

Komentarz

Art.1 „świadectwo określonej cywilizacji, znaczącego rozwoju, tradycyjnej żeglugi, praktyki morskiej „ może zawierać szereg aspektów historycznych. Może dotyczyć określonego rozwiązania technicznego (silnik, napęd, osprzęt, etc.), ale również udziału danej jednostki w szczególnym wydarzeniu historycznym.

„Tradycyjna żegluga, sztuka marynarska(praktyka morska), rzemiosło morskie „ oznacza, że dana dziedzina ma charakter już historyczny i nie jest obecnie stosowana w praktyce morskiej, oraz wymaga specjalnej wiedzy, a może zostać zapomniana, jeśli nie będzie kultywowana(np. użycie opalanych węglem kotłów nawigacja astronomiczna, żeglowanie bez silnika pomocniczego, etc.)

Art.2 Tym samym konserwacja, odbudowa oraz pływanie (użytkowanie) powinno generalnie być formą praktycznej demonstracji tradycyjnych metod żeglugi, choć nowoczesna nauka i wiedza oraz rozwiązania techniczne nie są całkowicie wykluczone. Efekty badań powinny służyć lepszemu zachowaniu(jednostki) wszędzie tam gdzie pożądane jest ich zastosowanie. Niedopuszczalne jest zastosowanie nowoczesnych materiałów tylko, dlatego, że ułatwia to eksploatację i obsługę.

Art.3 „dzieło sztuki” należy rozumieć w szerszym sensie. W przypadku konkretnego statku, projekt, jego wyposażenie techniczne należy rozumieć, jako przykład sztuki użytkowej.

Art.4-

Art.5 EMH uważa, że określenie „eksploatacja „ nie polega wyłącznie na zdobywaniu funduszy mających zabezpieczyć istnienie jednostki, ale również na prezentacji szerszej publiczności.

„Społecznie użyteczny” oznacza cel edukacyjny, ale może również dotyczyć użycia komercyjnego, przewozu np. pasażerów po przystosowaniu przestrzeni ładunkowej czy przeznaczonej pierwotnie dla celów technicznych (jednostki)

Określenie „wygląd zewnętrzny” i zakaz dokonywania zmian w tym zakresie, ma chronić ten wygląd. Trzeba mieć pewność, że działania nakierowane na ratowanie jednostki nie prowadzą do jej zniszczenia zaprzeczając celowi przyjętemu w procesie ratowania, odbudowy.

Nie można zapominać, że wszelkie zmiany dokonywane w strukturze jednostki oznaczają konieczność rewizji (modyfikacji) oryginalnej dokumentacji.

Art.6 Należy traktować, jako zalecenie. Innymi słowy jest pożądane, aby jednostka operowała na wodach ojczystych, ale nie ma to zasadniczego znaczenia. Statki, z natury swojej zmieniają często miejsce pływania, przemieszczają się.

Art.7 Studium historyczne statku ma zapewnić dane, do podjęcia wszelkich decyzji w trakcie odbudowy oraz eksploatacji. Celem jest zapobieżenie opieraniu się na przypuszczeniach, założeniach „tak powinno być” oraz poleganiu na przypadku.

Art.8 Ograniczenie materiałów do tych o „skuteczności potwierdzonej naukowo i doświadczalnie „ zostało umieszczone w karcie, ponieważ użycie innych materiałów prowadzi do uczynienia z jednostki poletka doświadczalnego.

To nie daje się pogodzić z ideą tradycyjnej jednostki, jako pojedynczego przedmiotu(zabytku) kultury materialnej (artefaktu), ponieważ uszkodzenie niesprawdzonego materiału może prowadzić do dodatkowych prac renowacyjnych będących skutkiem zastosowania takiego materiału a nie długotrwałej eksploatacji.

Art.9 Statki mogą się zmieniać na przestrzeni lat, z powodu zmiany ładunków przewożonych, metod napędu, lub z innych powodów w trakcie eksploatacji. Ten artykuł wskazuje na możliwość wybrania dowolnego momentu, jako punktu odniesienia odbudowy.

Art.10 Ten artykuł podkreśla, że nowoczesne wyposażenie nie musi pozostawać w sprzeczności z tradycyjnym.

Art.11 Stwierdza, że nowoczesne wyposażenie nawigacyjne i bezpieczeństwa są niezbędne do bezpiecznej eksploatacji jednostki tradycyjnej. Nie zmienia to faktu, że to wyposażenie musi być (dodane) zamontowane w sposób niekolidujący z interesującymi częściami jednostki, jej wyposażeniem i proporcjami bryły (kompozycją).

Art.12 Dokumentacja jest absolutnie niezbędna, aby zabezpieczyć długotrwałą, jakość jednostki, jako zabytku historycznego, ponieważ w innym przypadku nie będzie możliwe, w przyszłości odróżnienie, które rozwiązania są oryginalne, a które dodane później.

*Komentarz autorstwa Dr Ingo Heidbrink (German Maritime Museum)
Oparte na materiale autorstwa David Morgan, współpraca John Robinson*

Wersja 3 /03 wrzesień 20003