

Барселонская Хартия

Европейская хартия о сохранении и поддержке исторических судов в эксплуатации.

Преамбула

Венецианская Хартия была принята в 1964 году в качестве кодекса принципов сохранения и реставрации памятников и мемориальных мест. Она начинается с преамбулы:

«Как живые свидетельства многовековой традиции народов, памятники передают современности духовное послание прошлого. Люди, все больше и больше осознают универсальное значение общечеловеческих ценностей, видят в памятниках общее наследие, и чувствуют себя ответственными по отношению к будущим поколениям за его сохранение. Наша обязанность – передать будущим поколениям исторические памятники в их подлинном виде.

Важно, чтобы принципы по сохранению и восстановлению исторических сооружений были согласованы на международном уровне, при этом каждая страна самостоятельно принимала бы решение о применении таких правил с учетом особенностей истории и культуры.

Афинская Хартия 1931 года, впервые определила такие основные правила, и внесла важный вклад в развитие широкого международного движения, которое приняло ясные очертания в национальных документах, в деятельности ICOM (International Council of Museums) и ЮНЕСКО, и в основании «Международного обучающего центра по сохранению и реставрации предметов культуры»

Обе хартии охватывают предметы культуры и мемориальные места, находящиеся на суше, тогда как морское наследие, несмотря на близость задач, не рассматривается. По этой причине на IV.Европейском Конгрессе по Морскому Наследию (European Maritime Heritage Kongress), проведенном в 2001 году в Барселоне, было принято решение о расширении предмета Венецианской Хартии для морского наследия. и создании Барселонской Хартии.

Определения

Статья 1

Понятие морского наследия включает как отдельные исторические и традиционные суда, свидетельствующие о самобытной культуре или исторической эволюции, так и традиционное мореплавание, морское дело или морские ремесла. Под определение подпадают как большие суда, так и исторические суда меньших размеров, с течением времени ставшие объектами культурного значения.

Статья 2

Для сохранения, реставрации и эксплуатации исторические суда должны иметь доступ к научно-технической базе и ресурсам, использование которых может содействовать исследованию и сохранению морского наследия.

Цель

Статья 3

Целью сохранения и реставрации исторических и традиционных судов в эксплуатации является их защита как предметов искусства и свидетельства исторического значения, а также пропаганда традиционных ремесел.

Сохранение

Статья 4

Для долгосрочного сохранения исторических и традиционных судов важно чтобы они получали необходимый ремонт и профилактику на регулярной основе.

Статья 5

Сохранению действующих исторических и традиционных судов способствует постоянное их использование в общественно-полезных целях. В связи с этим такое использование желательно, но оно не должно приводить к осязательному изменению внешнего вида судов. Необходимо держать под контролем объем модификаций, связанных с новыми функциями судна.

Статья 6

Историческое судно неотделимо от исторических событий, свидетельством которых он является, и от акватории, в которых оно использовалось. Поэтому его порт приписки должен по возможности находиться в той же акватории.

Реставрация

Статья 7

Реставрация каждого судна – процесс уникальный. Его цель - сохранение эстетической, функциональной и исторической ценности исторических кораблей. Его основа – следование историческим материалам и подлинным документам. Реставрации в каждом случае должно предшествовать историческое исследование конкретного судна. Его результаты должны быть использованы в данной работе.

Статья 8

Реставрация исторического корабля проходит в идеальном случае с использованием традиционных материалов и техники проведения работ. Если традиционных материалов и техники проведения работ оказывается недостаточно, то для сохранения исторического судна в движении могут быть использованы те современные материалы для его сохранения, эффективность которых научно доказана и подтверждена практическим опытом.

Статья 9

Реставрация исторического судна не требует его обязательного приведения к изначальному состоянию в год постройки. Некоторые судна приобрели большую историческую ценность в более позднее время эксплуатации. Приведение судна в ходе реставрации к определенному периоду истории должно основываться на тщательном изучении качества находящейся в наличии исторической и технической документации этого периода.

Статья 10

Оборудование, необходимое для безопасности плавания, должно гармонировать с общим видом исторического судна. В то же время дополнительное оборудование должно быть отличимым от первоначальной субстанции судна, для того чтобы не исказить его историческую и культурную значимость.

Статья 11

Новые конструкции не могут быть допущены, за исключением случаев, когда они не отвлекают внимания от интересных частей судна, не мешают гармонии его композиции и традиционной структуры.

Статья 12

Весь процесс реставрации должен быть тщательно задокументирован: аналитические и оценивающие доклады должны быть снабжены рисунками и/или фотографиями или другими подходящими средствами. Каждый этап работы, от демонтажа и обработки, до реконструкции и дополнения новыми деталями, должен быть отражен в документации, также как технические и структурные особенности исторического судна, ставшие известными лишь в ходе реставрации.

Хартия Барселоны была ратифицирована 28 сентября 2002 года EMN Working Group в Энкуйзен (Нидерланды)

Подписано 30 марта 2003 года на борту фрегата Jylland в Эбельтофт (Дания):

Arne Gotved (Chairman EMN Cultural Council) и Anders Berg (President EMN).