

**Saugaus tradicinių laivų naudojimo Europos vandenyse pažymėjimų
ir tradicinių laivų įgulų kompetencijos pažymėjimų
abipusio pripažinimo susitarimo memorandumo
priedas**

Valstybėms narėms susipažinti

BARSELONOS CHARTIJA

**EUROPOS CHARTIJA DĖL TRADICINIŲ PLAUKIOJANČIŲ LAIVŲ
IŠSAUGOJIMO IR RESTAURAVIMO**

Turinys:

Barselonos chartija

Komentarai

© Europos jūrų paveldas 2003 m.

Redagavo Ingo Heidbrink

BARSELONOS CHARTIJA

EUROPOS CHARTIJA DĖL TRADICINIŲ PLAUKIOJANČIŲ LAIVŲ IŠSAUGOJIMO IR RESTAURAVIMO

Preambulė

VENECIJOS CHARTIJOJE, kuri buvo priimta 1964 m., išdėstyti paminklų ir vietovių išsaugojimo ir restauravimo principai. Ji pradama preambule:

„Žmonių kartų sukurti istoriniai paminklai, saugantys informaciją apie praeitį, išlieka iki šių dienų kaip gyvi šimtamečių tradicijų liudininkai. Žmonės vis geriau suvokia žmogiškųjų vertybių vienovę ir laiko senovės paminklus bendru paveldu. Pripažįstama bendra atsakomybė už jų išsaugojimą ateities kartoms. Mūsų pareiga yra perduoti juos, išlaikant visapusišką jų autentiškumą.

Svarbu, kad būtų susitarta dėl principų, kuriais vadovaujamosi išsaugant ir restauruojant senovinius pastatus ir kad šie principai būtų nustatyti remiantis tarptautiniu pagrindu, kai kiekviena šalis, remdamasi savo kultūra ir tradicijomis, atsako už šio plano taikymą.

1931 m. ATĖNŲ CHARTIJA, kurioje pirmą kartą buvo apibrėžti šie pagrindiniai principai, prisidėjo plėtojant plataus užmojo tarptautinį judėjimą, kuris įgavo konkrečią formą nacionaliniuose dokumentuose, ICOM ir UNESCO darbe ir pastarosios įsteigtame Tarptautiniame kultūros vertybių konservavimo ir restauravimo studijų centre.“

Abiejose chartijose aptariami sausumoje esantys paminklai ir vietovės. Jūrų paveldas jose neaptiriamas, nepaisant šių paveldo rūšių artimos giminystės. Todėl 2001 m. Barselonoje įvykusiame 4-ajame EJP kongreso susitikime nutarta pritaikyti VENECIJOS CHARTIJĄ Europos jūrų paveldui ir ji tapo žinoma kaip „BARSELONOS CHARTIJA“.

Apibrėžtys

1 straipsnis

Plaukiojančio jūrų paveldo koncepcija apima tradicinį laivą, kuriame aptinkama savitos civilizacijos ar reikšmingų naujovių, taip pat tradicinių plaukiojimo laivais, jūreivystės bei jūrų laivybos meistriškumo pavyzdžių. Tai taikoma tiek didesniems laivams, tiek ir kuklesnių dydžių senoviniams laiveliams, kurie laikui bėgant įgavo kultūrinę reikšmę.

2 straipsnis

Tradiciniai laivai turi būti saugomi, restauruojami ir panaudojami pasitelkiant mokslą, visus būdus ir galimybes, kurie gali prisidėti prie plaukiojančio jūrų paveldo tyrinėjimo ir apsaugos.

Tikslas

3 straipsnis

Tradicinių plaukiojančių laivų išsaugojimo ir restauravimo tikslas – išsaugoti juos kaip meno kūrinius ar kaip istorijos liudijimus ar išlaikyti tradicinius jų statymo įgūdžius.

Išsaugojimas

4 straipsnis

Siekiant tolesnio tradicinių plaukiojančių laivų išlikimo, būtinas nuolatinis jų išlaikymo pagrindas.

5 straipsnis

Tradicinių laivų panaudojimas socialiniu požiūriu naudingiems tikslams visada palengvina jų išsaugojimą. Todėl toks panaudojimas yra pageidaujamas, tačiau tai neturėtų labai pakeisti laivo išorės išplanavimo. Pakeitimai, kuriuos lemia funkcijos pasikeitimas, turi būti daromi atsižvelgiant į šiuos apribojimus.

6 straipsnis

Tradicinis laivas yra neatskiriamas nuo istorijos, kurią jis liudija, ir nuo vandens, kuriuose plaukiojo. Todėl būtų idealu, jei jo gimtasis uostas ir eksploatavimo vieta būtų jo ankstesnio panaudojimo regione.

Restauravimas

7 straipsnis

Restauravimo procesas yra labai speciali veikla. Jo tikslas – išsaugoti ir atskleisti tradicinių laivų estetinę, funkcinę ir istorinę vertę ir jis grindžiamas originalių medžiagų ir autentiškų dokumentų naudojimu. Bet kuriuo atveju prieš restauravimą ir jį atliekant būtinas istorinis laivo ištyrimas.

8 straipsnis

Tradicinių laivų restauravimas geriausiai bus atliktas naudojant tradicines medžiagas ir metodus. Jei pasirodo, kad tradicinės medžiagos ir metodai netinkami, tradicinius plaukiojančius laivus galima sutvirtinti naudojant šiuolaikines konservavimo medžiagas, kurių veiksmingumas patvirtintas mokslo duomenimis ir patirtimi.

9 straipsnis

Restauruojant tradicinius laivus nebūtina, kad laivas būtų atkurtas toks, koks jis buvo pradiniais pastatymo metais. Kai kurių laivų istorinė vertė yra didesnė vėlesniu jų ankstesnio naudojimo laikotarpiu. Restauravimas pagal bet kurį laikotarpį turi būti atliekamas tik nuodugniai ištyrus išlikusių pasirinkto laikotarpio istorinių ir techninių dokumentų kokybę.

10 straipsnis

Privaloma laivybos ir saugumo įranga turi būti darniai integruota į visumą, tačiau kartu atskiriama nuo autentiškos, siekiant kad dėl restauravimo nebūtų iškraipyti meniniai ar istoriniai požymiai.

11 straipsnis

Priedai negalimi, nebent leistini, jei neužgožia įdomiųjų laivo dalių, jo tradicinės struktūros ir jo kompozicijos dermės.

12 straipsnis

Atliekant visus restauravimo darbus, visada turėtų būti pateikiama tiksli dokumentacija analitinių ir kritinių ataskaitų forma, iliustruota piešiniais ir (arba) nuotraukomis ir kitomis atitinkamomis informacijos priemonėmis. Juose turi būti aprašytas kiekvienas išardymo, apdirbimo, surinkimo iš naujo ir naujų dalių pridėjimo etapas, taip pat atliekant šiuos darbus nustatyti techniniai ir struktūriniai požymiai.

BARSELONOS CHARTIJĄ 2002 m. rugsėjo 28 d. Enkheizene priėmė EJP darbo grupė.

Arne Gotved
(EJP kultūros tarybos pirmininkas)

Anders Berg
(EJP prezidentas)

Pasirašyta 2003 m. kovo 30 d.
Jylland fregatoje Ebeltofte, Danijoje

Barselonos chartija

Komentarai

Įvadas

Tikra yra tai, kad daugumai autentiškais išlikusių istorinių pastatų, laivų ir kitų objektų, išlikti tokiems padėjo daugiausia tai, kad jie buvo tinkamai naudojami, net ir dabartiniais laikais ir netgi tada, kai toks jų panaudojimas labai skyrėsi nuo pradinio. Neginčijama tiesa, kad nuolatinio naudojimu užtikrinama, jog šioms vertybėms būtų skiriamas finansavimas ir išlaikymas, kuris joms reikalingas ir kurio jos vertos.

O dėl pastatų, daugiau nei prieš 80 metų tai pripažino architektai. Tuo pat metu jie suprato, kad svarbu, jog bet koks naujas panaudojimas, kai objektas naudojamas netinkamai ar pakeičiamas, nesunaikintų paties objekto, kurį saugotojai stengėsi išlaikyti. Šiuo tikslu tarptautinė architektų grupė parengė gerosios patirties kodeksą ir 1931 m. paskelbė jį kaip ATĖNŲ CHARTIJĄ. Vėliau, 1964 m., ji buvo peržiūrėta, patobulinta ir paskelbta iš naujo kaip VENECIJOS CHARTIJA.

Abiejose chartijose pateikiamos istorinių pastatų saugotojams skirtos gairės dėl geriausio pastatų išsaugojimo ateities kartoms užtikrinimo. Tai, kad buvo priimtos šios gairės, padėjo gauti joms visuomenės paramą, ne tik finansinę, bet ir mokestinių nuolaidų ir lengvatinių sąlygų forma. Be to, chartijose įtvirtinti principai padarė įtaką daugeliui šiuolaikinių Europos paminklosaugos įstatymų.

Kodėl būtina chartija?

Kurį laiką tradicinių laivų savininkai ir jūros istorijos srities mokslininkai siekė, kad visuomenė pripažintų, jog pastangos išlaikyti tradicinę sandarą ir eksploatavimo metodus dedamos ne siekiant asmeninio patogumo, bet visuomenės intereso labui, t. y. siekiant išsaugoti mūsų jūrų paveldą. Tikimasi, kad tokio pripažinimo išraiška taps atleidimas nuo drakoniškų ar pernelyg gausių saugumo priemonių, taip pat valstybės finansinės dotacijos ar uosto, laivybos administracijų ar mokesčių institucijų suteikiamos nuolaidos.

Suprantama, kad tokios nuolaidos turėtų būtų suteikiamos tik laivams, kurie yra pasiekę tam tikrą istorinio autentiškumo lygį ar kai nuolat naudojami autentiški, laivo istorijai svarbūs tradicinės jūreivystės metodai. BARSELONOS CHARTIJA nustatomas bazinis apsaugos kokybės lygis.

Todėl, jei pats laivas vertinamas vadovaujantis Chartijos principais ir jį eksploatuojant taikomi autentiškos jūreivystės metodai, jis įgauna šį būtinajį autentiškumo lygį, dėl kurio jis gali būti apibūdinamas kaip tradicinis laivas.

Chartija suteiks vertingas gaires tradicinių laivų savininkams, net ir tada, kai jie nesusipažinę su bendrais istorinių paminklų ir objektų išlaikymo principais. Šių principų laikymasis galiausiai turėtų padėti padidinti jų laivų autentiškumą ir istorinę vertę. „Restauravimas, priežiūra ir naudojimas vadovaujantis BARSELONOS CHARTIJA“ turi būti nurodomojo pobūdžio.

Labiau tikėtina, kad tas laivas ar valtis, kuris gali „užsidirbti savo išlaikymui“, bus išsaugotas ateities kartoms, o ne tas, kuriam taikoma pernelyg daug apribojimų, dėl kurių savininko ištekliai gali būti išseikvoti. Dėl šios priežasties rekomenduojamas tam tikras lakstumas, kuris leistų laivui plaukti varomam burių ar garo varikliu, nesunaikinant saugotino žmogaus darbo produkto tikrosios vertės.

Iš tikrųjų, manoma, kad dėl tradicinių laivų naudojimo pagerės būsimųjų kartų lavinimas ir padidės, – o galbūt ir priklausys nuo jo – jų susidomėjimas jūrų paveldu ir, naudojant tradicinius laivus pagal Chartijos sąlygas, bus pasiektas bendras supratimas, kad tokie laivai prisideda prie visuomenės suinteresuotumo išlaikyti ir žmogaus darbo produktus, ir įgūdžius.

Europos jūrų paveldo organizacija (EJP) mano, kad tokia plaukiojančiam paveldui skirta chartija turėjo būti labai seniai priimta ir jai atitinkamai pritaikė VENECIJOS CHARTIJOS sąlygas. Tačiau reikia pažymėti, kad BARSELONOS CHARTIJOS (taip pavadintos, dėl to, kad tokios chartijos koncepcija pirmą kartą buvo aptarta ir suderinta 2001 m. Barselonoje vykusiame EJP kongrese) sąlygos buvo išplėstos, siekiant įtraukti tradicinius jūrininkų įgūdžius, kuriuos daugelis istorikų ir paminkloaugininkų laiko tokiais pat svarbiais kaip ir patys laivai.

Komentarai dėl konkrečių BARSELONOS CHARTIJOS straipsnių

1 straipsnis

„Savitos civilizacijos ar reikšmingų naujovių, taip pat tradicinių plaukiojimo laivais, jūreivystės bei jūrų laivybos meistriškumo pavyzdžiai“ gali apimti daug įvairių išskirtinių istorinių aspektų. Pavyzdžiui, tai gali apimti specialius techninius duomenis (variklis, varomoji jėga, takelažas ir t. t.), taip pat laivo dalyvavimą tam tikrame istoriniame įvykyje.

„Tradicinis plaukiojimas laivais, jūreivystė bei jūrų laivybos meistriškumas“ visų pirma susiję su tokia veikla, kuri jau nebėra įprastos jūrų veiklos dalis ir kuriai reikia specialių žinių, kurios jų toliau nebenaudojant bus pamirštos (anglimis kūrenamo katilo naudojimas, vien tik astronominė laivyba, buriavimas be pagalbinio variklio ir t. t.).

2 straipsnis

Nors „išsaugojimas, restauravimas ir panaudojimas“ daugiausia turėtų būti praktinis istorinių metodų demonstravimas, šiuolaikinis mokslas, metodai ir galimybės nėra visiškai atmetami. Ilgalaikiam išsaugojimui pasitarnauti galintys mokslo tyrimų vaisiai turėtų būti naudojami ten, kur tinka. Tačiau tai nepateisina šiuolaikinių medžiagų naudojimo vien tik dėl tos priežasties, kad jas naudojant priežiūra bus lengvesnė.

3 straipsnis

„Meno kūriniai“ – menas platesne prasme. Visų pirma, laivo sandara ar techninė įranga gali būti laikoma tam tikrais taikomojo meno kūriniais.

4 straipsnis

–

5 straipsnis

EJP mano, kad laivo „panaudojimas“ ne tik padės užtikrinti ir pateisinti laivo išlaikymą padidėjus finansavimui dėl tokio panaudojimo, bet taip pat gali padėti eksponuoti laivą platesnei visuomenei.

„Socialiniu požiūriu naudingas“ gali apimti ne tik švietėjišką elementą, bet ir komercijos plėtrą, pavyzdžiui, pramoninių ar krovinių patalpų pritaikymą keleiviams vežti.

Atsižvelgiant į „išorės išplanavimą“: Draudimu keisti „laivo išorės išplanavimą“ siekiama apsaugoti laivo išorės vaizdą. Svarbu, kad veikla, kurios imamasi siekiant užtikrinti laivo išlikimą, nesunaikintų paties norimo išsaugoti objekto. Be to, įtikinantis yra argumentas, kad kiekvienas laivo sandaros pakeitimas turėtų padėti jo savininkui grįžti prie originalaus jo projekto.

6 straipsnis

Tai yra rekomendacija. Kitaip tariant, *pageidautina*, bet *nebūtina*, kad laivai plaukiotų gimtuosiuose vandenyse. Pagaliau, dėl savo paskirties laivai ir valtys juda.

7 straipsnis

Istorinis laivo tyrimas turi suteikti pagrindą bet kokiam sprendimui, kuris gali atsirasti jį restauruojant ar prižiūrint. Jo tikslas – uždrausti bet kokį restauravimą, kuris remiasi prielaida „štai koks jis turėjo būti“ ar vien tik spėliojimais.

8 straipsnis

Apribojimas naudoti medžiagas, kurių „veiksmingumas buvo patvirtintas mokslo duomenimis ir patirtimi“ yra Chartijos dalis, nes bet kurių kitų medžiagų naudojimas paverstų laivą bandomąja žaidimų aikštele.

Tai negalėtų atitikti tradicinės vandens transporto priemonės, kaip ypatingo žmogaus darbo produkto, sampratos, kadangi priešingu atveju dėl nesėkmingo nepatikrintų medžiagų naudojimo prireiktų papildomo restauravimo, kuris būtų reikalingas vien dėl eksperimento, o ne dėl ilgalaikio laivo išlaikymo.

9 straipsnis

Metams bėgant laivai gali keistis keičiantis jais vežamiems kroviniams ar pasikeitus jų varomajai jėgai arba dėl kurios nors kitos priežasties, net ir savo komercinio plaukiojimo laikotarpiu.

Šiame straipsnyje pritariama restauravimui pagal bet kurį tokio plaukiojimo laikotarpį.

10 straipsnis

Šio straipsnio tikslas – užtikrinti, kad šiuolaikinė įranga nebūtų painiojama su laivo pradine ar tradicine įranga.

11 straipsnis

Laikoma, kad šiuolaikinė saugumo ar laivybos įranga būtina saugiam tradicinio laivo eksploatavimui. Tačiau laivas turėtų būti papildomas tokiais komponentais taip, kad jie neužgožtų „įdomiųjų laivo dalių, jo tradicinės struktūros ir jo kompozicijos pusiausvyros“.

12 straipsnis

Dokumentai yra neabejotinai privalomi siekiant užtikrinti ilgalaikę laivo, kaip istorinio žmogaus darbo produkto, kokybę, kadangi priešingu atveju ateityje nebus įmanoma nustatyti, kurios ypatybės vis dar išliko autentiškos, o kurios medžiagos atsirado vėliau.

Komentarus parašė dr. Ingo Heidbrink

Panaudota medžiaga, kurią pateikė David Morgan

Komentarus papildė John Robinson

2003 m. rugsėjo 3 d.