminneforvaltningen, men offentlig tilgjengelig informasjon publiseres for allmennheten i Kulturminnesøk.

Et oppdatert og kvalitetssikret fartøyregister er en forutsetning for at den desentraliserte forvaltningsmodellen skal fungere smidig, og dette må være på plass når forvaltningsansvaret for verneflåten overføres til regionalforvaltningen i 2020.

En god og effektiv fartøyvernforvaltning er avhengig av oppdatert og korrekt informasjon om de verna og freda fartøyene. Et samlet register for vernede fartøy er en praktisk og verktøybasert forutsetning for at spørsmålet om representativitet kan besvares, jf. Soria Moria-erklæringen. Dette danner et grunnlag for forvaltningen til å ta faglige beslutninger. Informasjonen som lagres i Askeladden vil kunne være et viktig grunnlag ved tildeling av status som vernet skip, samt en forutsetning for å kunne identifisere hvilke typer og kategorier fartøy som ikke er representert på vernelista. Oversikten 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.

Per 2018 er samtlige fartøy som er vernet eller fredet lagt inn i Askeladden, men forvaltningen mangler et system for oppdatering og kvalitetssikring av informasjonen. Det er videre behov for gode rutiner for bruk av Askeladden i forbindelse med den daglige forvaltningen. Det er viktig at Askeladden videreutvikles ved behov slik at systemet er oppdatert og relevant for forvaltningen.

Museumssektoren har et betydelig antall små og store fartøy i sine samlinger på land, men har ikke en felles nasjonal database. Det er usikker hva som skal til for å implementere disse i Askeladden, men problemstillingen aktualiseres i forbindelse med prosjektet rundt små og åpne båter som Forbundet KYSTEN arbeider med.

Strategi

Askeladden brukes av regional og sentral kulturminneforvaltning ved oppfølging av verneflåten og i forvaltningen av fartøyvernet.

Tiltak

- > Askeladden må videreutvikles kontinuerlig for å dekke forvaltningens behov.
- > Freda og verna fartøy registreres i Askeladden med teknisk data, historikk, tegninger og fotografier.
- > Offentlig tilgjengelig informasjon lagret på fartøy i Askeladden gjøres allmenn tilgjengelig gjennom Kulturminnesøk.
- > Lagring og tilgjengeliggjøring av innsamlet informasjon på det enkelte fartøyet skal gjøres i Askeladden. Forvaltningen og fartøyvern-sentrene er ansvarlig for fortløpende å legge inn ny informasjon.

4.8. SMÅ OG ÅPNE BÅTER

«Små og åpne båter», det vil si små tradisjonsbåter, mindre fiskesjarker, fembøringer og større tradisjonsbåter uten dekk, var unntatt Riksantikvarens forvaltningspraksis fram til endringen av kulturminneloven i 2000. Endringen av § 14a fjernet størrelseskravet og understreker at det ikke skal være noen form for størrelsesbegrensninger når det gjelder bruk av fredningshjemmelen. Det samme oppfatter Riksantikvaren at gjelde for formell status som vernet skip. Dette innebærer at også små og åpne båter kan søke om status som vernet skip.

Foreløpig er det bare ett fartøy som har søkt om slik status, og dette har også fått innvilget det: «Føggelen». 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 formålstjenlig å bevare båten som del av et slikt bruksmiljø.

Utvidelsen av fartøyvernfeltet til også å 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, med det formål å sikre vern av et representativt utvalg. Det er i fartøyvernet generell mangel på oversikt hva gjelder større fartøy. Når det gjelder de mindre båtene er utfordringen enda større.

Feltet har også lidd, og lider fremdeles, under forvaltningens manglende ressurser og kapasitet. Som følge av dette har Riksantikvaren inngått et samarbeid med Forbundet KYSTEN. Formålet med samarbeidet er å få utarbeidet et forslag til verneplan for små og åpne båter. Foreningen tok initiativ til et slikt prosjekt i 2018, og Riksantikvaren har prioritert tilskudd til oppstart av prosjektet i 2019.

Strategi

I 2023 skal kulturminneforvaltningen ha et grunnlag for å vurdere og bevare et representativt utvalg av små og åpne båter.

Tiltak

- > Forbundet KYSTEN utreder og produserer et forslag til problemstillinger, disposisjon, føringer og tema for en verneplan for små og åpne båter. Innenfor prosjektet skal følgende gjennomføres:
 - > Kartlegge omfanget av små og åpne båter, som både finnes i bruk og som er landsatt og tatt ut av ordinært bruk.
 - > Eierforhold: hvem eier eller disponerer små og åpne båter. Aktuelle her er museer, foreninger, kystlag, kommuner, private m.fl.
 - > Vurdere tilstand og forhold rundt magasinering, oppbevaring og bevaring.
 - > Lage en liste over kategorier og hovedtyper av de ulike båttypene i Norge
 - > Lage en vurdering eller forslag til representativitet
 - > Båten som system: Gjøre en vurdering av om begrenset utvalg av samlinger der små og åpne båter inngår i et helhetlig system/kulturmiljø med tilhørende naust skal med som tema i en verneplan for små og åpne båter.
- > På bakgrunn av prosjektet til Forbundet KYSTEN utarbeider Riksantikvaren en verneplan for små og åpne båter.

4.9. FARTØYVERNSENTRER, VERFT OG BÅTBYGGERIER

Etter evalueringen av fartøyvernssentrene i 2017–2018 ble det klart at både Riksantikvaren, Klima- og miljødepartementet og fartøyvernssentrene må iverksette endringer for å sikre at fartøyvernssentrene fungerer tilstrekkelig i henhold til formålet med opprettelsen.

Strategi og tiltak tar utgangspunkt i evalueringen.

Strategi

Gjennom nye fellestjenester og istandsettingsoppdrag skal fartøyvernssentrene sikre at handverk innen antikvarisk vedlikehold og istandsetting bevares i et langsiktig perspektiv.

Gjennom tilgjengeliggjøring av kunnskap skal Riksantikvaren og fartøyvernssentrene legge til rette for at handverkere ved andre verft og båtbyggerier kan utføre antikvarisk arbeid på verneflåten.

Tiltak

Kulturminneforvaltningen

- > Utrede og vurdere ulike finansieringsmodeller for fellestjenestene – tilskudd eller kjøp av tjenester
- > Riksantikvaren må prioritere ressurser til faglig og økonomisk oppfølging av fartøyvernssentrene.
- > Riksantikvaren må bruke tilskudd til fellestjenestene som et virkemiddel for å sikre fartøyvernssentrenes måloppnåelse. Riksantikvaren skal legge til rette for økt samarbeid, dialog og større åpenhet mellom fartøyvernssentre og norske båtbyggerier og verft.
- > Riksantikvaren skal kartlegge andre verft og båtbyggeriers faglige behov og ønsker sett i forhold til arbeid på verneflåten.
- > Riksantikvaren skal følge opp anbefalte tiltak fra evalueringen av fartøyvernssentrene.
- > Kulturminneforvaltningen må stille konkrete krav til kompetanse ved gjennomføring av komplekse istandsettingsprosjekter for å sikre tilstrekkelig antikvarisk kvalitet i både utføring og dokumentasjon av prosjektene.



TEKST TIL BILDET: Kaifront ved Spillum Dampsag & Høvleri. Foto av Tor Kristian Torsvik

Fartøyvernssentrene

- > Nye fellestjenester skal bidra til at fartøyvernssentrenes innsats bli mer systematisk og langsiktig, basert på fartøyvernets status og behov.
- > Fartøyvernssentrenes kompetanse innen antikvarisk istandsetting og vedlikehold skal gjøres lett tilgjengelig.
- > Fartøyvernssentrene skal utarbeide materiell som gir andre verft og båtbyggerier bedre grunnlag til å påta seg oppdrag av antikvarisk karakter.
- > Fartøyvernssentrene skal utarbeide materiell som gir de frivillige og eiere av fartøy informasjon om forvaltning, vedlikehold og istandsetting av verna og freda fartøy.
- > Ulike maler for dokumentasjon og rapporter, utarbeidet av fartøyvernssentrene, tilgjengeliggjøres slik at de andre verft kan påta seg dokumentasjonsoppgaver.
- > Foreta dokumentasjon av enkelte istandsettingsprosjekter ved andre verft og båtbyggerier
- > Opptre som faglig støttespiller ved andre verft og båtbyggerier ved behov og etter oppdrag fra Riksantikvaren
- > Følge opp tiltak fra evalueringen av fartøyvernssentrene
- > Følge opp nye fellestjenester
 - > Dokumentasjon: Fartøyvernssentrene skal dokumentere håndverksteknikker, utøvelse av håndverk og fartøy, i ulike stadier av en restaureringsprosess, for å sikre kompetanse og fartøyenes kildeverdi i et langsiktig perspektiv.
 - > Håndverk: Fartøyvernssentrene skal ivareta handverkskompetanse i et langsiktig perspektiv gjennom gjenvinning av håndverkskunnskap, forskning, anvendelse, opplæring og dokumentasjon.
 - > Nødhavn: Dersom forholdene tillater det skal fartøyvernssentrene etter nærmere avtale med Riksantikvaren gi fartøy med status som vernet skip tilgang til nødhavn.
 - > Materialer, verktøy og utstyr: Fartøyvernssentrene skal etter nærmere definerte behov/planer skaffe til veie og sikre tidsriktige reservedeler, materialer, verktøy og utstyr som er nødvendig for å opprettholde verna og freda fartøys autentisitet.

Andre verft og båtbyggerier

- > Andre verft og båtbyggerier godtar at enkelte istandsettingsprosjekter skal dokumenteres av ekstern fartøyvernkonsulent.
- > Andre verft og båtbyggerier, deriblant delta på gratis kurs i regi av Riksantikvaren og fartøyvernssentrene
- > Andre verft og båtbyggerier gis tilgang til fartøyvernssentrenes kompetanse gjennom informasjonsmateriell, kurs og samarbeidsprosjekter for å tilegne seg nødvendig kompetanse til å kunne utføre antikvarisk arbeid på verneflåten.
- > Mal for dokumentasjon, utarbeidet av fartøyvernssentrene, tilgjengeliggjøres slik at de private verftene kan påta seg dokumentasjonsoppgaver.
 - > Andre verft og båtbyggerier godtar at enkelte istandsettingsprosjekter skal dokumenteres av ekstern fartøyvernkonsulent.

Riksantikvaren

Pb. 1483 Vika, 0116 Oslo

Besøksadresse / Dronningens gate 13

Tlf. / 22 94 04 00

Faks / 22 94 04 04

E-post / postmottak@ra.no

www.riksantikvaren.no