



Oslo 30. januar 2019

Klima- og miljødepartementet
postmottak@kld.dep.no

Innspill til Stortingsmelding om fremtidens kulturminnevern

Norsk Forening for Fartøyvern takker for muligheten til å komme med innspill til ny kulturminnemelding.

Fartøyvern og kystkultur: Muligheter og utfordringer

Kystkultur og fartøyvern må fortsatt være et innsatsområde i kulturminnepolitikken. Kulturminnefeltet er svært utsatt for vær og vind og store klimaendringer. Det er en kontinuerlig prosess å holde fartøyene vedlike og en større utfordring med vedlikehold innen fartøyvern enn bygningsvern. Området trenger økonomisk særbehandling for å hindre frafall og for å sikre en berettiget plass innen kulturminnevernet. Det er en utfordring med stort etterslep på istandsetting av vernede og fredete fartøy. Dette er i beste fall fordyrende og i verste fall vil det føre til tap av viktige kulturminner. Det er derfor viktig at hele feltet får et økonomisk løft, bedre forutsigbarhet i tildeling av midler og gode planer for istandsetting.

I det følgende vil vi se på hvilke muligheter og utfordringer som finnes og se på hvordan kulturminneforvaltningen bør møte disse utfordringene. Tilslutt vil vi komme med forslag til hvordan Norsk Forening for Fartøyvern kan bidra.

Farokonvensjonen

Farokonvensjonen er Europarådets rammekonvensjon om kulturarvens verdi for samfunnet og legger til grunn alles rett til kulturarv og involvering av kulturarven. Disse prinsippene gjenspeiles i fartøyvernet som har vokst fram fra grasrota og er i stor grad den dag i dag tuftet på frivillighet. Det er de frivillige selv som bestemmer hvilket fartøy som er verdt å ta vare på. Det er derfor viktig at forvaltningen også fanger opp fartøyene som ikke er vernet etter antikvariske prinsipper, men som likevel har en samfunnsmessig status som kulturminne.

Fartøyvernet er et forholdsvis ungt vernefelt og det er derfor viktig at det har sin plass i kulturminnevernet og er et satsningsområde for kulturminneforvaltningen. Den beste måten å gjøre dette på er å ta vare på menneskene rundt: De frivillige.

Frivillighet

Fremtidens fartøyvern vil være avhengig av det finnes et frivillig apparat rundt fartøyene. Frivillighetens natur er nettopp at den er frivillig, det vil si at den ikke er statisk og fast, og kan lett dø ut. Det er derfor viktig at det offentlige ser den frivillige sektors egenverdi og legger til rette for at grunnlaget for frivilligheten opprettholdes og styrkes. Dette må gjøres gjennom økte tilskuddsordninger til fartøyvernprosjekter og driftstilskudd til frivillige organisasjoner, momsfratak, tilpasning av regelverk, enklere og rimeligere sertifisering, sikkerhetskurs og andre relevante kurs.

En god frivillighetspolitikk for fartøyvern vil tilføre økte ressurser som næring, arbeidsplasser, kompetanse, stedsutvikling, identitet, tilknytting, sosiale og helsebringende faktorer, i tillegg til at selve kulturminnet blir tatt vare på.

Vern gjennom bruk

Bruk av fartøy er avgjørende for kulturminnevernet og gir en unik mulighet til formidling og opprettholder en forståelse for kunnskap, kultur og historie. Gjennom å bruke et fartøy overføres sjømannskap til neste generasjoner. Et fartøy som utstillingsmodell fører ofte ikke til god nok forståelse. Det er først i bruk at det skapes opplevelser og inntrykk. Hva er vel bedre enn å seile et historisk fartøy? Uten bruk forfaller også fartøyet, noe som er svært fordyrende. Det er derfor viktig at det også kommer inn driftsmidler slik at bruk sikres. Inntjeningsmulighetene til frivilligheten dekker ikke alle driftskostnader.

En forutsetning for vern gjennom bruk er at det finnes havnefasiliteter, arbeidshavner, slipper og regelverk som gjør det mulig å formidle verneverdige fartøy. Mer om dette:

Havner

Havner i Norge er i dag under endring. Utbygging skjer raskt, og store arealer blir bygget om til næring og eiendom. Her frykter vi at havners inntjening blir prioritert fremfor vår felles kystkulturarv. Vi ser tendensen i forslaget til ny havne- og farvannslov hvor det ikke er tatt nok hensyn til fartøyvern og de lokale frivillige¹. Vi håper dette blir tatt hensyn til i ny utredning av lovforslaget som Regelrådet anbefaler.

¹ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-nou-2018-4-sjoveien-videre--forslag-til-ny-havne--og-farvannslov/id2593300/?uid=da42aeb2-00ac-4e01-877b-4b70ef80579e>



Riksantikvaren advarer i Nasjonal verneplan for fartøy² nettopp mot at kommuner står friere til å ta kommersielle hensyn, noe som kan forringe vernede fartøyers mulighet til kaiplass. Havnen kan fort bli et foretak hvis formål kun er å tjene penger. Verneverdige båter kan bli fortrenget til fordel for store cruiseskip eller flytebrygger for fritidsbåter, slik vi ser i Tvedestrand havn hvor fartøyvernerne mener at næringsliv blir prioritert fremfor kystkultur.³

Båten har ikke lenger plass i dagens havn, og bygninger og anlegg som tidligere har vært knyttet til kystkulturen blir revet. Her er det stort potensiale til gjenbruk. Samtidig må man være klar over at kulturminner som fartøy og anlegg ikke må brukes som tomme kulisser. Uten mennesker, aktivitet, lukt og lyder har man ikke et levende kulturminnevern, og det taper sin verdi. Havner kan gi identitet og stedsutvikling for et område. Det kan skape store verdier og næring å ha en veteranbåthavn der folk kan legge turen for å se på båter, slik vi ser for eksempel Holbæk i Danmark⁴.

Vernede og fredete fartøy eksisterer ikke for å ha inntjening, de skal være til glede for alle i samfunnet og de bidrar til at folk trekkes ned til havnen for å oppleve fartøyene. Norske havner må legge til rette for veteranbåthavner, arbeidshavner og gratis kaiplass for vernede og fredete fartøy.

Styrke sektoransvaret og justere regelverk

Alle statlige sektorer har et ansvar for å ivareta kulturminneverdiene innenfor sin sektor. Men vi opplever at det ikke blir lagt til rette for våre flytende kulturminner, for eksempel opplever vi stadig strengere krav om sertifikater som byr på problemer for våre frivillige som seiler innaskjærs på en godværsdag, ikke i full storm på Nordsjøen. At samme regelverk og krav skal gjelde for dem synes vi er urimelig. Dette henger også sammen med vern gjennom bruk. Blir regelverk og kostbare sertifikater for vanskelig å forholde seg til, får fartøyene heller ikke muligheten til å seile. Regelverket oppleves lite praktisk og mer basert på teori enn på kunnskap om sjømannskap og fartøytyper.

Et annet eksempel er foreninger som eier to vernede fiskefartøy. Disse får ikke fiske som to fritidsbåter, men som ett fordi foreninger sees på som en person uavhengig av hvor mange verneverdige båter de tar vare på. Det vil si at de kan lande torsk for kun 1 båt. Dette er uheldig for de som tar vare på flere kulturminner. To vernede fartøy betyr to vedlikeholdsbudsjett. Direktoratene har her et ansvar å tilpasse egne regelverk.

² Nasjonal verneplan for fartøy 2010-2017, Riksantikvaren 2010

³ www.norsk-fartoyvern.no/2018/06/tvedestrand-prioriterer-naeringsliv-fremfor-kystkultur

⁴ <https://havneguide.dk/da/havn/holbaek-gl-havn>

Kompetansen om kulturminner og om eget ansvar er for lav, og tilpasningsviljen oppleves for liten. Sektoransvaret må styrkes for et bærekraftig fremtidig fartøyvern. Statlig sektor skal ha ansvar og må legge til rette for vern av sektorens egne kulturminner og kulturmiljøer og skal som myndighetsutøvere sikre at hensynet til kulturminner blir godt ivaretatt. Fartøyene våre er arven etter både sjøfarts- og fiskeridirektoratet og annen maritim virksomhet. Uten tilpasninger i regelverk vil det heller ikke bli gode løsninger for fartøyvernet. Samordning av de ulike sektorene og helhetlig kulturminnepolitikk blir i denne sammenheng viktig.

Sørge for økonomisk forutsigbarhet

Økonomiske tilsagn fra ulike aktører gis ofte innenfor et kalenderår og utbetales ofte ikke før i mars/april. Dette fører til stopp i prosjektene og vil også gå ut over verksteder og håndverkere. Vi ønsker derfor flerårige midler for å skape forutsigbarhet for alle involverte og for bedre framdrift i fartøyvernprosjektene.

Nasjonal verneplan for fartøy

Fartøyvernet er en av oppgavene som skal overføres til regionene i 2020. En fare med regionalisering av fartøyvernet er at det nasjonale ansvaret blir utydelig. Det er derfor viktig at det eksisterer nasjonale planer og mål for fartøyvernet og en ny Nasjonal verneplan for fartøy må utarbeides. Det er helt nødvendig med en nasjonal strategi for hvordan et representativt utvalg fartøy skal kunne bevares for fremtiden. Forrige nasjonal verneplan gikk fram til 2017, det etterlyses nå en ny norsk verneplan for fartøy som også tar for seg de nye utfordringene som regionaliseringen vil gi.

Immaterielt kulturminnevern

Fremtidens fartøyvern må ha en helhetlig tenkning av materiell og immateriell kulturarv. Et fartøy som objekt har ingen verdi hvis man ikke kjenner til historien om menneskene rundt, båtbygging, håndverk- og byggeteknikker, kunnskap om seiling, dampkjele, fiske, havnedrift, fyrvokting, konservering av mat osv. Dette er kunnskap som er i fare for å gå tapt. En stor del av disse tradisjonene blir ivaretatt gjennom fartøyet og vernet av det.

Rundt hvert fartøy er det store levende miljøer som ofte teller flere hundre personer. Ved siden av å gi midler til restaurering av fartøyet kan det offentlig gjennom å gi støtte til kurs og voksenopplæring i studieforbund sørge for at det immaterielle består, i tillegg til å satse på yrkesfaglig kompetanse rettet mot fartøyvern.



Forskning og utdanning

Vi mener fartøyvern er et eget fagfelt som bør løftes inn i høyere utdanning. Norge har behov for personer i fartøyvernet med høy faglig kompetanse. Ettersom fartøyvernet nå blir overført regionene blir det større etterspørsel etter slik kompetanse og et stort behov rundt om i hele landet for denne type kunnskap. Riksantikvaren etterlyser også kulturvernkunnskap lokalt i deres rapport utarbeidet i 2017 av Oslo Economics om hva som hindrer næringsvirksomhet med utgangspunkt i kulturminner⁵.

Vi ser for oss en modul om fartøyvern i et allerede eksisterende høyskole- eller universitetsfag, som for eksempel kulturminneforvaltning ved NTNU og museologi- og kulturarvstudier ved Universitetet i Oslo.

Verdiskaping

Kulturarven er viktig for å utvikle gode, livskraftige lokalsamfunn og et variert næringsliv, skriver Riksantikvaren på sine hjemmesider⁶. Dette er vi enig i. Fartøyene bør brukes lokalt og bidra til både miljømessig, kulturell, sosial og økonomisk verdiskaping. Her ser vi store muligheter med regionaliseringen. Økt kunnskap om verdiskaping gir større muligheter for at kulturminnene blir ivaretatt, skriver Riksantikvaren videre, og har flere filmer om ulike verdiskapningsprosjekt som kilder på sine hjemmesider.

Et fartøyvernprosjekt bestiller lokale håndverkere, bestiller plass på slipp og verksted, tar turister med på tur, tar skolebarn med i den kulturelle skolesekken, trekker folk ned i havna og flere folk til stedet som genererer innkjøp på butikker, i restauranter og annet, det bidrar til å integrere innflyttere i lokalmiljøet som frivillige, bidrar til bevaring av kulturminnet, noe som er et gode for hele samfunnet, og skaper god stedsutvikling og identitet.

Man må bare huske at frivillige ikke er profesjonelle når man innlemmer dem i turistnæringen. Våre frivillige ønsker å bidra, men man kan ikke forutsette samme leveranse som hos profesjonelle. Dette må poengteres nå som man ønsker kulturminneformidlingen inn i turistnæringen. Vi har eksempler på fartøy som har slitt ut sitt mannskap, en slik situasjon ønsker vi ikke for frivilligheten vår. De bidrar allerede så mye til verdiskapingen.

⁵ <http://www.kulturarv.no/vern-gjennom-bruk-hva-hindrer-naeringsvirksomhet-med-utgangspunkt-i-kulturminner>

⁶ <https://www.riksantikvaren.no/Tema/Verdiskaping>

Rapporten Cultural Heritage Counts for Europe utarbeidet i 2015 av CHCFE Consortium påpeker nettopp verdiskaping med sine 10 hovedfunn⁷. Blant annet viser de til at kulturarvsektoren generelt produserer 26,7 indirekte jobber for hver direkte jobb⁸, skaper unik identitet for stedet⁹, og stimulerer utdanning og livslang læring¹⁰.

I tillegg vet vi at deltakelse i frivillig arbeid skaper god psykisk helse for eldre og middelaldrende¹¹, aldersgruppen som har vært mest aktive i fartøyvernet hittil.

Norsk Forening for Fartøyvern: Hva gjør vi og hva kan vi bidra med?

Norsk Forening for Fartøyvern er en interesseorganisasjon for verneverdige fartøy. Foreningen er viktig for de frivillige ved at de forener, fører en samlet politikk og er en stemme for hele det frivillige fartøyvernet.

Gjennom årene har foreningen opparbeidet stor kompetanse på fartøyvern som vi gjerne vil bidra med og stiller til disposisjon. Dette kan gjøres gjennom kurs, opplæring og videreføring av kompetanse. I tillegg er vi – og ønsker fortsatt å være – en samhandlingspartner for det offentlig og blir gjerne tatt med i råd, veiledning, ekspertutvalg, oppdrag som utredninger, prosjekter og annet. Vi håper sterkt å kunne bidra i framtidens kulturpolitikk og ønsker å bli tatt enda mere med i dette arbeidet.

Vi vil få minne om den nye regjeringsplattformen som fremhever at norsk fartøyvern må styrkes og regelverk tilpasses¹². Her ønsker vi å bidra.

Oppsummering

Fartøyvernet trenger et økonomisk løft og økonomisk særbehandling for å hindre frafall og for å sikre en berettiget plass innen kulturminnevernet. Det er en kontinuerlig prosess og utfordring å holde fartøyene vedlike. Fartøyvernet er et forholdsvis ungt vernefelt og det er derfor viktig at det har sin plass i kulturminnevernet og er et satsningsområde for kulturminneforvaltningen.

⁷Cultural Heritage counts for Europe, executive summary, s. 19-29:
http://blogs.enactc.org/culturalheritagecountsforeurope//wp-content/uploads/2015/06/CHCFE_REPORT_ExecutiveSummary_v2.pdf

⁸ Cultural Heritage counts for Europe, executive summary, s. 21

⁹ Cultural Heritage counts for Europe, executive summary, s. 20

¹⁰ Cultural Heritage counts for Europe, executive summary, s. 29

¹¹ <https://nhi.no/psykisk-helse/psykisk-egenpleie/frivillig-arbeid-gir-bedre-mental-helse/>

¹² <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/politisk-plattform/id2626036/>



Den beste måten å satse på fartøyvernet i fremtiden vil være å

- sikre istandsetting og vedlikehold av fartøyene, etterslepet må minskes
- legge til rette for at frivilligheten opprettholdes gjennom økte tilskuddsordninger til fartøyvernprosjekter, øke driftstilskudd til frivillige organisasjoner, momsfratak, tilpasning av regelverk, enklere og rimeligere sertifisering, sikkerhetskurs og andre relevante kurs
- legge til rette for vern gjennom bruk, herunder også driftsmidler til fartøyene
- legge til rette for at kystkulturarven prioriteres fremfor havners inntjening
- utarbeide ny nasjonal verneplan for fartøy
- sørge for at det immaterielle består ved å øke satsingen på kurs og yrkesfaglig kompetanse
- løfte fartøyvern som fag inn i høyere utdanning for å sikre kompetanse i regionene
- styrke sektoransvaret, justerer regelverk og samordne kulturminnefeltet
- passe på at forvaltningen også fanger opp fartøy som ikke er vernet etter antikvariske prinsipper, ref. Faro-konvensjonen
- sørge for økonomisk forutsigbarhet
- se verdien av fartøyvernets verdiskapning, for eksempel produserer kulturminnevernet 26,7 indirekte jobber for hver direkte jobb, skaper god psykisk helse blant eldre, og stimulerer utdanning og læring
- ikke sidestille profesjonelle aktører i turistnæringen med frivillige aktører
- følge opp regjeringsplattformen ved å satse på norsk fartøyvern
- ta med Norsk Forening for Fartøyvern inn i arbeidet i fremtidens kulturpolitikk

Med vennlig hilsen
Norsk Forening for Fartøyvern

(sign.)
Hedda Lombardo
generalsekretær

(sign.)
Kari Anne Flaa
rådgiver