

Veileder til eiere av verna og freda fartøy



Versjon I 2022
Riksantikvaren 2022

Stikkord / Veileder/Fartøyvern/Fartøy/Vernet skip/Fredet skip

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 + Savant

Forsidefoto / Klinkbåter. Foto / Tuva Løkse, Riksantikvaren

Innhold

Kap. 1 Fartøyvernet i Norge bygger på frivillig innsats	4
Kap. 2 Vern gjennom bruk	6
2.1 Frivillig engasjement i fartøyvernet	7
Kap. 3 Verna og freda fartøy	8
3.1 Verna skip	8
3.2 Freda skip	8
Kap. 4 Plikter og rettigheter som følger av vern og fredning	10
4.1 Alle tiltak ut over vanlig vedlikehold krever tillatelse fra forvaltningen	10
4.2 De antikvariske retningslinjene	11
4.3 Vedlikehold av et verna eller freda fartøy	11
4.4 Dispensasjon	12
4.5 Rettigheter	15

KAP. 1

Fartøyvernet i Norge bygger på frivillig innsats

Denne veilederen er for eiere av fartøy som er freda eller har status som vernet skip. Her får du informasjon om hva disse statusene innebærer for deg som eier. For mer informasjon om verna og freda fartøy, og fartøyvernet i Norge, se: www.ra.no/fartoyvern

ENKELT OM FORMÅLET MED IVARETAKELSE AV FARTØY

Verna og freda fartøy er spor etter vår maritime kultur og viktige representanter for blant annet historie, håndverk og maritim teknologi. De representerer alle sider av norsk sjøfart, med fiske, vare- og persontransport, rekreasjon, infrastruktur, forskning, utenriksfart og handel.

Det er en målsetting at et utvalg fartøy som representerer vår maritime kulturarv blir bevart for de generasjonene som kommer etter oss. Den som eier et fartøy med status som freda eller verna skip har et særskilt ansvar for å ta vare på en viktig del av Norges maritime kulturminner.

DE FRIVILLIGE ER BÆREBJELKEN I FARTØYVERNET, OG EIERNE ER STOLTE AV SINE KULTURMINNER

Uten innsatsen fra disse ildsjelene ville det ikke vært mulig å ta vare på alle de fartøyene som vi tar vare på i dag. En vesentlig del av det å eie og drifte de verna og freda fartøyene er å ivareta de kvalitetene fartøyene hadde da det ble verna eller freda, men samtidig bruke dem slik at de blir synlige og tilgjengelige for offentligheten.

Å EIE ET FARTØY KAN LIKEVEL BY PÅ UTFORDRINGER

De fleste verna og freda fartøy har utspilt sin rolle i aktiv drift, men behovet for vedlikehold vedvarer. Den som eier et fartøy med status som freda eller verna skip har påtatt seg et særskilt ansvar for å ta vare på en viktig del av Norges kulturminner. Behovet for kunnskap og ressurser kan oppleves utfordrende og det kan i noen tilfeller medføre en utfordring å forene fortid og nåtid på en hensiktsmessig måte i hverdagen.

KULTURMILJØFORVALTNINGEN ER HER FOR Å BISTÅ DEG

Kulturmiljøforvaltningen, det vil si Riksantikvaren, fylkeskommunene og Sametinget, skal legge forholdene til rette og bistå eierne med råd og veiledning. Vi ønsker derfor med denne veilederen å gjøre viktig informasjon lett tilgjengelig for eiere av fredede og vernede fartøy.



SALONGBÅTEN «FAUN» FRA 1916 HAR HATT FLERE PROMINENTE EIERE. En av disse var Norges første statsminister, Christian Michelsen. Båten var ferdig restaurert i 2005 og brukes nå i turistfart med opptil 12 passasjerer. Foto: Tuva Løkse, Riksantikvaren

KAP. 2

Vern gjennom bruk

Vern gjennom bruk er det sentrale prinsippet i fartøyvernet. Det er en målsetting at fartøyene holdes operative, slik at de i størst mulig grad kan drive formidling gjennom å være tilgjengelige for publikum og oppleves i sine kulturmiljø. Dette medfører at nedbrytingskrefter i form av slitasje, klimapåvirkning og korrosjon, i tillegg til slitasje ved bruk, i stor grad får holde fram som før, og at håndverkskunnskapen knyttet til drift, reparasjon og vedlikehold følgelig også må opprettholdes og sikres dersom fartøyene fortsatt skal kunne benyttes..

Når et fartøys alder er blitt langt høyere enn dets tiltenkte tekniske levetid (25-30 år), krever det også stadige utskiftninger og høyt vedlikeholdsnivå. Utskiftninger av deler på grunn av slitasje og forfall kan bli nødvendig flere ganger i løpet av et fartøys normale levetid, og dette stopper heller ikke opp etter at et fartøy har blitt freda eller verna.

For å kunne ta vare på de historiske fartøya over tid er det derfor avgjørende at også den tilhørende kunnskapen om vedlikehold, reparasjon og drift av fartøyene blir videreført. Det å ivareta fartøyene kan derfor oppfattes som en kontinuerlig prosess som må styres og dokumenteres, slik at prosessen gjenskaper det same fartøyet. Dette kalles for prosessautentisk vern, og er et svært viktig hensyn som må legges til grunn i arbeidet med vernede og fredede fartøy.

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

Formidling av kulturminner er alltid viktig, også innen fartøyvernet. Også av denne grunn er vern gjennom bruk ansett som den beste verneformen og formidlingen for denne typen kulturminner. Dette skaper oppslutning og engasjement rundt objektene, gir flotte opplevelser og støtter ikke minst opp om bærebjelken i fartøyvernet, nemlig de frivillige.

For å unngå forbruk, og for å ivareta fartøyenes kulturminneverdi, må eiere av verna og freda fartøy forholde seg til kulturmiljøforvaltningens retningslinjer for vedlikehold og istandsetting, «de antikvariske retningslinjene». Små og store fartøy er representanter for en helt spesiell nasjonal, kulturhistorisk verdi. En stor del av befolkningen ønsker å være med på å verne om de flytende kulturminnene, og står fast ved at kunnskapen om de lange kulturtradisjonene som er knyttet til dem skal sikres, ivaretas og formidles til kommende generasjoner.

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

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



DET NORSKE FARTØYVERNET ER TUFTET PÅ «VERN GJENNOM BRUK», OG STÅR FOR STORE OPPLEVELSESVERDIER PÅ SJØEN.

Hvor er det bedre å tilbringe formiddagen enn i baugen på skonnerten «Svanen» fra 1916? Foto: Tuva Løkse, Riksantikvaren

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

2.1 FRIVILLIG ENGASJEMENT I FARTØYVERNET

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

I Nasjonal verneplan for flytende kulturminner 2019-2023 fokuseres det på en rekke områder som tar sikte på å imøtegå de frivilliges utfordringer og behov. Disse handler blant annet om havnefasiliteter,

oppgaveoverføring til regional kulturminneforvaltning, kompetanseheving, med mer. I planen står følgende visjoner 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 fra 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 for eksempel løpende vedlikehold, tildekking og drift.
- Fartøyvernsentrene utgjør sentrale kunnskapsinstitusjoner, både teoretisk og praktisk. De er viktige samarbeidspartnere for forvaltningen og de frivillige, og sentrale kunnskapsformidlere for andre verft og båtbyggerier.

KAP. 3

Verna og freda fartøy

Status som verna skip og fredning av fartøy er viktige virkemidler for å sikre bevaring av et representativt utvalg av flytende kulturminner fra hele landet. Disse skal dokumentere fartøy og deres rolle hos forskjellige etniske og sosiale grupper, i ulike tidsepoker, næringsveier og virksomheter. Fartøyvernet opererer med to verneklasser: Fartøy som har formell status som verna skip (verna), og fartøy som er freda med hjemmel i kulturminneloven.

3.1 VERNA SKIP

I 1989 inngikk Sjøfartsdirektoratet, Norsk Forening for Fartøyvern og Riksantikvaren et samarbeid om hvordan man kunne ivareta både sjøsikkerhet og anti-kvariske verdier knyttet til eldre fartøy. Samarbeidet resulterte i statusen verneverdig skip. Statusen har siden endret navn til status som verna skip.

Det er bare Riksantikvaren som kan tildele et fartøy status som verna, men det er fylkeskommunen eller Sametinget som vurderer søknaden og sender en innstilling til Riksantikvaren som fattet det endelige vedtaket.

Formålet med statusen er å sikre historiske fartøy som kulturminner av lokal, regional og nasjonal verdi.

Ved utgangen av 2020 har 244 fartøy status som verna skip i Norge.

3.1.1 Eierskifte for fartøy med status som verna skip

Status som verna skip er en privatrettslig avtale mellom eieren av fartøyet og Riksantikvaren. Dette betyr at statusen som verna skip frafaller ved eierskifte. Det betyr at en ny eier må søke om å få overdratt statusen som verna skip.



Ønsker du å søke om status som verna skip for ditt fartøy?

Du kan lese mer om prosessen på www.ra.no/fartøyvern.
Du kan også ta kontakt med fylkeskommunen eller Sametinget.

3.2 FREDÅ SKIP

Siden år 2000 har kulturmiljøforvaltningen hatt anledning til å frede særlig bevaringsverdige fartøy/båter med hjemmel i kulturminneloven. Fredning er et av de sterkeste virkemidlene i kulturminnevernet og skal brukes for å sikre langsiktig vern av kulturminner av nasjonal verdi. Et vedtak om fredning følger fartøyet, og er uavhengig av eierskap og eierskifte.

Ved utgangen av 2020 er 15 fartøy i Norge freda.



«NORDSTJERNEN» ER ENESTE FREDETE SKIP FRA HURTIGRUTEN, OG DEN AV HURTIGRUTENE SOM HAR SEILT ALLER LENGST:

Fartøyet er en viktig representant for mellomkrigstidens byggemåte. I dag går den i charter og cruisebart på norsk kyst og Østersjøen. Foto: Rune Alstedt

KAP. 4

Plikter og rettigheter som følger av vern og fredning

Vern og fredning innebærer både plikter og rettigheter for eier. Pliktene omfatter krav til hvordan restaurering og vedlikehold av fartøy skal gjennomføres for å unngå at kulturminneverdier går tapt. Rettigheter innebærer blant annet muligheten for å søke om tilskudd fra statsbudsjettet og muligheten for å bli behandlet etter Sjøfartsdirektoratets forskrift for verna og freda fartøy.

For de fredede fartøyene er det Kulturminneloven som danner grunnlaget i forholdet mellom myndighetene og eier. For fartøy med status som verna skip er det avtalen mellom eieren og Riksantikvaren som danner grunnlaget.

4.1 TILTAK UTOVER VANLIG VEDLIKEHOLD

De fleste fartøy er bygd med tanke på å vare i 25–30 år. Utskiftninger av deler på grunn av slitasje og forfall er ofte nødvendig flere ganger i løpet av et fartøys beregnede levetid, og dette behovet vedvarer for fartøy som er freda eller verna.

Ved vern gjennom bruk vil utskiftninger være en forutsetning for å kunne ta vare på fartøyet som et kulturminne i et lengre perspektiv. Ved restaurering, tilbakeføring eller endringer på verna og freda fartøy stilles det strenge krav til planlegging, gjennomføring og rapportering.

Når man planlegger tiltak eller endringer på fartøy som er freda eller verna, er det derfor viktig å sikre at disse er i tråd med formålet med fredningen eller vernet, og at de følger de antikvariske retningslinjene.

Kulturmiljøforvaltningens oppgave er å bidra til at det ikke blir gjort så mange endringer i årenes løp at det til slutt er lite igjen av det opprinnelige fartøyet og dets verdi som kulturminne. Kulturmiljøforvaltningen vil kunne hjelpe til med å komme frem til akseptable forslag til utførelse, innenfor rammene og retningslinjene for status som enten verna eller freda. Et godt samarbeid og god planlegging gir grunnlag for at eieren blir tilfreds, og at fartøyet opprettholder sine kulturminneverdier.

Eiere av fartøy som er freda må søke om dispensasjon for alle tiltak som går ut over vanlig vedlikehold. Dette gjelder også ved restaureringer, tilbakeføringer, midlertidige og reversible tiltak uavhengig av om de har mottatt tilskudd fra kulturmiljøforvaltningen eller ikke. Fartøy med status som verna skip har ikke krav til søknad om dispensasjon, men må likevel sikre at de ønskede tiltakene er i tråd med statusen som vernet skip og de antikvariske retningslinjene. Det er derfor viktig å avklare alle tiltak med forvaltningen hvor man også vil få veiledning i hvordan man går frem i arbeidet for å sikre å ta vare på kulturminnet på best mulig måte.

For de freda fartøyene skal søknad om dispensasjon være ferdigbehandlet, og innvilget, før arbeid eller tiltak kan gjennomføres. Dette gjelder også ved tilbakeføringer, og for tiltak som er midlertidige eller reversible. En godkjent restaureringsplan erstatter ikke en søknad om dispensasjon, men en godkjent restaureringsplan vil selvsagt kunne legges til grunn for en søknad om dispensasjon og for kulturmiljøforvaltningens behandling av denne, med påfølgende vedtak.

Med vanlig vedlikehold på fartøy mener vi rutinemessig arbeid som bidrar til å opprettholde og forbedre fartøyet tilstand. Dette kan for eksempel være reparasjon av eksisterende overflater eller strukturelementer, og det kan være overflatebehandling.



FISKEFARTØYENE ER MED Å FORTELLE EN VIKTIG DEL AV HISTORIEN OM LIVET PÅ NORSKEKYSTEN: Lyden av M/K «Faxsen»s originale motor fra 1939 er musikk i manges ører. Foto: Tuva Løkse, Riksantikvaren

Vedlikeholdet skal gjøres i samsvar med opprinnelig eller eksisterende teknikk, utførelse og materialbruk og setter derfor krav til utførende verft/håndverker.

Vedlikeholdet skal gjøres på en måte som ivaretar fartøyet og de kulturhistoriske verdiene i tråd med formålet for vernet eller fredningen, og det skal følge de antikvariske retningslinjene i fartøyvernet.

For mer informasjon om søknad om dispensasjon for freda fartøy, se «Veileder for behandling av søknad om dispensasjon på freda fartøy». Se også informasjon på Riksantikvarens nettside, eller ta kontakt med din fylkeskommune eller Sametinget.

4.2 DE ANTIKVARISKE RETNINGSLINJENE

For fartøy som er verna eller freda, er eier forpliktet til å følge de antikvariske retningslinjene – kulturmiljøforvaltningens retningslinjer for vedlikehold og istandsetting. Disse er de følgende:

- Vedlikehold og istandsetting skal skje så skånsomt som mulig.
- Det skal skiftes ut minst mulig av originale elementer og materialer.
- Det skal brukes materialer, utførelse og teknikker, både ved reparasjon og eventuell utskiftning, som

samsvarer med perioden eller årstallet som er lagt til grunn for statusen som verna skip eller for fredning

- Det er bedre å reparere deler enn å skifte dem ut.
- Det er bedre å legge til elementer eller materialer enn å fjerne noen.
- Eier må stille krav til utførende håndverker/firmas antikvariske kompetanse, samt teknisk og faglig kvalitet.

4.3 VEDLIKEHOLD AV ET VERNA ELLER FREDA FARTØY

En fartøyeier kan utføre vanlig vedlikehold uten at det trengs avklaring i henhold til vernestatusen, eller dispensasjon fra fredningen.

Kulturmiljøforvaltningen definerer imidlertid begrepet vanlig vedlikehold forholdsvis snevert, ut fra ansvaret for å sikre kulturhistoriske verdier. Mange eiere har, uten å vite det og i beste mening, utført vedlikeholdsarbeider på en slik måte at det fra kulturmiljøforvaltningen side vil kunne bli karakterisert som inngrep. Er du usikker på hva du kan gjøre uten å søke om dispensasjon, ta kontakt med forvaltningen.

Et jevnt vedlikehold er den beste formen for vern, og er i det lange løp også mest økonomisk. Hovedprinsippet for vedlikehold er å bevare fartøyet og de kulturhistoriske verdiene i tråd med formålet til vernet eller fredningen og innenfor de antikvariske retningslinjene.

Med vanlig vedlikehold på fartøy menes rutinemessig arbeid som bidrar til å opprettholde og forbedre fartøyet tilstand. Dette kan for eksempel være reparasjon av eksisterende overflater eller strukturelementer, og det kan være overflatebehandling. Vedlikeholdet skal gjøres i samsvar med perioden som er lagt til grunn for vern eller fredning, som igjen vil legge føringer for teknikk, utførelse og materialbruk og sette krav til utførende verft/håndverker som følge av disse føringene.



Eksempler på vanlig vedlikehold:

- Vedlikehold av overflater ved bruk av samme type overflatebehandling, farge og påføringsmetode som i den perioden i fartøyet historie som er lagt til grunn for vernestatus eller fredning.
- Utskifting av slidedeler i maskineri og tekniske system, utskifting av wire og tauverk i rigg, reparasjon av bevegelige innretninger ved bruk av originale deler eller deler produsert som originalt.
- Utskifting av ødelagt glass i lysåpninger med samme type glass utformet på samme måte.

Vedlikehold av konstruksjonen eller andre skjulte deler av fartøyet skal også gjøres med materialer som er tilpasset fartøyet og kulturminnets egenart, og i tråd med formålet med statusen som freda eller verna skip.

4.4 DISPENSASJON

Eieren av freda fartøy må søke om dispensasjon for alle tiltak som går ut over vanlig vedlikehold. Dette gjelder også ved restaureringer, tilbakeføringer, midlertidige og reversible tiltak – uavhengig av om eier har mottatt tilskudd fra kulturmiljøforvaltningen eller ikke.

Eier kan gjerne på et tidlig stadium i planleggingen, lenge før en søknad om dispensasjon er sendt inn, henvende seg til kulturmiljøforvaltningen. Der skal det bli gitt råd og veiledning om hva som kan forventes å bli godkjent og hva en søknad om dispensasjon skal inneholde.

Kulturmiljøforvaltningen vil så, etter å ha mottatt søknad om dispensasjon, ta stilling til søknaden. Det er viktig at ingen av de omsøkte tiltakene påbegynnes før søknaden er ferdig behandlet og innvilget.

Selv om en har mottatt tillatelse, eller dispensasjon, for et tiltak, skal likevel følgende hovedprinsipp legges til grunn: at endringer skal utføres slik at de i størst mulig grad er reversible. Det vil si at endringer og tilføyelser i teorien skal kunne fjernes uten å sette spor.



Eksempler på tiltak som krever dispensasjon:

- inngrep i fartøyet, inklusive overbygg
- endring av arrangement og fast inventar
- historiske tilbakeføringer
- etablering, endring eller utskifting av tekniske system, som for eksempel styresystem, rør for damp, hydraulikk, VVS, ventilasjonssystem, varmesystem, el-anlegg og lignende
- etablering, utskifting eller endring av lysåpninger og dører
- endring av materialbruk eller overflatebehandling ved vedlikehold eller reparasjon
- fullstendig fjerning av eldre lag med maling (sandblåsing osv.)
- fjerning av større løst inventar som inngår i fredningen

4.4.1 Vilkår

For å kunne gi dispensasjon for tiltak på freda fartøy, må følgende to vilkår alltid være oppfylt:

1. tiltaket det søkes om må ikke innebære et vesentlig inngrep i kulturminnet
2. det må foreligge et særlig tilfelle

Det er viktig at eier beskriver hvorfor tiltakene skal gjennomføres, bakgrunnen for dem og eventuelle konsekvenser hvis man ikke får tillatelse.

Kulturmiljøforvaltningen vil etterspørre det som eventuelt mangler for å kunne behandle søknaden ferdig.

Dersom en eier endrer et verna eller freda fartøy uten tillatelse, vil det kunne resultere i tap av status som vernet skip eller, for de fredede fartøyene, en anmeldelse om brudd på Kulturminneloven.

Selv om det foreligger et særlig tilfelle, kan søknaden avslås dersom behovet for å beskytte fartøyet vurderes å gå foran søkers behov eller samfunnsmessige behov som tilsier at dispensasjon skal gis.



Krav til håndverkere

Eier plikter å undersøke om de håndverkene som skal benyttes, har de nødvendige kunnskapene om ulike tradisjonelle byggeteknikker og/eller har erfaring fra antikvarisk istandsetting.

Dette er en forutsetning for å oppnå et best mulig resultat.

Dersom kulturminnemyndighetene innvilger dispensasjon fra fredningen, eller status som vernet skip, kan det settes som vilkår at man benytter håndverkere med antikvarfaglig kompetanse.

4.4.2 Vesentlig inngrep

Dersom forvaltningen vurderer at tiltaket innebærer et vesentlig inngrep, må de avslå søknaden. Hva som er et vesentlig inngrep, vil bero på forvaltningens faglige skjønn.

Kulturmiljøforvaltningen skal gjøre en helhetsvurdering av inngrepets art og størrelse sett opp mot fartøyet art, størrelse og mot kulturhistoriske og konstruksjonstekniske verdier.

Formålet med fredningen eller vernet har stor betydning for vurderingen av spørsmålet om hvorvidt tiltakene er vesentlige eller ikke.

4.4.3 Hva forstås med inngrep?

Et inngrep kan forstås som at man fjerner, bytter eller tilfører noe. På fartøy er det lite man kan gjøre uten at det regnes som et inngrep da et fartøy er en selvbærende konstruksjon hvor det meste er designet og bygget for å fylle en funksjon som er viktig for fartøyet strukturelle og bruksmessige integritet. Av samme grunn er det få inngrep man kan gjøre som ikke griper inn i rigide regler for styrke og sikkerhet for at fartøyet i det hele tatt skal kunne seile.



DAMPSKIPET «STYRBJÖRN» FRA 1910 BLE SENKET UNDER KAMPEN OM NARVIK I 1940. I dag har den hjemmehavn ved rådhuset i Oslo, hvor den tas vare på av frivillige i Norsk Veteranskibsklubb. Den er et av få kullfyrtede dampskip i verneflåten, og maskinen er både original og operativ. Foto: Rune Alstedt

Eksempler på inngrep kan være:

- Bytte dekkplater/dekksp plank
- Bytte skrogplater/hudplank

4.4.4 Hva gjør et inngrep «vesentlig»?

Vesentlige inngrep er endringer som går ut over ordi- nært vedlikehold og som fjerner objektet fra formålet med vernet eller fredningen.

Stort, eller omfattende, trenger ikke nødvendigvis å bety vesentlig. For fartøy vil likevel inngrep fort være vesentlige siden de vil gripe inn i fartøyets karakter, opprinnelige bruk eller skrogmessige integritet. Det er for eksempel begrenset med tilføyelser og vekt man kan tilføre, eller fjerne, før fartøyet må ha nye styrke- og stabilitetsberegninger. Disse kan igjen føre til nye regelkrav som igjen medfører enda mer omfattende inngrep for å tilfredsstille nye og strenge maritime krav. Det er heller ikke mye man skal gjøre med et fartøy før det avviker fra formålet som ligger til grunn for en status som freda eller verna skip.

Det kan også være at små endringer som hver for seg ikke er vesentlige, samlet sett og over tid kan innebære et vesentlig inngrep. Gjentatte mindre inngrep kan til slutt medføre at tålegrensen er nådd for hva som kan aksepteres uten å overstige terskelen for vesentlige inngrep.

Kort fortalt:

Omfattende inngrep vil her være å bytte mange spant, plater eller dekksp plank som et resultat av for eksempel råte, mens vesentlige inngrep innebærer endringer som fjerner oss fra formålet med vernet.

Eksempler på vesentlige inngrep kan være:

- fjerning av skott og vesentlig endring av planløsning og rominndeling
- omfattende endringer i freda interiør
- tilbygg og påbygg, avhengig av objektets karakter, tilbyggets plassering og utforming, avhengig av omfanget av fredningen og fredningens formål

4.4.5 Særlige tilfeller

Som særlige tilfeller trekker forarbeidene til kulturminneloven fram tiltak som er nødvendige av hensyn til formålet med vernet eller den enkelte fredningen, tiltak av vesentlig samfunnsmessig betydning og andre helt spesielle tilfeller.



DE GAMLE SEILFARTØYENE KREVER TAKTFAST SAMARBEID. Her fra Norsk Maritimt museums skonnert «Svanen».

Foto: Tuva Løkse, Riksantikvaren

Tiltak som er nødvendige av hensyn til formålet med fredningen eller vernet kan være:

- Brannsikring
- Reparasjon
- Restaurering

Tiltak som er av vesentlig samfunnsmessig betydning kan være:

- krav til helse, miljø og sikkerhet hjemlet i ulike typer særregler som helselovgivning, arbeidsmiljøkrav, forurensningslovgivning, trafiksikkerhetskrav mv.
- pålegg fra andre offentlige etater (Sjøfartsdirektoratet, DSB o.l.)

Hva som er særskilte tilfeller i fartøyvernet, vurderes på bakgrunn av dette. Det kan for eksempel være at det blir stilt krav om røykdetektorer eller slukkeutstyr som teknisk bytte for å unngå endringer av materialbruk, arrangement eller annet som ikke tilfredsstiller regelverket i dag.

Videre finnes det i fredningsvedtakene en formulering som heter at fredningen ikke skal være til hinder for drift av fartøyet. Her vil det likevel være kulturmiljøforvaltningen, gjennom status som freda eller verna skip, som setter premissene som også vil være førende for behandling av dispensasjonssøknader.

Det å opprettholde fredningens formål og ivareta av kulturminnets kildeverdi er viktig når det skal vurderes om det kan gis dispensasjon. Hvert kulturminne er unikt og krever individuell behandling.

Hvis søker sier at omsøkte endring er helt nødvendig, men foreslår en løsning som er i strid med vern/fredning, formål eller hensikt, må kulturmiljøforvaltningen bruke faglig skjønn til å foreslå en annen løsning, eller avslå søknaden.

4.4.5.1 Eksempler på endringer som vil kunne godtas

Her er en kort liste over endringer som vil kunne godtas da de i stor grad vektlegges som sikring av kulturminnet mot tap. Disse endringene er likevel søknadspliktige. Foreslått løsning skal fremlegges og godkjennes av kulturmiljøforvaltningen før tiltaket settes i gang, for å sikre at det griper minst mulig inn i fartøyet og i formålet med vernet.

Eksempler på endringer kan være:

1. Ferskvannskjøling av motor
2. Brannsikring
3. Montering av ekstra navigasjons- og sikkerhetsutstyr mot at det opprinnelige får stå.

4.5 RETTIGHETER

Fartøy med status som freda eller verna skip har i tillegg til plikter også en del rettigheter:

Fartøy som er freda og fartøy som er verna, kan søke om tilskudd fra statsbudsjettet kapittel 1429, post 74, fartøyvern.

Det er særskilte betingelser og unntaksbestemmelser for fartøy som er freda og verna i deler av regelverket underlagt Sjøfartsdirektoratet. Besiktigelser av Sjøfartsdirektoratet er blant annet fritatt for gebyr.

Sjøfartsdirektoratet har en forskrift med spesielle regler for vernede og fredede fartøy FOR-2014-06-17-768 Forskrift om særlige regler for skip som er verna eller freda og fører flere enn 12 passasjerer.

Fiskefartøy som er innvilget strukturering kan ved søknad til Fiskeridirektoratet fritas destruksjonskravet. Fritak forutsetter fredning eller status som verna skip fra Riksantikvaren, eller at fartøyet overtas av lag, forening eller skole (Forskrift J-91-2020 § 8).

Fartøy som er freda i henhold til kulturminneloven § 14a eller verna av Riksantikvaren, kan benyttes til sports- og rekreasjonsfiske etter havressursloven § 22 og § 23. I samsvar med tinglysning av at det kan nyttes til slikt fiske, gjelder begrensningen på 1000 kg torsk rundvekt per fartøy (Forskrift J-257-2019 § 2).

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