

# Fartøyvernstrategi for Nordland





Foto: flightseeing.de.nordnorge.com

## Forord

Fartøyvernet er frivilligheten og det offentlige som sammen løfter nordlendingens levde kystliv. Fra den lille klinkbygde sjarken til de store rutebåtene som bandt landsdelen sammen – fartøyvernet tar vare på vår materielle arv og kunnskapen som har fulgt i dens kjølvann.

Fartøyvernfeltet er i utvikling og har etter regionsreformen i 2020 blitt en del av fylkeskommunenes og Sametingets arbeidsområde. Dette aktualiserer behovet for en egen fartøyvernstrategi for Nordland. I dette arbeidet har det også vært avgjørende med gode innspill fra fartøyeiere og kystlag. Det er eiere og frivillige som kjenner behovene, og som kan identifisere hvilke grep Nordland fylkeskommune kan gjøre for å styrke deres arbeid. Jeg ønsker derfor å takke alle som har bidratt med innspill til strategien.

Fartøyvern er nært knyttet til håndverk og gamle håndverksteknikker. Dette legges det også vekt på i fartøyvernarbeidet til Nordland fylkeskommune. Det er i dag ingen utdanning i trebåtbyggerfaget i offentlig regi, og vi er helt avhengig av de bedriftene som prioriterer å ha lærlinger slik at både trebåtbyggerfaget og andre håndverksfag kan opprettholdes i fremtiden.

Uten de frivillige i fartøyvernet hadde vi knapt hatt noe fartøyvern, verken nasjonalt eller regionalt. Det legges ned en imponerende innsats fra de mange frivillige som står på for å ta vare på fartøyene og kulturen som er knyttet til både drift og vedlikehold. Deltakelse, inkludering og tilhørighet er viktig i et folkehelseperspektiv. Fartøyvernet er med på å legge til rette for dette.

Strategien legger opp til en forutsigbar tilskuddspolitik. Der er tanken at vi må få flere fartøy i drift, samtidig som det er viktig at vi bygger kunnskap og kompetanse på veien mot målet om seilende fartøy. Å skape forutsigbarhet med små midler i forhold til behovene vil skape noe frustrasjon fra de fartøyene som ikke prioriteres i første omgang. Men målet er at det skaper bedre vilkår for alle som arbeider med fartøyvern.

Jeg håper vi med fartøyvernstrategien er med på å sette kurs og retning på fartøyvernarbeidet i Nordland, og at vi sammen skal klare å ta vare på både fartøyene og håndverksmiljøene knyttet til dette!



Arne Ivar Mikalsen  
Fylkesråd for samfunn,  
kultur og miljø

# Innhold

|   |           |
|---|-----------|
| Forord                                    | 3         |
| <b>1. Formål</b>                          | <b>5</b>  |
| <b>2. Rammer og forutsetninger</b>        | <b>6</b>  |
| Bakgrunn                                  | 8         |
| Klimautfordring og bærekraft              | 9         |
| <b>3. Strategier</b>                      | <b>10</b> |
| Strategiområde 1 – Frivillighet           | 12        |
| Strategiområde 2 – Verneflåten            | 13        |
| Strategiområde 3 – Kunnskap og kompetanse | 14        |
| Strategiområde 4 – Tilskuddsordningen     | 18        |

# 1. Formål

Formålet med fartøyvernstrategien er at Nordland Fylkeskommune sammen med eierne, på en bærekraftig måte skal kunne ta vare på et representativt utvalg av historiske fartøy. Bevaringen skal basere seg på antikvariske prinsipper, kunnskap, kompetanse og samarbeid. Strategien skal være med på å skape forutsigbarhet, både for forvaltningen og fartøyeierne, og legge til rette for fartøyvernet i Nordland.

I Riksantikvarens verneplan for flytende kulturminner (2020–2023) er *vern gjennom bruk* et sentralt tema. Dette prinsippet er grunnleggende i fartøyvernet, og ligger også til grunn for alle valg som tas i forbindelse med bevaring og istandsetting av vernede og fredete fartøy, også i Nordland. Strategien skal være et arbeidsredskap for alle som jobber med eller på annen måte involverer seg i fartøyvern.

Nordland fylkeskommune har en visjon som skal være retningsgivende for all aktivitet i fylkeskommunen:

## «Sammen bygger vi attraktive og inkluderende samfunn»

For fartøyvernet betyr det at fylkeskommunen, som etter regionsreformen har styrket sin samfunnsrolle, skal tenke langsiktig og utviklingsrettet, og engasjere seg i fartøyvernet.

Gjennom denne strategien vil Nordland fylkeskommune som regional samfunnsutvikler legge grunnlaget for en bærekraftig og god forvaltning i fartøyvernet.

Strategien beskriver innledningsvis hva fartøyvern er ved å si noe om klimautfordringene, miljømessig-, sosial- og økonomisk bærekraft. Fylkeskommunens innsats er konkretisert gjennom fire strategiområder, som hvert inneholder ett mål med tilhørende tiltakspunkt. De fire strategiområdene er:

- Frivillighet
- Verneflåten
- Kunnskap og kompetanse
- Tilskuddsordningen

### Hva er fartøyvern?

Fartøyvern er et relativt nytt begrep og et ungt fagfelt innen kulturmiljøforvaltningen. Det har som mål å ta vare på den flytende kulturarven, representert av små og store båter. Målet er at et representativt utvalg fartøy skal tas vare på og holdes i drift, slik at også kommende generasjoner skal få oppleve dem.

Fartøyvern er tuftet på frivillighet og dugnadsarbeid, og skaper store opplevelsesverdier for folk i alle aldre. Fartøyene inngår også i et stort kunnskapskompleks av praktisk sjømannskap og håndverks-teknikker som må holdes levende og videreformidles, da denne kunnskapen er en forutsetning for både vern og bruk av fartøyene i verneflåten.

## 2. Rammer og forutsetninger

Fylkesrådet vedtok i FR-SAK NR183/2022 *Fordeling av tilskudd til kulturminner – statsbudsjettet kapittel 1429 – post 74 fartøyvern*, at det skulle lages en strategi for fartøyvern i Nordland fylkeskommune. I forkant av arbeidet skulle det inviteres til et seminar med fartøyvernstrategien som tema. I desember 2022 ble seminaret arrangert i Bodø og alle eiere av vernete og fredete fartøy i fylket ble invitert. Det ble også gitt mulighet til å komme med skriftlige innspill i etterkant av seminaret.

### Roller i fartøyvernet

Kulturminnevernet i Norge er underlagt Klima- og miljødepartementet. Ansvaret for den overordnede og helhetlige nasjonale kulturminnepolitikken er lagt til Riksantikvaren som er direktorat for kulturminneforvaltning. Riksantikvaren har myndighet til å frede kulturminner ved enkeltvedtak eller forskrift med hjemmel i kulturminneloven, samt er klageinstans for fylkeskommunens enkeltvedtak etter samme lov. Klima- og miljødepartementet er klageinstans for enkeltvedtak fattet av Riksantikvaren. Fylkeskommunen har ansvar for den regionale kulturmiljøforvaltningen. Her skjer den faglige oppfølging av fartøyvernprosjektene, og fordeling av de midlene som Stortinget bevilger til fartøyvern over Riksantikvarens budsjettpost 74. Fylkeskommunene og Sametinget mottar også søknader om status som vernet skip og utførsel, og innstiller til Riksantikvaren om vedtak i slike saker.

Foto: Susanne Førslund



## Bakgrunn

Fylkeskommunene og Sametinget fikk i forbindelse med regionsreformen i 2020 overført ansvaret for fartøyvern fra Riksantikvaren. Dette innebærer at oppfølgingen av fartøyvernet som felt og det enkelte vernete og fredete fartøy, nå ligger hos den enkelte fylkeskommune, eller Sametinget, der fartøyene har hjemmehavn.

Ansvaret innebærer tildeling og oppfølging av midler gitt til vedlikehold og istandsetting av fartøy fra Statsbudsjettet kapittel 1429 post 74 *Fartøyvern*, med hjemmel i *Forskrift om tilskudd til fartøyvern*. Midlene tildeles den enkelte fylkeskommune og Sametinget

av Riksantikvaren, for så å bli videreført basert på søknad fra eierne. I tillegg skal fylkeskommunen innstille til Riksantikvaren i saker der eiere av fartøy søker om *status som vernet skip*. Dette er en privatrettslig avtale mellom Riksantikvaren og eier av fartøyet. Dette betyr at fylkeskommunen ikke er en part i avtalen, men skal komme med en innstilling i saken til Riksantikvaren. Det samme gjelder i saker der fartøy eldre enn 50 år skal selges ut av landet. Også her skal fylkeskommunen komme med en innstilling til Riksantikvaren om fartøyet kan selges ut, eller har så stor verneverdi at det må forbli i landet.

### Hva er et vernet og fredet fartøy?

Et *vernet fartøy* er et fartøy der eierne har inngått en avtale om vern med Riksantikvaren. Den oppheves ved for eksempel salg av fartøyet, så den har begrenset verdi med tanke på å sikre kulturminnet for ettertiden.

*Fredning av fartøy* etter kulturminneloven § 14a gjøres av Riksantikvaren etter utredning og innstilling av fylkeskommunen eller Sametinget der fartøyet er registrert. En fredning sikrer fartøyet varig vern og er derfor en bedre løsning enn vern.



«Gamle Salten» Foto: Thor Inge Hålvik, HFS



«Gamle Salten» Foto: Ivar Hoffandsdal, NIK

## Klimautfordring og bærekraft

### Klimautfordringer

Klimaet er i endring og det går mot en våtere og varmere værtype. Dette vil på sikt påvirke fartøyene i en negativ retning. Fartøyene blir mer utsatt for blant annet råte, og vedlikeholdet blir dermed viktigere og mer utfordrende enn noen gang. Gode havner med egnede fasiliteter er, og vil bli en stor utfordring i fremtiden. På sikt vil havnivået stige, og som følge av dette forventes stormflonivået å øke. Dette påvirker først og fremst kaier og sjøhus. Men samtidig vil økende grad av dårlig vær, høyere vann og mer springflo gjøre oss mer avhengig av gode havner til verneflåten.

### Miljømessig bærekraft

Å ta vare på fartøy har i seg selv en miljømessig gevinst når vi gjenbruker noe som allerede eksisterer. Transformasjon og ny bruk av fartøyene er et lite, men viktig grep for en bærekraftig forvaltning av kystkulturen. Samtidig er det en kjensgjerning at store tunge restaureringsprosjekt vil forbruke mye materialer, og i noen tilfeller like mye som en nybygd båt. Det er derfor viktig at hele verdikjeden vurderes før det konkluderes om hvilke valg man tar. Dette gjelder både ved kjøp av nye materialer, fremstillingsmetoder og ved avhending av gamle materialer.

Noen av de store fartøyene i verneflåten har maskiner med høyt energiforbruk. Uansett størrelse kan alle fartøy redusere sine klimautslipp ved å senke farten, vurdere operasjonsområde, seile mest mulig (for de som har seil) og så videre. Alle kan også bidra til redusert miljøbelastning på andre måter, blant annet ved å drive jevnt og godt vedlikehold, bruke bærekraftige materialer og kortreiste varer (for eksempel mat som serveres til passasjerer) med mer.

### Sosial bærekraft

Fartøyvernet drives i hovedsak av frivillige som arbeider sammen i lag og foreninger. Dette skaper engasjement og samhold og gir mange mennesker en felles arena for sosial aktivitet. Fartøyvernet skaper felles møteplasser og gir mennesker med felles interesser et sted å møtes og noe å arbeide sammen om. I fartøyvernet er det mange frivillige som deltar på dugnadsaktiviteter, hvor en overvekt av disse er eldre menn. Dette er en gruppe som ellers har lett for å falle utenfor den sosiale arenaen, spesielt etter at pensjonsalder er nådd. Her bidrar fartøyvernet på en positiv måte. Der finnes også prosjekter for ung inkludering i fartøyvernet som kan bidra til at unge ikke faller utenfor på den sosiale arena.

### Økonomisk bærekraft

De fleste fartøyene i verneflåten er tatt ut av sin opprinnelige økonomiske kontekst som for eksempel fiskeskøyter og passasjerbåter. Dette gjør at de med få unntak ikke er i stand til å ha nok omsetning for å dekke sine egne drifts- og vedlikeholdsutgifter. Dette er noe av begrunnelsen for at en del offentlige tilskuddsordninger og noen private fond er etablert. I tillegg bidrar ofte lokale bedrifter med sponsorstøtte eller arbeid til redusert pris, i noen tilfeller helt gratis. En økonomisk utvikling i fartøyvernet må derfor skje innenfor de økonomiske rammene som er tilgjengelige.

### 3. Strategier

Gjennom fire strategiområder konkretiseres det her hvordan det skal jobbes med fartøyvern i årene fremover.



## Strategiområde 1 – Frivillighet

### Mål: Stimulere til en aktiv og kompetent frivillighet i fartøyvernet

De frivillige er bærebjelken i fartøyvernet, både regionalt og nasjonalt. Siden det økonomiske behovet i fartøyvernet er tre til fem ganger høyere enn midlene som er tilgjengelig, er et bærekraftig fartøyvern helt avhengig av de frivillige. De eier, bruker og ikke minst vedlikeholder fartøyene i flåten. Uten de frivillige ville antallet fartøy blitt redusert til et minimum. Gjennom fartøyvernet får mange ta del i dugnadsarbeid og være med å bidra til at verneflåten blir brukt og vedlikeholdt, og dermed tatt vare på i et langtidsperspektiv. De frivillige er og med å holde i hevd gamle håndverk og tradisjoner som ellers ville gått tapt. Spesielt

viktig er dette arbeidet for eldre menn, som gjennom dugnadsarbeid får delta på en sosial arena. Dette er et viktig bidrag i et folkehelseperspektiv.

Fylkeskommunen er avhengig av et godt og tett samarbeid med de frivillige for å ha en flåte å forvalte, og skal for å oppnå dette:

- Være en støttespiller til de frivillige i lag og foreninger
- Jobbe sammen med lokale og nasjonale lag og foreninger som arbeider med fartøyvern
- Arrangere årlige seminar om fartøyvern



Foto: Silje Ensbj, HFS

## Strategiområde 2 – Verneflåten

### Mål: Arbeide for at flere fartøy på sikt blir fredet

#### Fartøykategorier

Nordland har per i dag en verneflåte på i underkant av 30 fartøy, fordelt på 3 stålskip og 24 trebåter, hovedsakelig fiskeskøyter. Av disse er ett fartøy fredet etter kulturminneloven og ett under fredning. Lofotfergen er fredet, mens det er satt i gang arbeid med fredning av Gamle Salten som må fullføres.

De resterende fartøyene er vernet ved at det er inngått verneavtaler mellom Riksantikvaren og eierne av fartøyene. Disse avtalene slutter å gjelde ved et eventuelt salg, og sikrer dermed ikke fartøyene varig vern, slik en fredning etter kulturminneloven gjør. Ny eier kan inngå avtale om vern med Riksantikvaren, men er ikke pliktig til å gjøre dette. Innsats og investeringer i et vernet fartøy er derfor avhengig av at nye eiere fortsatt ønsker vern.

For fartøy som skal vernes er det fylkeskommunen som utreder og innstiller til Riksantikvaren. Dermed kan fylkeskommunen være med å påvirke hvilke fartøy som skal vernes, men ikke ta den endelige beslutningen. Gjennom dette arbeidet kan fylkeskommunen bidra til at verneflåten representerer et bredt utvalg fartøy fra regionen, og samtidig se på dette sammen med Riksantikvaren i et nasjonalt perspektiv.

I dag er det på landsbasis ca. 260 vernede fartøy og ca. 30 av dem befinner seg i Nordland. Siden det tradisjonelt i Nordland har vært flest fiskebåter, er det naturlig nok denne kategorien det er flest av på vernelisten i fylket. I arbeidet med behandling av vernesøknader må flere faktorer vurderes, som for eksempel fartøyets representativitet i den kategorien det tilhører (fiskefartøy, passasjerbåt et cetera), tilgjengelig historisk dokumentasjon, fartøyets tilstand, eiers evne til å ta vare på fartøyet som kulturminne og eiers ressurstilgang. Alt dette til sammen skal vurderes og legges med i innstillingen til Riksantikvaren. Samtidig vil det å stå på vernelisten ofte være et «kvalitetsstempel», som gir andre rettigheter og fordeler enn bare tilgang til å søke midler på post 74 Fartøyvern.



Disse kan innebære:

- Enklere sertifisering og gratis inspeksjon fra Sjøfartsdirektoratet.
- Fiskefartøy som skal ut av fiske og destrueres har i utgangspunktet ikke anledning til å fiske. Disse kan fritas fra destruering og kan drive sports- og rekreasjonsfiske etter havressursloven dersom de står på vernelisten.
- Vernede fartøy får også enklere tilgang på rimelige og i mange tilfeller bedre og mer sentrale havner.
- Å stå på vernelisten kan være en døråpner når man skal søke midler hos Kulturminnefondet eller andre stiftelser som har midler til fartøyvern.

Samtidig som det arbeides med de vernede fartøyene, må det arbeides for at flere fartøy på sikt blir fredet. Dette er en bedre form for vern enn verneavtalen som inngås mellom Riksantikvaren og fartøyeier. Fredning er viktig for å sikre at fartøyene tas vare på som kulturminner og som en ressurs for samfunnet i framtiden. Fredning etter kulturminneloven sikrer også at tiltak på fartøy må godkjennes av kulturmiljømyndigheten og at tilskuddene fartøy får fra det offentlige, ikke går «tapt» dersom et fartøy bytter eier og det ikke inngås en ny verneavtale.

Tiltak:

- Fylkeskommunen skal over tid, og ved å jobbe med et prosjekt av gangen, sikre at Nordland har et representativt utvalg av fartøy som er fredet etter kulturminneloven.

## Strategiområde 3 – Kunnskap og kompetanse

### Mål: Sikre gode kompetansemiljøer

Gamle fartøy er ofte bygget på andre måter og med andre materialer enn det som er vanlig i dag. Ved istandsetting og vedlikehold av vernede og fredede fartøy, skal håndverkerne så langt det er mulig, bruke tradisjonelle håndverksteknikker og materialer. Et fartøy mister fort sin verdi som kulturminne dersom håndverkerne ikke er tro mot material- og metodevalg når de vedlikeholder eller restaurerer. Det er ikke bare selve objektet som er kulturminnet, men også måten objektet blir til på. Derfor er det også viktig å bevare tradisjonshandverket i Nordland.

Tradisjonshåndverk blir ofte tatt vare på gjennom tradisjonsbærere der kunnskapen blir overført muntlig og gjennom samhandling mellom lærlinger og en erfaren håndverker. En som kan håndverket og har kunnskap om materialene og prosessene som ligger bak. For å drive

restaurering trengs mange fag/fagområder for å oppnå gode resultat. Det er viktig at fylkeskommunen legger til rette for å opprettholde disse små, men viktige fagene.

Nordland har tidligere hatt flere store trebåtbyggemiljøer med mange verft og mye kunnskap om båtbygging og vedlikehold av trebåter. Disse miljøene og mye av kunnskapen har forsvunnet i takt med omleggingen i fiskeflåten, og i dag er det bare noen få aktører igjen i regionen. Blant annet har nedleggelsen av båtbyggerutdanningen på Rognan ført til mangel på utdanningsmuligheter i faget. Rekrutteringen er i dag en utfordring. Heller ikke nasjonalt er det båtbyggerutdanning i offentlig regi. I dag er det bare tre godkjente lærebedrifter i trebåtbyggerfaget igjen i Nordland, og kun en av disse arbeider med fartøy. De to andre arbeider nesten utelukkende med småbåter.



Foto: Gunnar Holmstad, NNFA

#### Tilstandsgrad (2024)

Tilstandsgrad (Tg) på fartøyene vurderes etter følgende tabell:

|  |          |      |
|--|----------|------|
| Tg 1 Ordinert behov for tiltak – ingen behov utover normalt vedlikehold: | Nordland | 34 % |
| Tg 2 Moderat behov for tiltak – mindre skader og behov for reparasjoner: | Nordland | 33 % |
| Tg 3 Betydelig behov for tiltak – større restaureringer:                 | Nordland | 13 % |
| Tg 9 er ukjent:  | Nordland | 20 % |

For vedlikehold av stålskipene i verneflåten er det flere verft i regionen som har kapasitet til å påta seg vedlikehold og restaureringsoppdrag, men disse har liten fagkunnskap om antikvarisk arbeid.

Norge har tre nasjonale fartøyvernssentre som alle har stor erfaring med antikvarisk arbeid. Disse kan bidra med kompetanse i prosjekter som pågår, både når det gjelder arbeidskraft, dokumentasjon og historiske utredninger. På denne måten kan de være en ressurs for både fylkeskommunen, fartøyeiere, verft og båtbyggerier.

De tre nasjonale fartøyvernssentrene er:

- *Nordnorsk fartøyvernssenter og Båtmuseum* i Gratangen, Troms fylke. Driver med restaurering av trebåter og har i tillegg spesialkompetanse på semidiesel, instrumenter og tekniske installasjoner. Nordland fylkeskommune støtter i dag senteret økonomisk.
- *Hardanger Fartøyvernssenter*, Vestland fylke. Nordens største fagmiljø på restaurering av historiske fartøy med spesialområde innen gaffelrigg.
- *Bredalsholmen Dokk og Fartøyvernssenter*, Agder fylke. Har spesialkompetanse på restaurering og klinking av stålskip.

For å lykkes med å vedlikeholde og beholde en flåte av vernede og fredede fartøy, er det viktig at alle som jobber med fartøyene har kunnskap om det arbeidet de deltar i.

Dette skal fylkeskommunen være en pådriver til gjennom å:

- Arbeide for at flere verft blir godkjente lærebedrifter i trebåtbyggerfaget.
- Arbeide for at lærlinger er med på prosjekter det gis støtte til.
- Være pådriver til at fartøyvernssentrene eller andre aktører holder kurs i vedlikehold og antikvarisk arbeid.
- Fortsette å støtte Nordnorsk Fartøyvernssenter økonomisk i tråd med inngått avtale.





Foto: Gunnar Holmsland, NNFA

## Strategiområde 4 – Tilskuddsordningen

### Mål: Sikre forutsigbarhet til tilskuddsordningen

Nordland fylkeskommune er kulturmiljømyndighet og har ansvaret for tildeling av tilskudd til fartøyvern. Midlene kommer over Statsbudsjettet kapittel 1429 post 74 *Fartøyvern*, og tildeles Riksantikvaren. Riksantikvaren fordeles tilskuddene videre som rammetilskudd til fylkeskommunene og Sametinget. Fylkesrådet i Nordland beslutter deretter hvordan midlene skal fordeles blant søkerne.

De siste årene har midler til fartøyvern i statsbudsjettet ligget på ca. 63 til 70 millioner kroner. I samme periode har Nordland fylkeskommune mottatt søknader på mellom 14 og 23 millioner kroner, mens rammetilskuddene fra Riksantikvaren til Nordland etter regionsreformen, har ligget på cirka 3 til 3,5 millioner kroner per år. Selv om det arbeides for å øke dette beløpet, er det i praksis for lite midler tilgjengelig i forhold til behovet.

Denne strategien legger rammene for hvilke retningslinjer og prioriteringer fylkeskommunen vil ha for tildelingen av tilskudd innenfor de til enhver tid gjeldene økonomiske rammene og utover det som står i forskriften.

#### Om Forskrift om tilskudd til fartøyvern:

I *Forskrift om tilskudd til fartøyvern* av 01.09.2021, er det satt rammer for forvaltningen av tilskuddsordningen knyttet til fartøyvernet.

I forskriftens § 1 Formål står det at *Formålet med tilskuddsordningen er å medvirke til at vernete og fredete fartøy kan bli vedlikeholdt og satt i stand etter antikvariske retningslinjer og bli benyttet som ressurser i en bærekraftig samfunnsutvikling.*

*Tilskuddsordningen skal bidra til å stimulere frivilliges kompetanse og innsats i verdiskaping lokalt og regionalt, og til å opprettholde kunnskapen om eldre håndverk og teknikker knyttet til tre- og stålfartøy og fagmiljøer med slik kunnskap.*

Det er viktig å merke seg at ordningen skal *medvirke til at vernete og fredete fartøy kan bli vedlikeholdt og satt i stand [...]*, noe som betyr at det kun er vernete og fredete fartøy som kan motta tilskudd, og at tilskuddsordningen ikke nødvendigvis skal finansiere hele prosjekter, men være et bidrag til vedlikeholds- og restaureringsprosjekter.

Forskriften avgrensner videre i § 3 hva det kan gis tilskudd til, og hva det ikke kan gis tilskudd til. Dette setter juridisk bindende grenser som må overholdes.



#### § 3. Hva det kan gis tilskudd til

*Det kan gis tilskudd til sikring, vedlikehold, istandsetting og restaurering av fredete og vernete fartøy. Eiere og forvaltere av fredete eller vernete fartøy kan få tilskudd. Det samme gjelder organisasjoner, foreninger og prosjekter som opererer innenfor tilskuddsordningens formål.*

*For tilskudd er det et vilkår at fartøyet har tilstrekkelig grunnlagsdokumentasjon til å kunne vurdere tiltakene det søkes tilskudd til. Med grunnlagsdokumentasjonen menes en oppdatert tilstandsvurdering, en teknisk-historisk dokumentasjonsrapport og en restaureringsplan. Dokumentasjonsrapporten og restaureringsplanen skal være godkjent av kulturmiljøforvaltningen.*

*Tilskuddsmottaker kan bruke 10–15 prosent av tilskudd til prosjektledelse og prosjektoppfølgning forbundet med tiltak det gis tilskudd til.*

Det gis ikke tilskudd til:

- kostnader knyttet til dugnadsinnsats
- reise og opphold
- sertifiseringsutgifter som ikke kan defineres som antikvariske tiltak
- administrative utgifter hos eier
- museumsdrift eller -virksomhet

Det vises spesielt til at det i § 3 står hva tilskudd kan gis til: sikring, vedlikehold, istandsetting og restaurering av fredete og vernete fartøy. Videre er det presisert at det er et vilkår at fartøyet har tilstrekkelig grunnlagsdokumentasjon

til at fylkeskommunen kan vurdere tiltakene det søkes tilskudd til. Mange fartøy har i dag mangelfull grunnlagsdokumentasjon, og det er derfor viktig at dette kommer på plass der det er behov.

Videre vises det til § 7 *Hvordan tilskudd fastsettes* som sier at fylkeskommunen avgjør om det skal gis tilskudd og fastsetter tilskuddsbeløpets størrelse, etter en skjønnsmessig vurdering av fartøyets kulturminneverdi og tiltakets virkning på dette, for ett år av gangen.

Her står det videre at tilskudd skal fordeles etter følgende prioritering (Riksantikvaren har presisert at selv om punktene i forskriften er nummerert så står de ikke i prioritert rekkefølge):

1. prosjekter som er igangsatt, eller opptar slipp eller dokk, som følge av tilskudd fra kulturmiljøforvaltningen
2. fartøy som har pålegg som må gjennomføres for å beholde sertifikater
3. fartøy som er fredet
4. fartøy og prosjekter med stor frivillig innsats

I forståelsen av § 7 *Hvordan tilskudd fastsettes*, er det viktig å merke seg at fylkeskommunen fastsetter tilskudd etter en skjønnsmessig vurdering av fartøyets kulturminneverdi og tiltakets virkning på dette. Dette betyr at fylkesrådet, innenfor de juridiske rammene satt i forskriftens §§ 3 og 7, avgjør hvordan tilskudd skal fordeles. Dette strategidokumentet gir nærmere føringer for hvordan Fylkesrådet skal anvende sitt skjønn og prioritere innenfor disse rammene.



© Gamle Helgeland, Foto: Steinbjørn Møntzen

### Fylkeskommunens prioriteringer

Fylkeskommunen ønsker en forutsigbar politikk og tryggere rammer for fartøyvernet i fylket. Som beskrevet i de øvrige strategiområdene har vi flere utfordringer for fartøyvernet. Særlig gjelder dette vedlikehold og restaurering av fartøy, kapasitet på verft, lite kunnskap om tradisjonshåndverk og antikvarisk arbeid. I mange tilfeller er det også behov for bedre grunnlagsdokumentasjon. Fylkeskommunen ønsker også å bruke tilskuddsordningen til å gjøre noe med disse utfordringene.

Fylkeskommunen vil i sin vurdering av tilskudd derfor også vektlegge følgende:

- Kapasitet og kompetanse hos de som skal gjennomføre arbeidet (verft og/eller håndverkere).
- Tiltak som vil være kompetansebyggende, og da spesielt for lærlinger.
- Tiltakshavers evne og mulighet til å gjennomføre prosjektet.

Verneflåten i Nordland består i dag i hovedsak av trebåter (mange fiskeskøyter) og tre større stålskip. Istandsettingen av stålskipene vil kreve mange titalls millioner kroner, noe som krever prioriteringer for å sikre at fylkeskommunen har en helhetlig fartøyvernpolitikk innenfor eksisterende og forventede økonomiske rammer. Det er derfor hensiktsmessig å dele verneflåten inn i to kategorier: *stålskip* og *andre*. Disse skal begge ha uttelling ved fordeling av tilskudd.



© MK Faxeem, Foto: Bente Grude Berges

### 1. Stålskip

Når det gjelder stålskip har vi per i dag tre fartøy som er i hver sin fase for å nå målet om operativ tilstand og bli et seilende kulturminne. Dette betyr at for de tre skipene varierer kostnadene fra cirka 5–6 millioner kroner til flere titalls millioner kroner for å sette hvert enkelt fartøy i stand.

Med de begrensede midlene som er tilgjengelig, er det viktig å skape forutsigbarhet og kontinuitet. Fylkeskommunen vil derfor til enhver tid ha ett prioritert hovedprosjekt som er det fartøyet som er nærmest ferdigstilling. Dette vil være en målrettet istandsetting av ett fartøy om gangen fram til fullføring.

Prioritering av tilskudd, stålskip:

- Det fartøyet som er nærmest ferdigstilling skal være hovedmottaker av tilskudd og eventuelt forhåndstilsagn, frem til ferdigstilling.
- Tilskuddet til hovedmottaker bør ikke være større enn at også andre kan motta midler.

### 2. Andre fartøy

Når vi ser bort fra de tre stålskipene har vi i dag nærmere 30 andre fartøy i verneflåten i Nordland. Det økonomiske behovet for disse er også langt større enn midlene som er tilgjengelig, og fylkeskommunen må derfor også her gjøre prioriteringer. For å skape forutsigbarhet og kontinuitet vil fylkeskommunen derfor prioritere ett hovedprosjekt, som vil motta midler og eventuelt forhåndstilsagn hvert år frem til ferdigstilling. Hovedprosjektet velges ut basert på en vurdering der forskriften, denne strategien og behovene innenfor fartøyvernet i Nordland legges til grunn.

For de andre fartøyene vil det også være viktig at fartøy som er i aktiv bruk (seilende) fortsatt skal være dette. Det vil gi grunnlag for aktivitet og inntekter til eierne. For å få til dette er mange fartøy avhengige av sertifikater og godkjenninger fra sjøfartsmyndighetene, som må fornyes regelmessig. Det er videre rasjonelt å utbedre skader og gjennomføre nødvendig vedlikehold tidlig, slik at dette over tid ikke får utviklet seg til større og mer kostnadskrevende tiltak. Det er derfor økonomisk rasjonelt å gi tilskudd til fartøy som er i god tilstand (Tg 1 eller Tg 2) og som har behov for midler for å utbedre mindre, begynnende skader.

Prioritering av tilskudd, andre fartøy:

- Prioritere ett hovedprosjekt som hovedmottaker av tilskudd, og eventuelt forhåndstilsagn, frem til ferdigstilling.
- Prioritere prosjekter der det er fartøy som har pålegg som må gjennomføres for å beholde sertifikater.
- Prioritere fartøy som er i god tilstand (Tg 1 eller Tg 2), og som har behov for tilskudd for å utbedre mindre, begynnende skader slik at tilstanden til fartøyene opprettholdes.

Nordland fylkeskommune  
8048 Bodø

[post@nfk.no](mailto:post@nfk.no)  
[www.nfk.no](http://www.nfk.no)

