



Eierens rolle

Delprosjekt til Nasjonal verneplan for fartøy

Av Norsk Forening for Fartøyvern

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	3
Bakgrunn/mandat.....	5
Innledning.....	6
Historikk.....	7
Eierne av vernverdige fartøyer og eierskapet.....	10
Frivilligheten i fartøyvernet.....	11
Forslag til tiltak.....	13
Ressurser på fagområdet.....	14
Forslag til tiltak.....	15
Økonomiske utfordringer for fartøyeiere.....	15
Forslag til tiltak.....	15
Driftsmessige utfordringer for fartøyeiere.....	16
Forslag til tiltak.....	16
Behov for økt kunnskap.....	17
Forslag til tiltak.....	17
Intervju av utvalgte.....	18
Noen konklusjoner og tilleggskommentarer.....	22
Litteraturliste.....	25

Sammendrag

Denne rapporten er skrevet av Norsk Forening for Fartøyvern på oppdrag fra Miljøverndepartementet jf. departementets mandat fra juni 2007.

En nasjonal verneplan for fartøyvern ble foreslått av Norsk Forening for Fartøyvern fordi en statlig politikk på fagområdet er ønskelig og nødvendig. I planen skal det gå fram hvordan en kan ta vare på et representativt utvalg fartøy. *Hvordan* vi skal ta vare på fartøyene, er en forutsetning for å få til et representativt utvalg.

Norsk Forening for Fartøyvern er opptatt både av fartøyet som objekt og menneskene bak objektene. Det framtidige fartøyvernet vil også være avhengig av et frivillig apparat rundt fartøyene. Det er dette frivillige apparatet som kan sikre et representativt utvalg slik Regjeringen og Stortinget ber om.

Frivillighetens natur er nettopp at den er frivillig, det vil si at den er ikke statisk og fast. Det er derfor viktig at det offentlige ser den frivillige sektors egenverdi og legger til rette for at grunnlaget for frivilligheten opprettholdes og styrkes.

Tildelingskriterier

Post 74 Fartøyvern har økt til 52 mill. kr i 2009 inkludert Regjeringens tiltakspakke. Beløpet dekker ikke det totalt omsøkte beløpet. Foreningen mener det er viktig å se på tilskuddsordningens måloppnåelse som jf. St.prp.nr.1 er å sikre og sette i stand fredete fartøy og fartøy der det er inngått avtale med eier om vern, og vurdere forslag til endringer som kan være med på å forbedre måloppnåelsen. Foreningen mener at post 74 Fartøyvern fremdeles må økes, men samtidig må man se på muligheten for å endre Riksantikvarens fordelingsnøkkel. Fartøyvernet må gis mulighet til å utnytte tilskuddsmidlene ytterligere. Riksantikvaren må se på hvordan tilskuddsordningen kan være med på å stimulere til frivillig arbeid. Frivillig arbeid er en del av finansieringen.

Vern gjennom bruk

Bruk av fartøy gir en unik mulighet til formidling, gjennom bruk i lag og foreningen, den kulturelle skolesekken, kurs, kulturformidling og historieforståelse. For de fartøy som ønsker sertifikater må regelverket tilpasses bruk av et kulturminne. Annet regelverk som vanskeliggjør bruk av vernete fartøy, gjennom formidling eller mulig inntjening må tilpasses. Andre driftsformer for fartøy som ikke har mulighet til å drive passasjerdrift skal stimuleres.

Landfasiliteter

Ønskes et frivillig fartøyvern må objektene ha et tilholdssted som har et landsiktig perspektiv. Fartøyene må ha en kaiplass, ikke bare når de er ferdig restaurert og i bruk, men også når fartøyet er i restaureringsfasen, eller til og med ligger i "møllpose". Her er det nødvendig at Riksantikvaren som ansvarlig for fagområdet fartøyvern, også er med på å ansvarliggjøre andre offentlige instansers sektoransvar.

Kompetanse

Det må skaffes økte ressurser til arbeidet med fartøyvern; informasjon, rådgivning og oppfølging. Foreningen foreslår at økt kompetanse både hos eier og det offentlige blir prioritert i verneplanen og at forskningsprogrammer på fagfeltet må igangsettes.

Eier og forvalter av vernete fartøy må styrkes

Rollen som eier og forvalter av et vernet fartøy må tillegges en verdi av det offentlige og forholdene må i større grad legges til rette for det frivillige arbeidet og i større samarbeid med de frivilliges interesseorganisasjoner.

Samarbeid

De ulike departementene og direktoratenes sektoransvar må bli mer forpliktende og de ulike departement og direktorat må i større grad samhandle om fagområdet. Norsk Forening for Fartøyvern ønsker at det offentlige blir flinkere til å benytte seg av de frivillige organisasjonenes kunnskap og erfaring og tillegger dette vekt.

Vernestatus

Det kan fredes båter av særlig kulturhistorisk verdi. Norsk Forening for Fartøyvern er positive til fredningsmuligheten og mener det er med på å styrke og legitimere fartøyvernet. Men det er ingen automatikk i at en fredning gir et varig vern. Fredete kulturminner fjernes, ødelegges eller forfaller. Et fredet fartøy vil på samme måte som før være avhengig av at frivillige stiller opp. Norsk Forening for Fartøyvern ønsker en tydeligere forskjell på fredete og vernete fartøy. En avtale om vern av fartøy skal være frivillig og ikke knyttes opp mot mottak av tilskuddsmidler.

Nasjonalt register

Et nasjonalt register har vært etterspurt i flere tiår både fra de frivillige og fra direktoratet. Det er underlig at det til nå ikke har vært nok vilje til å få et register på plass. Foreningen mener det er helt nødvendig at det offentlige tar ansvar for å opprette og drifte et nasjonalt offentlig tilgjengelig register for vernete fartøy. Riksantikvaren bør i samarbeid med Norsk Forening for Fartøyvern, Forbundet KYSTEN og fartøyvernssentrene utarbeide en plan for registrering, innholdskriterier, drifting og så videre.

Bakgrunn/mandat

Kulturminnemeldingen "Leve med kulturminner", Stortingsmelding nr 16 (2004 – 2005) var indirekte årsak til beslutningene om å lage en Nasjonal verneplan for fartøy. På bakgrunn av de konklusjoner som lå til grunn i Kulturminnemeldinga, særlig dette med at myndighetene måtte lage en fredningsplan før fredning i større skala ble igangsatt. Norsk Forening for Fartøyvern var noe bekymret for hva som da ville skje med den øvrige verneverdige flåten. da Energi- og miljøkomiteen på Stortinget hadde Kulturminnemeldinga til høring, fremmet Norsk Forening for Fartøyvern et forslag om å lage en nasjonal verneplan. Denne planen skulle si noe om hvordan man kunne best ta vare på et representativt utvalg fartøyer.

Flertallet mener det er nødvendig å utarbeide en nasjonal verneplan for fartøy der det går fram hvordan en kan ta vare på et representativt utvalg fartøy. (Innst. S. nr. 227 (2004-2005))

Energi- og miljøkomiteens flertall understreket også følgene som er viktig for fartøyvernet og for å styrke fartøyeierens rolle:

Komiteen viser til at fartøyvernet har vært drevet fram gjennom et omfattende frivillig arbeid, og at den frivillige innsatsen fortsatt er grunnlaget for et bredt fartøyvern. Samtidig er det et problem at fartøy forfaller raskere enn andre kulturminner dersom det ikke er kontinuitet i istandsettings- og vedlikeholdsarbeidene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, understreker derfor behovet for at tilskuddsmidlene økes og kommer på et stabilt og forutsigbart nivå. (Innst. S. nr. 227 (2004-2005))

Dette ble samtidig fastlåst i Regjeringens plattform for regjeringssamarbeidet mellom Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, 2005-09, også kalt Soria Moria-erklæringen:

- *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.*

Norsk Forening for Fartøyvern mente at dette var en styrke for fartøyvernet når Soria Moria-erklæringen ga et så tydelig signal om at fartøyvernet i Norge trengte et løft, både økonomisk og noe som kunne beskrive hvordan fartøyvernet skulle formes for fremtiden.

På bakgrunn av det politiske arbeidet ble det bestemt at planen skulle lages i samarbeid mellom forvaltningen og de frivilliges interesseorganisasjoner, Riksantikvaren, Forbundet KYSTEN og Norsk Forening for Fartøyvern. Disse tre parter fikk i oppgave av Miljøverndepartementet å utarbeide et mandat for verneplanen. På grunn av tidspress ble det ikke et nært samarbeid når forslag til mandat skulle lages. Alle tre parter leverte inn egne forslag til mandat. Norsk Forening for Fartøyvern påpekte allerede i denne prosessen bekymring for interesseorganisasjonens innflytelse.

Det endelige mandatet fra Miljøverndepartementet ga de frivilliges organisasjoner i oppgave å utarbeide delprosjekter. Forbundet KYSTEN ble gitt i oppgave å utrede hvordan hensynet til små, åpne båter best kan ivaretas, og Norsk Forening for Fartøyvern fikk i oppgave å utrede eierens rolle i fartøyvernet. Norsk Forening for Fartøyvern sitt delprosjekt ble endelig fastlagt gjennom søknad til Riksantikvaren om midler på bakgrunn av en utarbeidet prosjektskisse.

Innledning

Initiativet til fartøyvern ble tatt av frivillige private krefter, og er ikke et resultat av en nasjonal ideologi eller vernemyndigheters definering av vernefeltet. Det var lokale initiativ som ble tatt for å verne fartøy over hele landet og dette gjenspeiler fartøyvernet og eierrollen innenfor fartøyvernet også i dag. Den frivillige innsatsen innefor fartøyvernet blir også omtalt av offentlige myndigheter som grunnlaget for et bredt fartøyvern (Kulturminnemeldinga, nr 16, 2004-2005) og at den frivillige innsatsen er betydelig og avgjørende viktig for restaurering, oppbygging og drift av vernete fartøy (B.innst.S.nr.9(2005-2006)).

Alle forutsetninger som ligger i utøvelsen av eierskapet og forvalterrollen er helt avgjørende for at man skal kunne ha et fartøyvern inn i uoverskuelig fremtid. Grunnleggende rettigheter og rammevilkår for eier og forvalter av et verneverdig fartøy må være på plass for å kunne sikre et varig vern. Dersom det ikke er tilgang på ressurser, for eksempel tilholdssted for fartøyet, og lagt til rette for at organisasjonen og eierskapet rundt fartøyet skal kunne eksistere i samme tidsperspektiv som "varig vern" av fartøyet, vil frivilligheten slutte å eksistere. Eierskapet må hele tiden stimuleres og motiveres. Man har særskilte utfordringer med tanke på å skape kontinuitet i eierskapet fordi fartøyvernet er tuftet på frivillighet. Disse utfordringene må også den offentlige forvaltningen ta innover seg, og i nært samarbeid med de frivillige og deres interesseorganisasjoner må man kontinuerlig arbeide for å løse disse utfordringene.

Det er dette Norsk Forening for Fartøyvern ønsker å bruke som et utgangspunkt i drøftelsene omkring fartøyeierens rolle i nå og i fremtid. Eierskapet i fartøyvernet er forholdsvis sammensatt, men hovedvekten i den daglige skjøtselen av verneverdige fartøyer drives av frivillige krefter. Som et anslag regner man med et det finnes omkring ti tusen frivillige som på en eller annen måte er involvert i fartøyvernet. Ved siden av de mest aktive frivillige, har flere av fartøyene venneforeninger som støtter opp på andre måter enn direkte fysisk arbeid på fartøyene. I de omkring førti årene som har gått siden første fartøy fikk statlig støtte til ivaretagelsen, har det skjedd forholdsvis store forandringer, både i antall fartøyer som er bevart og i forhold til det offentlige engasjement. Gjennom en samfunnsmessig aksept for dette fagfeltet har også fartøyeierens vilkår forandret seg. Det at fartøyvernet har vokst frem som et initiativ fra grasrota har også hatt en betydning for hvordan dette fagfeltet har utviklet seg. Det at Riksantikvaren liste over verneverdige fartøy har vokst relativt raskt de seneste årene har sannsynlig sin bakgrunn i at eierne trenger økonomisk støtte, og for å kunne seile under Sjøfartsdirektoratets regelverk som "Verneverdig skip" er det kun Riksantikvaren i dag som har myndighet til å gi denne statusen (jf. Sjøfartsdirektoratets regler).

Riksantikvarens målsetninger når det gjelder fartøyvern er:

Det statlege ansvaret og engasjementet når det gjeld fartøyvernet er i første rekkje knytt til å ta vare på eit utval fartøy som er representative for den norske maritime kulturhistoria. Det blir særleg lagt vekt på den kronologiske, tekniske og funksjonelle breidda i utvalet. (www.ra.no)

I dag er det 212 fartøy på Riksantikvarens "Fartøyvernliste", og Norsk Forening for Fartøyverns medlemstall er i 2009 oppe i 132. Det vil si at 62 % av den verneverdige flåten er medlemmer i Norsk Forening for Fartøyvern. Dette er ikke en ubetydelig andel og derfor er foreningens

eksistens som fartøyeiernes talerør overfor myndighetene særdeles viktig. Norsk Forening for Fartøyvern har syv viktige målsetninger i sin formålsparagraf:

- fremme bevaring og varig vern av verneverdige fartøyer
- utvikle og styrke de menneskelige ressurser og materielle vilkår knyttet til vernearbeidet
- arbeide for å skape og å styrke kontinuitet i fartøyenes eierskap og forvaltning
- være aktiv i utviklingen av verneformer innen rammen av antikvariske verneprinsipper
- stimulere til nødvendige omstillinger
- fremme samarbeid mellom fartøyeierne
- sikre solidarisk opptreden overfor myndighetene (Norsk Forening for Fartøyverns vedtekter, sist endret 5. oktober 2007)

I siste revisjon av vedtektenes formålsparagraf, kom to viktige og vesentlige endringer inn som kan ha stor betydning for hva foreningen skal ha av fokus når det gjelder delprosjektet, "Eierens rolle". Det er kulepunkt 2 og 3 som har fokus på menneskene som arbeider for og med fartøyvern. Dette var en milepel for foreningen fordi man gikk fra å være bare objektfokusert til også ha fokus på subjektet, de menneskelige faktorer. Kulepunkt 3 fastslår at eierskap også handler om forvaltning.

I forkant av arbeidet med Nasjonal verneplan for fartøy tok Norsk Forening for Fartøyvern initiativet til en konferanse hvor ulike problemstillinger som kunne ha betydning for verneplanen ble forsøkt belyst fra ulike foredragsholdere. Denne konferansen var nyttig i den forstand at flere relevante utfordringer ble belyst, sett i lys av eierens rolle i fartøyvernet. Dette med representativt utvalg ble også drøftet på konferansen.

Arbeidsmetoden for delprosjektet "Eierens rolle" er basert på eksisterende statistikk i Norsk Forening for Fartøyverns regi, relevant litteratur, seminarreferat, utredninger, Stortingsmeldinger, intervjuer, erfaringer og undersøkelser.

Historikk

Når man skal drøfte eierens rolle i fartøyvernet er det viktig å se tilbake på hvordan fartøyvernbevegelsen oppsto og hvorfor. Innledningsvis ble det nevnt at fartøyvernet i Norge så sin spede begynnelse slutten av sekstiårene ved at noen entusiaster ønsket å ta vare på og sette i stand fartøyer som hadde utspilt sin kommersielle rolle langs kysten. Dette var passasjerfartøyer, små seilfartøyer, los- og rednings-skøyter. De største utfordringene som disse gründerne stod overfor var først og fremst ressurser og aksept hos sjøfartsmyndighetene for å seile og bruke fartøyene. Det var først og fremst utviklingen og moderniseringen som var årsak til at fartøyene ble tatt ut av drift. Fartøyene var utdatert i forhold til utviklingen av regelverket og kravet til effektivitet. En av de viktigste drivkreftene for denne entusiasmen var ved siden av det nostalgiske, ønsket om at disse fartøyene kunne brukes.

Ser man bort fra enkelte bevilgninger til fartøy fra Norsk kulturråd noen år tidligere, var den aller første synlige tilstedeværelsen i fartøyvernet fra norske myndigheter i 1977 da fartøyvernutvalget ble nedsatt av Norsk kulturråd og hadde som mandat å legge faglige, økonomiske og administrative retningslinjer for fartøyvernet i Norge. Dette utvalget hadde som utgangspunkt at

det var de frivillige som var "bærebjelken" i fartøyvernet. Dette vises blant annet gjennom noen av uttalelsene fra fartøyvernutvalget hvor de ønsket å ha en ikke for streng myndighetsregulering av fagfeltet. I og med at det allerede den gang ble lansert at "bevaring gjennom bruk" var en av forutsetningene for et fremtidig fartøyvern, og at disse fartøyene, etter vært som de ble istandsatt, måtte stå på egne ben når det gjaldt økonomi. Utvalget fastslår blant annet:

Krav og føreskrifter som har sammenheng med den nye bruken, kan såleis koma i konflikt med prinsippa for antikvarisk sikring. Dersom ein køyrer for hardt på desse prinsippa, kan det resultera i at det personlege engasjement, som har vore ein drivkraft i fartøybevaringa, blir borte. (Norsk kulturråd 1979, Bevaring og bruk av gamle fartøy).

Etter hvert som fartøyvernet vokste og det kom flere fartøyer til med ulike problemstillinger i forhold til istandsetting og drift, vokste det frem et behov for å få til en felles plattform for hvordan tilpasse fartøyvernet til kulturminnefeltet og til det maritime regelverket. Ønsket om at fartøyeierne skulle organisere seg og opptre som en gruppe, var et behov som alle var enige om.

På et seminar om "Fartøyvernet; status og fremtid" på Isegran ved Fredrikstad i 1984 ble deltagerne som representerte fartøyene enige om å ta initiativ til en pressgruppe som kunne representere de private fartøyverninteressene overfor politikere. En gruppe ble oppnevnt og fikk i oppdrag å fremme forslag til administrasjonsmønster og legge dette frem på et åpent møte for fartøyeiere med siktemål å vedta formål, organisasjonsform og tilhørighet. På konstitueringsmøtet i 1985 var alle 43 fartøy som hadde mottatt økonomisk støtte fra Norsk kulturråd og Miljøverndepartementet invitert. Norsk Forening for Fartøyvern ble stiftet 15. og 16. juni 1985 i Oslo ombord på det tidligere hurtigruteskipet M/S "Håkon Jarl". Formålsparagrafen som ble vedtatt, sa at "Norsk Forening for Fartøyvern skal fremme bevaring av verneverdige fartøy etter antikvariske retningslinjer og at foreningen skal fremme samarbeid mellom fartøyeiere og ha en enhetlig opptreden overfor myndighetene".

Som en avslutning av det historiske bildet er det hensiktsmessig å se på utviklingen av fartøyeierens rammevilkår eller ressurser i vid forstand. Som nevnt, var det et fåtalls fartøy som hadde fått offentlig støtte frem til 1980. I årene fra 1967 til 1978 hadde Norsk kulturråd bevilget ca 2 millioner kroner til fartøyvern. Kulturrådets engasjement for fartøyvernet ble overført til Miljøverndepartementet og man fikk etter vært en konsulentstilling, plassert på Norsk sjøfartsmuseum på Bygdøy. Fartøyvernet fikk en egen post på Statsbudsjettet fra 1983. Som følge av dette ble det bestemt at man ønsket og kartlegge behovet for midler til fartøyvernet. Man fant på den tiden ut at det kunne være ca 70 fartøyer som kunne komme i kategorien verneverdig og at behovet var 14, 7 millioner kroner, mens fartøyvernutvalget konkluderte med at 43 av disse skulle prioriteres. Med utgangspunkt i at fartøyene skulle stå på "egne ben" når de var driftsklare, var bevilgningene stort sett rettet mot istandsetting. Andre resursmessige behov enn kroner og øre er i svært liten grad nevnt i litteraturen før stiftelsen av Norsk Forening for Fartøyvern, bortsett fra seminaret på Isegran i 1984. Norsk Forening for Fartøyverns første arbeidsprogram reflekterte tydelig at fartøyvernet stod overfor flere utfordringer enn bare støtte til istandsetting. Dette dreide seg om regelverk, avgiftsvelde, forsikringsordninger, landfasiliteter, andre driftmessige utfordringer.

Dersom man ser historisk på fartøyvernet i forhold til det øvrige kulturminnevernet, er det kun noen få år siden flytende fartøy fikk anerkjennelse, beskyttelse gjennom lov som kulturminne. Flytende fartøy kom først inn i Kulturminneloven i 1992. Før den tid var det kun fartøyer som lå i jorden eller under vann som hadde lovbeskyttelse. Lovendringen i 1992 beskyttet fartøy i den forstand at dersom de var over hundre år kunne de ikke uten videre føres ut av landet. Det var først i 2000 at fartøy ble omfattet av fredningsbestemmelsen, det gjelder ikke bare fartøy men båter generelt. For å kunne frede en båt, må den ha en "særlig kulturhistorisk verdi". Siden 2000 er to båter fredet. Til sammenligning er det ca 3600 fredete bygninger.

Når Miljøverndepartementet tok over ansvaret for fartøyvernet ble det knyttet strengere vilkår til tilskudd enn det som hadde vært praksis. Den såkalte "Pengeavtalen" ble etablert. Det vil si at fartøyer som fikk tilskudd på mer enn femti tusen kroner, måtte eier skrive under på en avtale som ble tinglyst i Skipsregistret som pant i fartøyet. Norsk Forening for Fartøyvern mente at denne avtalen var ulovlig, i strid med statens bevilgningsreglement og klaget denne saken inn hos Sivilombudsmannen. Norsk Forening for Fartøyvern mener det er tilstrekkelig å ha en tinglyst avtale mellom søker og Riksantikvaren til det omsøkte tiltaket utført og kontrollert. Dette for å sikre at pengene går til det som er omsøkt. Riksantikvaren mente på sin side, at denne nye vern- og vedlikeholdsavtalen ikke var knyttet til penger, men til skjøtsel av fartøyet. Dette til tross for kravet om å skrive under avtalen dersom stønadsbeløpet er på hundretusen kroner eller mer. Norsk Forening for Fartøyvern fikk beskjed fra Sivilombudsmannen at avtalen som var klaget inn ikke var i bruk lenger, derved falt grunnlaget for klagen bort. Riksantikvaren på sin side hevder at denne avtalen er i henhold til statens bevilgningsreglement og at avtalen skal sikre fartøyet et varig vern.

I 1988/89 fikk Norsk Forening for Fartøyvern i samarbeid med Riksantikvaren inn en passus i Sjøfartsdirektoratets regelverk om at fartøyer med status som verneverdig skip skulle kunne få beholde sitt opprinnelige arrangement og løsninger mot eventuelle driftebegrensninger dersom dette kunne ha innvirkning eller en svekkelse av sikkerhetsnivået til det enkelte skip.

Det er utvilsomt at Norsk Forening for Fartøyvern har hatt sin berettigelse. Dette viser utviklingen på flere områder innenfor fartøyvernet, særlig på det politiske plan, økningen i bevilgningen over statsbudsjettet, avgiftslettelser på flere områder og ikke minst når det gjelder som rådgiver og kritiker til den offentlige forvaltningen.

Eierne av vernverdige fartøyer og eierskapet

I dette avsnittet skal vi se nærmere på eierskapet i fartøyvernet. Grunnlaget for tallene i dette kapitlet er Riksantikvarens fartøyliste som er tilgjengelig på Internett. Etter siste telling på Riksantikvarens fartøyliste er det (www.ra.no, lastet ned i februar 2009):

- 132 fartøyer som har mottatt økonomisk støtte fra Riksantikvaren (i perioden 1989 til 2007)
- 164 fartøyer har status som verneverdig skip
- 34 er unntatt fra kondemnering
- 2 er fredet i henhold til Kulturminneloven.
- 212 vernete fartøyer pr. 1. august 2008
- 132 (62 % av 212) fartøyer er medlem hos Norsk Forening for Fartøyvern (alle er ikke på Riksantikvarens liste)

Det er flere ulike eierskapsmodeller, men i denne sammenheng er det mest hensiktsmessig å begrense disse til samme antall kategorier som er på Riksantikvarens fartøyliste. Det blir en nærmere utdyping av de ulike kategoriene etter opplistingen.

- 30 (14 %) er eid av aksjeselskap
- 86 (41 %) er eid av lag/stiftelse
- 48 (23 %) er eid av museum
- 41 (19 %) er eid av private
- 7 (3 %) er eid av offentlige
- 212 (100 %) totalt

Når det gjelder aksjeselskap, som eier 30 (14 %) av fartøyene, har denne organisasjonsformen vært økende i de seneste årene. Vi ser også at nær alle fartøyer som er eid av aksjeselskap er i en eller annen form for kommersiell drift, eller at dette er planlagt når fartøyet er ferdig restaurert. Norsk Forening for Fartøyvern presiserer i denne sammenheng at kommersiell drift ikke nødvendigvis betyr ren profitt hvor eierne av aksjene tar ut store overskudd. De fleste av disse aksjeselskapene drives nok på helt grensen når det gjelder lønnsomhet i forhold til aksjeloven. Dette er ikke ment som en kritisk bemerkning, snarere tvert om. Det kan også tillegges at noen få fartøyer som er eid av stiftelser og museum drives av et driftsselskap som er aksjeselskap. Noen av aksjeselskapene er opprettet som følge av at salg av aksjer skal gi inntekter til fartøyet. Dette selges da som B-aksjer, normalt ikke stemmeberettiget. Tidligere var det andelseierskap som var mer vanlig enn aksjeselskap. Lag og foreninger solgte andeler og som ga rettigheter som medlem i foreningen.

Riksantikvarens fartøyliste viser at 86 (41 %) fartøyer eller eid av lag/stiftelse og utgjør klart den største andelen. Dette har vært den mest tradisjonelle organisasjonsformen innenfor fartøyvernet. De alle fleste av stiftelsene er opprettet med det klare formål å bevare fartøyet eller fartøyene som kulturminner. Dette inngår også som et ufravikelig krav for å bli medlem i Norsk Forening for Fartøyvern (jf. foreningens vedtekter § 2.1) De aller fleste av museene som er

fartøyeiere har også stiftelse som organisasjonsform. Men man skiller her museum og stiftelse som eierform for å gi et tydeligere bilde av eierstrukturen i fartøyvernet.

De 48 (23 %) fartøyene som er eid av museum inngår som regel ikke i museets ordinære drift. Fartøyene drives eller forvaltes av venneforeninger, kystlag, privat personer eller andre enten de er frivillige eller ansatte med direkte ansvar for drift og vedlikehold av fartøyet. De tre fartøyvernssentrene som alle i dag også er museum, eier fartøyer og disse faller da innenfor kategorien museum. Av de fartøyene som er medlem av Norsk Forening for Fartøyvern og er eid av museum, så vi en tid tendens til at disse fartøyene ble, for en kortere periode, distansert fra museenes prioritering når museumsreformen ble innført. Dette skyldes nok en organisatorisk årsak. Flere museer ble slått sammen administrativt gjennom konsolideringsprosessen, og den nye administrasjonen hadde nok ikke samme fokus på fartøyene som på den øvrige gjenstandssamlingen. Dette viser bare hvor viktige de frivillige er for å opprettholde fartøyvernet.

Det er 41 (19 %) privateide fartøyer. Storparten av disse fartøyene er mindre enn gjennomsnittet. Bortsett fra 2 fartøyer, er resten under 50 bruttotonn (volummål, 1 bruttotonn = 100 kubikkfot). 50 BT er viktig og avgjørende grense dersom fartøyet skal sertifiseres. Det er også noen fartøyer som er eid av museum, men som forvaltes og drives av privatpersoner. Disse fartøyene er ikke med i denne kategorien. Privateide fartøy har i en periode ikke vært prioritert innenfor tilskuddsordningen til Riksantikvaren. Dette fordi det har vært vanskelig å forsvare at offentlig tilskudd til private ikke har vært sett på som allmenntilleggende og at risikoen for salg osv. har vært større. Dette har ikke vært praktisert så tydelig i de seneste årene. Men vi ser nå samtidig at andre bidragsyttere, som private fonds, har blitt mer restriktive til å yte tilskudd til privateide fartøy. Mens hos Kulturminnefondet er privateide kulturminner prioritert.

Den siste kategorien er offentlig eide fartøyer som utgjør en så liten andel som 7 (3 %) stykker. Her inngår museumseide fartøyer, hvor museet eies av kommunen. Det er for eksempel fartøy som eies av skolevesenet og derved faller innenfor kategorien offentlig eie. I tillegg til disse fartøyene i offentlig eie, er ikke forsvarets vernet fartøyer tatt med. Men dette viser allikevel at sektoransvaret ikke har slått inn hva gjelder fartøyvern. Staten har i historien eid mange fartøyer som enten de frivillige har tatt over, eller at fartøyene er gått tapt.

Frivilligheten i fartøyvernet

Både i det offentlige og hos foreningens medlemmer er det enighet om at frivillighet er bærebjelken i fartøyvernet. I en spørreundersøkelse Norsk Forening for Fartøyvern gjorde for å få oversikt over hvor mange frivillige som var tilknyttet medlemsfartøyene ble "frivillig" tolket svært forskjellig. For eksempel regnet noen fartøyvernmiljøer alle medlemmer i venneforeningen som frivillige, selv om disse ikke til daglig eller jevnlig stilte opp på dugnader og lignende. Andre regnet bare de som hyppigst deltok, eller som var involvert på den tiden de blir spurt. Dette har gjort det vanskelig å telle de frivillige helt eksakt, men denne rapporten tar utgangspunkt i at det finnes til sammen ti tusen frivillige som er tilknyttet det frivillige arbeidet. I dette tallet er alle i miljøet til medlemsfartøyene i foreningen og fartøyene som er under paraplyen til Forbundet KYSTEN, fartøyeiernes familiemedlemmer osv. tatt med. Uansett antall er det utvilsomt at de frivillige utgjør en enorm verdiskapning både lokalt, regionalt og nasjonalt.

Hva er så drivkraften til de frivillige? Det er sikkert mange ulike elementer som har innvirkning på motivasjon for å være frivillig fartøyverner, men i følge Berkaak er den avgjørende drivkraften til den gjennomsnittlige fartøyverner den erfaringsnære tilknytningen til skuter, fartøyer og kysten som eneste farbare vei for å holde kystsamfunn i gang. Hvis man anslår at to tredjedeler av befolkningen er bosatt ved kysten, eller i kystnære områder, så er ikke dette uten betydning for hvor mange som har tilknytning til eller har en erfaringsnærhet til fartøyer, båter eller kystkultur (Berkaak 1992). Det er en relativt stor del av den norske befolkningen som har, eller kjenner til noen som har hatt befattning med sjøen på en eller annen måte. De første fartøyvernerne, pionerene, hadde alle hatt sjøen som yrke. Dette kan vi også se av den dominansen av menn som er i fartøyvernet også i dag. Den skipsfartskulturen som igjennom århundrer har vært til dels dominert av det mannlige kjønn, gjør at fartøyvernet også blir dominert av menn. Med de store endringene som har skjedd i skipsfarten, ikke minst i kystflåten, kan det hende at den erfaringsnære tilknytningen til sjøen og fartøy har blitt vesentlig endret med tiden. Det har nok også vært et generasjonsskifte i en lang periode på grunn av skipsfartskrisen på 70- og 80-tallet.

Det har vært en uttalt bekymring i fartøyvernet at rekrutteringen av frivillige er sterkt nedadgående. Samtidig har den verneverdige flåten vokst forholdsvis raskt det siste tiåret, noe som kan oppfattes som en tilvekst og en rekruttering av frivillige. Uansett er det skjedd en endring av de frivillige. Det er kanskje folks levesett og mobilitet som endrer på de som er potensielle frivillige. De samfunnsendringer som har skjedd i de seneste årene kan også være en medvirkende årsak til endringer i den frivillige sektor. I Regjeringens stortingsmelding, "Frivillighet for alle" står det blant annet:

Økt internasjonalisering og endringer i moderne kommunikasjonsformer har gitt økte muligheter og endret rammebetingelsene for enkeltindividet, for arbeidslivet og ikke minst for organisasjonene. Dette har ført til et press på den tradisjonelle frivilligheten (St.meld.nr.39 (2006-2007)).

Den samme stortingsmeldingen skriver videre:

Tegn i tiden tyder på at frivillig virksomhet er i endring. Allmenne moderniseringsprosesser og en generell individualisering i samfunnet setter frivillig sektor under press. For å sikre rekruttering av aktive og tillitsvalgte, er det nødvendig å redusere det administrative arbeidet i organisasjonene og frigjøre mer tid til aktivitet.

Når det gjelder frivilligheten i fartøyvernet blir det derfor viktig å finne gode og virksomme tiltak for å stimulere til fortsatt frivillighet. Dette er ikke mulig å få til i hvert enkelt fartøyvernprosjekt alene. Alle må på banen for å bidra til å motivere og stimulere til frivillighet. Ikke minst de offentlige instanser i samarbeid med interesseorganisasjonene. Et større fokus på en nasjonal frivillighetspolitikk vil bidra til at frivilligheten gir en samfunnsøkonomisk gevinst og være høyst bærekraftig. En side av saken er om våre politikere er oppmerksomme på viktigheten av frivillighet, en annen side av saken er om forvaltingsapparatet tar dette innover seg. I 2005 kom Statskonsult med en rapport: "Tilskudd til kulturminnevern. Evaluering av tre tilskuddsordninger under kapitel 1429 Riksantikvaren". Her ble flere elementer av tilskuddsordningen kritisert, men i

denne delen av prosjektrapporten er det kun hensiktsmessig å trekke frem hva Statskonsult sier om tilskuddsordningens betydning for frivilligheten i fartøyvernet:

For å utløse frivillig arbeid og kanskje sikre et bredere representativt utvalg, anbefaler Statskonsult å vurdere om tilskuddsordningen til fartøyvern kan brukes mer strategisk – for om mulig å utløse mer frivillig arbeid, eventuelt også andre virkemidler (Statkonsult, 2005).

Som tidligere nevnt er frivilligheten bærebjelken i fartøyvernet. Norsk Forening for Fartøyvern har ved flere anledninger etterspurt Riksantikvarens holdning til frivillighet. De svarene som har blitt gitt i noen anledninger har blitt oppfattet av foreningen som forholdsvis vage og utydelige. Andre ganger har Riksantikvaren konstatert at det er frivilligheten i fartøyvernet som er den viktigste motoren for fartøyvernet. Det er ønskelig fra foreningens side at Riksantikvaren er mer tydelig både gjennom ord og handling når det gjelder sin holdning til frivillighet. Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren bør samhandle slik at tilskuddsordningen til fartøyvernet får en større betydning for frivilligheten. Det er som oftest eier og forvalter som har størst kunnskap om eget fartøy og vet hvor skoen trykker. Tilskuddsmidler må gis i tillit. Kontroll av tilskuddsmidler bør gjøres gjennom eget tildelingsbrev som er gyldig til tilskuddsmidlene er brukt og ikke bindes opp mot en verneavtale. Avslag på tilskuddsmidler må gis med en begrunnelse. Dette vil føre til vilje til å forbedre seg og øke motivasjonen til frivillighet. Riksantikvaren må øke sine ressurser i fartøyvernet for informasjon, rådgivning og oppfølgingsfunksjoner. Så lenge fartøyvernet er helt avhengig av frivillighet for å eksistere, må også forvaltningen være med på å styrke de frivilliges kår. Med dette menes det å være mer enn bare objektfokusert i vurderingen av hvem som har behov for tilskudd eller ikke. Det å styrke eierens rolle gjennom flere virkemidler enn bare tilskudd til istandsettingsprosjekter, er absolutt nødvendig. Riksantikvaren, gjerne i samarbeid med Norsk Forening for Fartøyvern, bør ha en strategi for å styrke fartøyeierens rolle og de frivilliges rammevilkår. Strategien bør også innholde Riksantikvarens forhold til frivillig arbeid og hvordan dette kan oppmuntres fra Riksantikvarens side.

Forslag til tiltak:

- Riksantikvaren må øke ressursene til fartøyvernet for informasjon, rådgivning og oppfølgingsfunksjoner.
- Rollen som eier og forvalter må oppgraderes og tillegges en større verdi.
- Riksantikvaren må utarbeide en strategi for sitt forhold til frivillige og hvordan frivillig arbeid kan oppmuntres fra Riksantikvarens side.
- Kontroll av tilskuddsmidler gjøres gjennom eget tildelingsbrev som er gyldig til tilskuddsmidlene er brukt jf. søknad og prosjektbeskrivelse.
- Avslag på søknad om tilskuddsmidler gis med begrunnelse.
- Tilskuddsordningen brukes mer strategisk for å utløse frivillig arbeid.
- En avtale om vern av fartøy skal være frivillig for fartøyeier og ikke knyttes opp mot tilskuddsmidler.

- Forbud mot utførsel av kulturminner eldre enn 50 år, må ikke gjelde kulturminner som skal brukes under opphold eller repareres og restaureres i utlandet og som bringes tilbake til Norge innen ett år etter utreise.
- Strukturerte fiskefartøy må få rett til å drive fritidsfiske.

Ressurser på fagområdet

I St.prp.nr.1 (2008-2009) under post 74 Fartøyvern står det: *"Tilskot til viktige sikrings- og restaureringstiltak vil bli tildelt etter følgende prioriteringar: prosjekt som har potensial for stort lokalt engasjement ..."* Norsk Forening for Fartøyvern har også i møte med Riksantikvaren oppfattet at det er ønskelig med mange mennesker i miljøet rundt et fartøy for å få tildelt tilskudd. På den måten blir utgangspunktet at organisasjonen rundt fartøyet må være veletablert før det blir tilskuddberettiget. Dette kan diskriminere fartøy som bør tas vare på av hensyn til representativitet. Det vil også kunne svekke motivasjonen til enkelte frivillige som ønsker å bidra til at fartøyvernet blir styrket. Ønsket om et stort miljø rundt et fartøy henger selvfølgelig sammen med Riksantikvarens vurderinger av størrelse på fartøyet og kompleksiteten i prosjektet som sådan. Samtidig som et urealistisk prosjekt kan bli realistisk, dersom det sprøytes inn nok midler.

Når et fartøy blir istandsatt for store summer på et verft er det viktig at det finnes personer etterpå som kan ivareta fartøyet med vedlikehold, tilsyn og muligens drift. Det er nettopp ivaretagelse av de menneskelige ressursene bak et fartøyvernprosjekt som kan bli en av de store utfordringene i fremtiden og som viser seg å være helt nødvendig for at fartøyet skal tas vare på som et varig kulturminne.

Det er urealistisk å tenke seg et offentlig oppbevaringssted for verneverdige fartøyer uten frivillig innsats. Riksantikvarens ressurser på fartøyvern i dag er marginale i forhold til utfordringer i møte med de frivillige. 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. Dette kommer tydelig fram i de to strategiske målene som er hentet fra Riksantikvarens hjemmeside:

- Riksantikvaren skal systematisere og videreutvikle samarbeidet med frivillige organisasjoner for å styrke deres rolle i kulturminnevernet
- Riksantikvaren skal arbeide for at fredede og bevaringsverdige bygninger, fartøy og anlegg skal være i god stand og ha ordinært vedlikeholds nivå
(http://www.ra.no/Norsk/Om_Riksantikvaren/Strategisk_plan/)

Påstanden om at det er helt nødvendig å styrke Riksantikvarens personalmessige ressurser må ses i lys av hvordan fartøyvernet er organisert i dag innenfor forvaltningen. En av de betydelige forskjellene mellom fartøyvernet og for eksempel bygningsvernet, er lovverket. Bygningsvernet blir ikke bare ivaretatt på direktoratsnivå, men også gjennom kommunal- og fylkesnivå. Dette gjør at ressursene til bygningsvernet er betydelig romsligere. Det skaper også en større nærhet til kulturminnene for de som skal forvalte det offentlige kulturminnevernet. De verneverdige fartøyene er lokalisert langs hele norskekysten. Slike store avstander er en betydelig utfordring for Riksantikvarens rådgivnings- og kontrollfunksjon med lite bemanning. Norsk Forening for Fartøyvern vil stille seg positiv til at ansvaret for fartøyvernet kan desentraliseres til

fylkeskommunen. Enten slik som intensjonen var med overføringsmodellen hos SAVOS, eller delegert ansvar til fylkeskommunen som hos annet kulturminnevern. Hvis kompetansen ikke finnes hos fylkeskommunen må kompetansen innhentes.

Forslag til tiltak:

- Desentralisering av forvaltningsansvaret for fartøyvern til fylkeskommuner jf. overføringsmodellen til SAVOS hvor fylkeskommunen fikk tilsvarende beløp fra Riksantikvaren som de selv bevilget, alternativt delegere forvaltningsansvaret til fylkeskommunen.
- Sektoransvaret må fylles med innhold slik at de ulike offentlige instanser ikke motarbeider hverandre.
- Økt samarbeid på tvers av departement og direktorat slik at sektoransvaret blir forpliktende.
- Riksantikvaren må i større grad ansvarliggjøre andre offentlige instanser når det gjelder fartøyvern som for eksempel kommunenes ansvar gjennom havnevesenet.
- Et fartøy fra utenriksfarten må sikres vern.
- Riksantikvaren bør ha årlige kontaktmøter med Sjøfartsdirektoratet.
- Opprettelse av et offentlig tilgjengelig register for vernete fartøy.

Økonomiske utfordringer for fartøyeiere

Eiere av verneverdige fartøy har mange og kompliserte utfordringer som må løses i hverdagen. Disse utfordringene kan utarte seg forskjellig avhengig av fartøyets størrelse, behov for sertifisering, tilstand, istandsettingsbehov, beliggenhet, tilgang på ressurser med mer. Utfordringen som oftest og tydeligst kommer frem er behovet for penger. Det kan man tydelig se på missforholdet mellom hvor store beløp det blir søkt om på post 74 hos Riksantikvaren og hva som er tilgjengelig av penger på denne posten. Samtidig er antakelig ikke det omsøkte beløpet like stort som det reelle behovet i fartøyvernet. Man må ta i betraktning at fartøyeierne viser en viss nøkternhet når de søker om midler fra en pot som de vet allerede har svært begrenset med midler. Fartøyeiere som har erfart flere avslag kan ha liten tro på at det finnes en mulighet for at deres søknad skal gå igjennom og lar være å søke. Det kan også være mangel på tilgang til ledig kapasitet på verft som gjør at fartøyeier lar være å søke. Fartøyeier kan også være inne i en periode der de selv har begrenset med ressurser slik at de faktisk ikke har kapasitet til å søke om midler. Andre ganger lar man være å søke og utsetter prosjektet fordi man er nødt til å holde driften gående.

Forslag til tiltak:

- Øremerkete tilskuddsmidler til drift og sikring.
- Øremerkede tilskuddsmidler til overrissling.

- Riksantikvaren bør ha to søknadsfrister i året.
- Tydeliggjøre tildelingskriterier for tilskuddsmidler på post 74 Fartøyvern og nedfelles i retningslinjer for tilskuddordningen.
- Flere økonomiske særordninger som gebyrfritak, mva-refusjon og skattefradrag.
- Eier må få forvalte sitt ansvar og kompetanse med å få tilskuddsmidler til å strekke lengst mulig. Arbeidsoppgaver på fartøy må spesifiseres godt og anbud innhentes.

Driftsmessige utfordringer for fartøyeiere

Mangel på penger er ikke den eneste utfordringen til fartøyeieren. Det er også driftsmessige utfordringer både når det gjelder fartøyet og organisasjonen. Dersom fartøy skal ha sertifikater og være under tilsyn av Sjøfartsdirektoratet, er det utfordringer som for eksempel ligger mellom spenningsfeltet vern og sikkerhet. Fartøyets eier må ha en organisasjon som kan administrere, drifte, vedlikeholde og kunne bemanne fartøyet med kompetente personer. Dersom fartøyet driftes med passasjersertifikat er det i tillegg et forholdsvis komplisert forsikringssystem. Videre må eieren ha tilgang på kaiplass og landfasiliteter og muligheter for å sikre en god og klimaregulert opplagsperiode. For å kunne møte alle disse utfordringene må eier ha den kunnskapen som trengs.

Forslag til tiltak:

- Særregler i lov om havner som sikrer vernet fartøy kaiplass.
- Verkestedsfasiliteter og lager må gjøres tilgjengelig.
- Flere passende havneområder må legges til rette for vernet fartøy og formidling av kystkultur.
- Fartøyspesifikk opplæring som kompenserende tiltak for gjeldene krav til personlige maritime sertifikater.
- Mannskap for den vernet flåten må få alternativ beregningsmodell for fartstid.
- Egen rådgiverstilling hos Sjøfartsdirektoratet for vernet fartøy.
- Opprettelse av en digitalt tilgjengelig utstyrsbank.

Behov for økt kunnskap

I statsbudsjettet for 2009 står det at det er registrert et betydelig forfall på den verneverdige flåten, og det er en stor utfordring å snu den negative trenden. Det er ikke bare penger som virkemiddel som skal benyttes for å imøtekomme denne utfordringen. Det er i tillegg øvrige rammevilkår som er avgjørende om denne trenden skal kunne snus. Som utgangspunkt kan vi se på Riksantikvarens Utviklingsnett som høsten 2008 tok opp temaet kompetanse i fartøyvernet. På dette seminaret som samlet både det offentlige, det private og det frivillige, kom det tydelig fram et sterkt behov for økt kunnskapsnivå på alle områder innenfor fartøyvernet. Eierens kunnskapsnivå trenger å bli styrket på mange felt. Fartøyvernsentrene har uttalt at de har mange hull i sitt kunnskapsnivå. I den offentlige forvaltningen trengs det mer kunnskap om fartøyvern og fartøyvernets utfordringer på alle nivå.

Forslag til tiltak:

- Alle instanser innefor fagfeltet bør samarbeid om kompetansekurs, kursmateriell, temahefter og lignende.
- Det må settes økt fokus på forskning. Det må utarbeide en oversikt over forskningsbehovet for fagfeltet og hvordan resultater av forskningsarbeid kan best formidles.
- Økt samarbeid på alle områder innenfor fartøyvernet mellom Riksantikvaren, Norsk Forening for Fartøyvern, Forbundet KYSTEN og Fartøyvernsentrenes fellesråd.
- Igangsette felles kontaktmøter mellom de overfor nevnte instanser.
- Det offentlige må ha forståelse for frivillighetens egenart.
- Det offentlige må ha forståelse for at de frivillige organisasjoner er egne aktører i samfunnet på vegne av en interessegruppe, som verdibærere og som innehavere av spesialkompetanse.

Intervju av utvalgte

I forbindelse med dette prosjektet har syv ulike fartøyvernprosjekter blitt intervjuet ved besøk og per telefon. Alle respondentene har blitt garantert full anonymitet. Intervjuene er tatt opp på diktafon og har blitt slettet når opplysningene er lagt inn i rapporten. For å sikre anonymiteten ytterligere er opplysninger som klart kan avsløre respondenten tatt ut eller hensiktsmessig endret. Utvalg av respondenter er gjort med tanke på fartøytypisk, drifts- og organisasjonsmessige forskjeller.

Hva er den største utfordringen som deres prosjekt står overfor i dag:

Resp 1. *Foruten mer midler til drift og vedlikehold trenger vi sårt flere frivillige som både har teknisk innsikt, de nødvendige sertifikater for å kunne tilfredsstillende bemanningsoppgaven og kunnskap om selve båten. Dette kommer nok med tiden, men det vanskeligste er å få tak i de rette folkene.*

Resp 2. *Vi har søkt Riksantikvaren så mange ganger uten å få penger at vi vet ikke våre arme råd. Vi har også søkt andre, både Stiftelsen Uni, Kultuminnefondet og noen andre. Vi får alltid avslag. Avslagene er som regel begrunnet i at det ikke er nok penger til fordeling. Da burde det være en viss rettferdighet i systemet. Hvis det er riktig at avslaget kommer bare på grunn av for lite penger til rådighet, tror man en stund på at båten er tilskuddberettiget. Etter hvert begynner man å tro at det kan være andre årsaker til at man ikke får penger av Riksantikvaren. Enten at de ikke liker båten, eller at det er noe galt med søknaden. Hvis det er noe annet enn for lite penger, burde de si fra slik at man kan få gjort noe med det.*

Har dere søkt om status som verneverdig skip? Ja, vi har status som verneverdig, men det stod i brevet at vi ikke måtte regne med penger fra Riksantikvaren av den grunn.

Resp 3. *Vi trenger ny motor til vår båt. Vi er på leting over hele landet for å få tak i den rette motoren. Vi kunne tenke oss at det fantes et sted hvor det var en oversikt over hva som finnes av utstyr i de ulike miljøene som driver med veteranbåter. Jeg er sikker på at det både finnes en slik motor som vi trenger, og vi har sikkert også noe som kunne komme andre til gode som vi ikke har bruk for.*

Hvordan ser du for deg at en slik dele/utstyrbank skulle organiseres? Er litt usikker, men enten av Riksantikvaren eller Fartøyvernsentrene. Kanskje kunne dette organiseres av Norsk Forening for Fartøyvern. Egenlig er det ikke så viktig hvem som gjør det bare det blir gjort.

Resp 4. *Vi trenger penger til nytt dekk. Dekket er både slitt ned og råttent. Så må jeg finne noen som kan overta båten og ansvaret etter meg. Du skjønner, jeg begynner å bli gammel og vet ikke hvor lenge jeg holder ut. Har sliti med denna båten i femten år. Nå gåre så tregt at båten råtner fortere enn jeg klarer å vedlikeholde. Det er for mye for meg aleine.*

Har du ingen andre til å hjelpe deg? Nei, jeg eier jo denna båten sjæl, barn og barnebarna gidder jo ikke. De har så mye å holde på med. Men jeg får vel holde det gående til de må arve båten og da kan de gjøre som de vil.

Resp 5. *For så vidt ingen store utfordringer. Vi har fått det meste på skinner. Men vi har jo hver vår en utfordring med Sjøfartskontrollen. De kommer jo alltid med noe nytt på påleggslista hvert år. Selv om vi nå har holdt på i over 20 år med årlige kontroller uten at båten er forandret, klarer inspektøren å finne noe nytt å kikke på. Ikke at det er noen store greier, men noen av tingene synes vi er litt flisespikkeri.*

Etterkommer dere alltid påleggene fra Sjøfartsdirektoratet? *Stort sett. Som sagt er det ikke noen store greier. Det blir bare pes å ta opp kampen med dem. Klaging er så omstendig!*

Resp 6. *Vi har masse utfordringer. Det meste går på å tilfredsstillere regelverket til Sjøfartsdirektoratet. Vi får nye mannskaper hvert år. Da må vi bruke mye penger på kursing. Inntektene dekker nesten ikke våre løpende utgifter i seilingssesongen. Vi har dyr forsikring og betaler mye for kaiplassen. Slipping hvert år koster også mye. Det blir nesten meningsløst å drifte båten med passasjersertifikat når inntekten ikke dekker utgiftene. Kanskje vi burde bruke båten kun for lagets medlemmer, men da blir noe av gleden borte. Vi synes jo det er stas å vise frem båten til andre.*

Resp 7. *I grunn ingen store utfordringer, men jeg kan godt si at for meg virker det som om det er veldig mye klaging i fartøyvernet. Jeg synes at fartøyvernforeningen gjør en formidabel jobb. Det gjør også Riksantikvaren. Men jeg har i grunn ikke noe særlig med noen av dem å gjøre. Jeg har jo en forholdsvis liten båt. Jeg kan vel til en viss grad forstå at de med store båter har helt andre problemer.*

Har du noen gang søkt om midler til båten din? *Nei, dette er stort sett overkommelig med privatøkonomi!*

Som det fremkommer av svarene på dette spørsmålet, er utfordringene noe forskjellig ut fra hva slags type båt/fartøy respondenten har. Det som er felles for fartøyene som er underlagt tilsyn av Sjøfartsdirektoratet, er utfordringer knyttet opp til selve sertifiseringen og opprettholdelse av personlige sertifikater for mannskapene. Det er krav om minimum 12 måneders fartstid i løpet av en periode på fem år. Denne fartstiden er vanskelig å opparbeide på grunn av korte sesonger. Krav til kostbare myndighetspålagte kurs som egentlig er tilpasset den ordinære handelsflåten, kostbart sikkerhetsutstyr med hyppige kontroller, omfattende kontroll av fartøyet med korte intervaller fordyrer arbeidet. Dette er ikke urimelig eller feil, men man bør se på om dette er problemområder som tilpasses bedre til den vernete flåten. Samtidig kan noen av utfordringene som respondentene har svart på, være litt mer sammensatt enn det som kommer til uttrykk i intervjuet. Det kan også være et uttrykk for at regelverket som handler om reders ansvar og plikter er forholdsvis komplisert. En god og målrettet opplæring på kunnskapen om maritimt regelverk vil kunne være med på å styrke eierens rolle, særlig for de eierne med fartøy som er under tilsyn av Sjøfartsdirektoratet.

Neste spørsmål handlet om fremtiden. Hvordan vil fartøyvernet se ut om for eksempel fem til ti år? Her legges ikke ut sitat fra svarene da det var vanskelig å få utfyllende svar til tross for pågåenhet og oppfølgingsspørsmål. Svarene som ble stilt kunne risikere å avsløre hvem personen var eller hvilke prosjekt dette dreide seg om. Som et sammendrag av svarene var det to ting som var ensartet for alle respondentene.

1. Respondenten synes det var vanskelig å besvare dette spørsmålet. Noen trodde at det ikke ville bli så store forandringen på kort tid, bortsett fra et det kanskje var en større vernverdig flåte. En sa at nå når verneplanen kom, vil færre båter få støtte. Dette fordi han ikke tror at det er mulig å gi støtte til like mange båter som i dag, uten at det går ut over kvaliteten på helheten. Det eneste som kunne hjelpe var om staten bevilger en betydelig større sum til fartøyvernet.
2. Det andre som var felles for alle respondentene, var at det måtte komme mer penger til fartøyvern. Dagens nivå holdt ikke, og det var for stor konkurranse om en liten pot. De store fartøyene spiste for mye av "kaka".

Hva tror du er gode og målrettede tiltak som kan bidra til å ha en større tilgang på frivillige til fartøyvernet? Her svarte en stor del at de ulike lag og foreninger må satse på ungdommen. De frivillige må lokkes med goder. En svarte at når de fikk forespørsel fra nye potensielle medlemmer var som regel første spørsmål "hva får jeg igjen for å være medlem"? Han mente at de da ikke hadde forstått hensikten med medlemskapet.

Oppfølgingsspørsmålet var: **Hva kan staten, for eksempel Riksantikvaren, gjøre for å stimulere til frivillighet?** Her kom respondentene igjen inn på penger. Det er nok den alminnelige oppfatningen at penger gjennom offentlige bevilgninger er svaret på de fleste utfordringene. To stykker foreslo å opprette en landsdekkende fartøyvernsskole eller kurssted som kunne holde kurs i alt fra vedlikehold, kulturminnevern, sikkerhetskurs m.m. Dette kunne være med på å øke kompetansen i fartøyvernet. Som en sa; "kunnskap er det beste verktøy"!

Hva er det mest presserende kunnskapsbehovet du eller dine medlemmer har? Kan du også si noe om hva dere selv gjøre for å styrke kompetansen i ditt miljø.

Her var det en markant forskjell på de som representerte fartøy som har sertifikat og de som ikke har sertifikat. En av respondentenes fartøy var ikke i drift og kom ikke til å bli det på en lang stund. En annen var ren lystbåt, og derfor var behovet for økt kunnskap nærmest fraværende. De som var sertifiserte etterlyste mer kunnskap om maritimt regelverk. En mente at opplæringen måtte rettes mer mot læren om hvordan fartøy ble brukt i tidligere tider. Han mente at denne kunnskapen var i ferd med å dø ut. Her ble det nevnt alt fra laste- og lossehandtering, bruk av fiskeredskaper, navigasjon og seilkunnskaper. Godt gammeldags sjømannskap ble understreket. Han sa, "skal vi kunne formidle historien om båten, må dette også innbefatte bruk og håndtering". I tillegg ble det nevnt at når det gjaldt driftsmidler burde det komme offentlig bidrag til alle lovpålagte kurs. Som en sa: "Skal vi kunne ha en rimelig sjanse til å ta vare på båten, må dette bare komme på plass".

Hvordan vil du forholde deg til et forslag om fredning av ditt fartøy? Her ble det utdypet hva dette vil si i praksis. Det ble tilstrebet en nøktern og nyansert fremstilling av hva som er lovhjemlet, hva som er gjort på området med to fredninger samt gitt informasjon om rettigheter

og plikter. Informasjon ble dokumentert fra Internett under intervjuet. Her var det også litt blandete svar. Alle de fartøyeierne som hadde sertifiserte båter svarte ganske entydig på dette spørsmålet. De var litt bekymret for at fredningen skulle gi begrensninger slik at de ikke kunne følge opp pålegg fra Sjøfartsdirektoratet. Bekymringen for fredning hos disse fartøyeierne gikk mest på forholdet mellom vernemyndigheter og sjøfartsmyndigheter. En respondent mente at deres båt mest sannsynlig ikke var fredningsverdig. De kunne heller ikke se om det ville være noen forskjell på om de ble fredet eller ikke. Som en respondent sa: "når jeg ikke forstår det, hvorfor skal da min båt fredes"?

Er det noen forventninger til verneplanen, og tror dere at verneplanen vil påvirke deres rolle som eiere? Som informasjon til respondentene ble det lest opp fra Miljøverndepartementets mandat for Nasjonal verneplan for fartøy. Det de fleste kommenterte etableringen av et nasjonalt register for verneverdige fartøy. Respondentene synes at det var flott med et register, og at dette registret, enten i sin helhet eller delvis, måtte være offentlig tilgjengelig. Igjen kom de aller fleste inn på penger. Som et forslag til virkemiddel for å gjennomføre vernet måtte det komme mer penger til Riksantikvaren. Her ble kunnskapsheving fremholdt som et virkemiddel for bedre vern. Når det gjaldt hva som bør være et representativt utvalg, ble det foreslått alt fra ytterpunktene om færre fartøy enn det som er i dag, til at flåten i dag er langt fra komplett.

Noen konklusjoner og tilleggskommentarer

Det er særlig noen spesielle utfordringer som utkrystalliserer på bakgrunn av innholdet i denne rapporten. Det er:

- Rammevilkår, herunder økte tilskudd
- Bedre muligheter for vern gjennom bruk
- Fredning av fartøyer som virkemiddel for vern
- Kompetanseheving hos fartøyverneren
- Motivasjon, både hos den enkelte eier samt i lag og foreninger

Det er viktig å se på både tildelingskriterier og andre vilkår som er bestemmende for eierens rolle i fartøyvernet. Det å være eier eller forvalter av et verneverdig fartøy byr på mange utfordringer. Det eksisterer kanskje et missforhold mellom plikter og rettigheter. Det som er spesielt for fartøyvernet er at fartøyene er mobile. For å kunne utøve forvaltningsansvaret som følge av å eie et verneverdig skip er det noen rammevilkår som absolutt må være tilstede. Det er å ha et fast tilholdssted for fartøyet, en kaiplass, for lang tid fremover. Det må være muligheter for å foreta vedlikehold og finnes et minimum av landfasiliteter, både for å kunne drifte organisasjonen og ha tilgang til vinterlagring av sårbare gjenstander til fartøyet. Dette burde være en selvfølge, med andre ord en rettighet som fulgte med eierskapet av et flytende kulturminne.

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 fartøyer spredt over hele kysten, er det en umulig å følge opp deres egen ambisjon om en bedre rådgivningstjeneste.

Fartøyvernsentrene sitter i dag på flere konsulentstillinger, og de arbeider mye med dokumentasjon i forbindelse med istandsetting av fartøyene. Norsk Forening for Fartøyvern tror at mange oppfatter sentrenes fartøyvernkonsulenter som sentrenes egne folk som skal skaffe jobber til fartøyvernsentrenes verftsvirksomhet. Disse konsulentene burde kanskje vært administrativt uavhengig av fartøyvernsentrene. Fristillingen vil kunne bidra til at konsulentene får en utvidet rådgivningsfunksjon for fartøyeierne ved at de også kan være behjelpelig med anbudsdokumenter, vern og vedlikeholdsplaner tilpasset eieren og de frivillige, søknader, hjelpe til i kontakten med Sjøfartsdirektoratet med mer. Dette kan også være positivt for fartøyvernsentrene i den forstand at konsulentene får et større nedslagfelt og det kan være med på å kanalisere de "rette" oppdragene til sentrene. Fartøyvernsentrene hevder at de trenger oppdrag som kan gi forskning for å heve deres kompetanse.

Tildelingskriteriene slik de er i dag bør gjennomgås grundig for å se om det er mulig å få mer ut av hver krone. Hva er det som er mulig å endre på i tildelingskriteriene for å styrke eierens rolle og for å stimulere de frivillige? Soria Moria-erklæringen sier noe om forutsigbarhet i bevilgningene. Dette var ment som forutsigbarhet i tildelingene da denne teksten ble foreslått fra Norsk Forening for Fartøyvern. Da er det et ønske om en mer tydeligere og klarere politikk på hvordan man ønsker at disse midlene best skal kunne tilfredsstillende de to momentene som er nevnt ovenfor. Den offentlige forvaltningen og de frivilliges organisasjoner må kontinuerlig drøfte hvordan man best mulig kan oppnå målsettingen om å ta vare på et representativt utvalg vernete fartøyer.

Vern gjennom bruk kan være et fordyrende og destruktivt element i vernet. Fordyrende i den forstand at i løpet av en sertifikatperiode på ett år seiler fartøyet i mange tilfeller bare høyst fire måneder. Destruktivt i den forstand at med de kostnadene som følger av sertifisering tvinges mange fartøyeiere å drive nærmest rovdrift på kulturminnet. For å begrense dette til et minimum, må driftsmidler fra det offentlige også kunne dekke utgifter i forbindelse med deler av sertifikatutgiftene. Selv om verneverdige fartøy har gebyrfritak fra Sjøfartsdirektoratets tjenester, er det relativt store utgifter fra et marginalt budsjett som skal dekkes opp av fire måneders drift. Dette er utgifter til slippsetting, sikkerhetsutstyr, forsikringer, kaileie, myndighetspålagte kurs for mannskapet med mer.

Det er helt nødvendig å se om det er mulig å få til et klarere skille mellom det Sjøfartsdirektoratet har som sitt ansvarsområde og det som er vernmyndighetene ansvarsområde. Det blir ofte veldig vanskelig å drøfte vern med et direktorat som bare har sikkerhet som ansvarsområde. Sikkerhetsaspektet vinner oftest frem i diskusjonen uten at det kommer tydelig frem hvor mye det vil gå på bekostning av kulturminnet. Det er også en stor andel av verneverdige fartøyer som vernes gjennom bruk uten nødvendigvis å være underlagt tilsyn. Dette gjelder fartøyer under femten meter som drives som lystbåt, eller kun brukes av for eksempel en venneforening eller et kystlag. Norsk Forening for Fartøyvern vil samtidig presisere at det er vern av fartøyet som er den overordnede målsettingen og ikke drift, jf foreningens formålsparagraf.

Det er per februar 2009 kun 2 av i alt 212 fartøyer som er fredet. I følge St.prp.nr.16, Kulturminnemeldinga, skal en mindre gruppe fartøyer av særlig kulturhistorisk verdi fredes. Innholdet i selve fredningsvedtaket er bestemmende for hvorvidt dette påvirker eierens rolle og frivilligheten. Det som frem til i dag har vært et viktig prinsipp i vern av fartøyer, er vern gjennom bruk. Bruken av fartøyet har vært av en slik art at sjøfartslovgivningen har vært gjeldene. En av de store utfordringene i fartøyvernet er nettopp spenningsfeltet mellom verneverdige prinsipper og sjøfartslovgivningen. For tiden arbeides det med et særskilt regelverk for vernete skip. Det gjenstår å se om denne forskriften vil løse opp i dette spenningsfeltet. Dersom fredningsvedtaket blir utformet på en slik måte at fartøyet ikke vil kunne tilfredsstille Sjøfartsdirektoratets regelverk, er eneste løsning å bevare fartøyet ved kai eller på land. Hvis dette blir en realitet kan det gå utover en viktig motivasjonsfaktor for de frivillige. Et fredningsvedtak kan også bidra til å øke de formelle og administrative oppgaver for eier, som for eksempel dispensasjonssøknader ved reparasjoner som følge av pålegg fra Sjøfartsdirektoratet.

Norsk Forening for Fartøyvern er positive til fredningsmuligheten og mener det er med på å styrke og legitimere fartøyvernet. Men det er ingen automatikk i at en fredning gir et varig vern. Fredete kulturminner fjernes, ødelegges eller forfaller. Et fredet fartøy vil på samme måte som før være avhengig av at de frivillige stiller opp. Norsk Forening for Fartøyvern ønsker en tydeligere forskjell på fredete og vernete fartøy. En avtale om vern av fartøy skal være frivillig og ikke knyttes opp mot mottak av tilskuddsmidler.

Kompetanseheving en nødvendighet for å styrke eierens rolle. Arbeidet med å utrede kompetansebehovet i fartøyvernet må fortsette. Det bør settes i gang et opplæringstilbud til nye og gamle fartøyvernere. En økt satsing på forskning vil være med på å sikre en slik kompetanseheving. Norsk Forening for Fartøyvern mener at kompetansen på alle nivåer bør styrkes. De frivillige som på mange måter er de egentlige fartøyeksperter, må få styrket sin

kompetanse på felt som for eksempel regelverk, prosjektbeskrivelse og dokumentasjon. Alle de som arbeider med fartøyvern i det offentlige har behov for å styrke sin kompetanse på de frivilliges arbeid og status som aktører i samfunnet jf. regjeringens Frivillighetsmelding. Kompetanseheving i seg selv kan være motiverende. Mer forskning og styrking av kompetansen kan gi synergieffekter langt utover fartøyvernet. Dette kan være med på å sette fartøyvern på agendaen til kulturminnevernutdanningen i Norge.

Motivasjonen hos de frivillige kan styrkes gjennom at eierens rolle styrkes. Dersom rammevilkårene på flere plan bedres og med en synlig fremgang er dette med på å motivere. For fartøyeier vil det oppleves som man blir sett og hørt, at det finnes et lys i tunnelen. Det å få avslag på søknad om tilskuddsmidler år etter år, med den enkle begrunnelsen at tilskuddsmidlene er knappe, vil kunne skape det som heter "negativ beredskap" hos de frivillige. En god illustrasjon på en som har negativ beredskap, er når fartøyeier sier at "nå gidder jeg ikke å søke mer, fordi vi kommer aldri oppover i søknadsbunken allikevel". Det er både tidkrevende og for enkelte et ork å skive en søknad. Dersom avslagene på tilskudd blir mer tydelig og mindre generelle, vil dette gi en reell klagemulighet jf. Forvaltningsloven, og søkeren gis mulighet for å korrigere seg sett i lys av avslaget.

Samarbeidet mellom vernemyndigheter og interesseorganisasjoner kan være en avgjørende faktor for å styrke eierens rolle. Norsk Forening for Fartøyvern er en av to interesseorganisasjoner i Norge som befatter seg med fartøyvern som interessefelt. Storparten av den aktive verneverdige flåten er medlemmer i Norsk Forening for Fartøyvern. Det er fartøyene som får medlemskap og ikke menneskene. Forbundet KYSTEN derimot, har mange tusen medlemmer som kan ha fartøyvern som interesse, men favner allikevel over flere saksområder som ligger utenfor det som kan ha betydning Norsk Forening for Fartøyvern.

De ulike departementene og direktoratenes sektoransvar må bli mer forpliktende og de ulike departement og direktorat må i større grad samhandle om fagområdet. Norsk Forening for Fartøyvern ønsker at det offentlige blir flinkere til å benytte seg av de frivillige organisasjonenes kunnskap og erfaring og tillegger dette vekt.

Nasjonal verneplan for fartøy skal vise hvordan ta vare på et representativt utvalg fartøy. I defineringen av hva som skal være et representativt utvalg er det viktig å se på hvem og hva som skal representeres. Hvem og hva er det vi ønsker skal vises i det utvalget av kulturminner som gjøres? Norsk Forening for Fartøyvern mener at et representativt utvalg fartøy skal vise fartøyer både som var vanlige og alminnelige og er representativt på bakgrunn av antall, men også sjeldenheter må tas med fordi det representerer mangfoldet. Et representativt utvalg må legge til grunn kriterier som geografisk utbredelse, funksjon, bruksområde, fartøytype, byggeteknikk, materialbruk, framdriftsmiddel, hva som er sjeldent og hva som har vært svært vanlig. Utvalget må også vise sosial-, samfunns-, nærings- og teknologi og industrihistorie, håndverksmessig kvalitet, symbolverdi, personalhistorie og historiske hendelser.

Litteraturliste

Berkaak, Odd-Are, "Ressursbruk, bevaringsideologi og antikvarisk praksis i fartøyvernet, 1992

Kultur- og kirkedepartementet, "Frivillighet for alle", Stortingsmelding nr. 39, (2006-2007), 2006

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

Miljøverndepartementet, St.prp. nr. 1 (2008–2009), 2008

Norges Forskningsråd, "Fartøyvernet i Norge (Kunnskapsbehov)" Rapport frå seminar 21. -23.- oktober 1992, Florø, 1993

Norges Forskningsråd, "Kunnskapsbevaring og kunnskapsformidling i fartøyvernet" (Asbjørn Klepp) FOK-programmets skriftserie nr. 20, 1994

Norsk Forening for Fartøyvern, elektronisk referanse, "Fartøyvernet i Norge" av Kjell-Olav Masdalen, lokalisert 2009. Verdensveven: <http://www.norsk-fartoyvern.no/nfff/media/show/382/>

Norsk Forening for Fartøyvern, referat fra konferanse om nasjonal verneplan fro fartøy, 2006

Norsk Forening for Fartøyvern, *Riksantikvarens statusrapport for fartøyvernet*, 1995.

Norsk kulturråd, *Bevaring og bruk av gamle fartøy* (Innstilling av 20. juni 1978 revidert i mars 1979 frå utval nedsett av Norsk kulturråd 23. juni 1977), 1979.

Riksantikvaren, "Femårs (1996-2000) handlingsplan for fartøyvernet", 1995.

Riksantikvaren, "Riksantikvarens handlingsplan for fartøyvern 2002-2006", 2002

Riksantikvaren, elektronisk referanse, "Arbeidsområder - Fartøyvern" - Lokalisert 2009. Verdensveven: <http://ra.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=4855>

Riksantikvaren, elektronisk referanse, "Riksantikvaren arbeider for", Om Riksantikvaren – Strategisk plan. Verdensveven: http://ra.no/Norsk/Om_Riksantikvaren/Strategisk_plan/

Statskonsult, "Tilskudd til kulturminnevern. Evaluering av tre tilskuddsordninger under kapittel 1429 Riksantikvaren", 2005.

Stortinget, elektronisk referanse, "Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Leve med kulturminner" - Innst. S. nr. 227 (2004-2005). Verdensveven: <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/2004-2005/inns-200405-227/>

Stoltenberg II Regjeringen (Soria Moria erklæringen). Politisk plattform for en flertallsregjering, utgått av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, 2005