

Karta Barcelońska

Europejska karta zasad konserwacji oraz odbudowy jednostek pływających pozostających w użytkowaniu (w eksploatacji)

Preambuła

Karta wenecka została stworzona w 1964 i określiła zasady konserwacji i odbudowy pomników i nieruchomości. Zaczynała się od słów:

„ zawierająca przekaz z przeszłości pomniki pokoleń ludzkich, przetrwały do dnia dzisiejszego, jako żywe świadectwa historycznej tradycji. Ludzie stają się coraz bardziej świadomi jedności wartości humanistycznych i traktują pomniki przeszłości, jako wspólne dziedzictwo. Mamy świadomość konieczności zachowania ich dla przyszłych pokoleń. To nasz obowiązek, aby chronić ich autentyczność”.

Kwestią o zasadniczym znaczeniu jest, aby zasady zachowania i konserwacji zabytkowych budynków zostały uzgodnione na gruncie międzynarodowym, a każdy kraj powinien być odpowiedzialny za dostosowanie tych planów do własnej kultury i historii.

Po raz pierwszy określono te zasady w Karcie Ateńskiej, w 1931, która zaowocowała w silnym ruchu międzynarodowym, owocującym powstaniem szeregu dokumentów, pracami ICOM i UNESCO oraz utworzeniem Międzynarodowego Studium Konserwacji i Odbudowy Dziedzictwa Kulturalnego. Obie Karty dotyczą pomników i miejsc położonych na lądzie. Dziedzictwo morskie nie jest objęte postanowieniami kart. W związku z tym 4 Kongres EMH, odbywający się w Barcelonie, postanowił zaadaptować Kartę Wenecką dla potrzeb dziedzictwa morskiego i nazwać ją mianem „Karty Barcelońskiej”

Definicje

Art.1 Koncepcja zabytku morskiego, pozostającego w użytkowaniu obejmuje jednostkę pływającą, która ma swój ślad w historii danej cywilizacji, albo stanowi znaczący wkład w rozwój tradycyjnego żeglarstwa, praktyki morskiej, rzemiosł morskich. Dotyczy to zarówno dużych jak i mniejszych jednostek z przeszłości (historycznych), znaczących w okresach minionych.

Art.2 Konserwacja, odbudowa i użytkowanie jednostek tradycyjnych musi brać pod uwagę wiedzę technikę i umiejętności niezbędne do przeprowadzenia tych studiów i prac oraz ochrony pływających zabytków morskich.

Cel

Art.3 Celem konserwacji oraz odbudowy jednostek tradycyjnych jest ochrona ich, jako historycznego świadectwa kontynuacji tradycyjnych umiejętności (technik, rzemiosł).

Konserwacja

Art.4 Konieczność prowadzenia właściwej i nieustającej konserwacji ma zasadnicze znaczenie dla użytkowania jednostek historycznych.

Art.5 Używanie jednostek historycznych dla celów społecznie użytecznych ma zawsze wpływ na formy zachowania jednostki. O ile takie użycie jest pożądane, to należy dążyć do wprowadzania jak najmniejszych zmian w wyglądzie zewnętrznym. Modyfikacje związane ze zmianami funkcji powinny być utrzymane w tych granicach.

Art.6 Jednostka historyczna nie może zostać oddzielona od swojej historii, której jest świadectwem oraz warunków akwenu, na którym była eksploatowana. Idealnym rozwiązaniem byłby eksploatacja, jednostki na tych akwenach i w tym porcie macierzystym, gdzie była używana.

Odbudowa

Art.7 Proces odbudowy, to działanie wysoce specjalistyczne. Jego celem zachowanie i odzyskanie estetycznych, funkcjonalnych i historycznych wartości jednostki historycznej. Opiera się on na poszanowaniu dla źródeł i dokumentów historycznych. Odbudowa, w każdym przypadku musi być poprzedzona, oraz powinny jej towarzyszyć studia(badania) nad historią danej jednostki.

Art.8 Najlepszym rozwiązaniem, które powinno być przyjęte, jest zastosowanie tradycyjnych materiałów i technik. W przypadku, kiedy tradycyjne techniki i materiały nie okażą się odpowiednie, odbudowa może być realizowana przy zastosowaniu nowoczesnych materiałów, których skuteczność jest potwierdzona danymi naukowymi oraz doświadczeniem.

Art.9 Odbudowa jednostki historycznej nie zakłada konieczności przywrócenia jej do stanu z roku powstania. Niektóre statki prezentują szczególną wartość historyczną w swojej późniejszej formie. Przyjęcie momentu będącego punktem odniesienia dla konkretnej odbudowy, powinno nastąpić po zbadaniu, jakości materiałów historycznych i dokumentacji historycznej dla wybranego momentu.

Art.10 Wymagane wyposażenie nawigacyjne czy bezpieczeństwa musi być tak umieszczone, by harmonizowało z całością, ale w sposób pozwalający na odróżnienie od części historycznej, nie zakłócając wartości artystycznych i historycznych jednostki.

Art. 11 Zmiany (dodatki) są dopuszczalne, o ile nie pozostają w sprzeczności z jednostką, tradycyjną kompletacją i równowagą w kompozycji.

Art.12 Wszelkie prace konserwatorskie powinny być właściwie dokumentowane, zaopatrzone w analizy krytyczne, ilustrowane za pomocą rysunków i fotografii oraz przy użyciu wszelkich dostępnych mediów. Powinny opisywać każdy etap rozbierania, konserwacji, ponownego montażu, użycia nowych elementów (części) oraz rozwiązań technicznych zewidencjonowanych w trakcie prac.

Karta Barcelońska przyjęta przez grupę roboczą EMH 28 września 2002, Enkhuizen

Arne Gotved (Chairman EMH Cultural Council)

Andres Berg (President EMH)

Podpisano 3 0 marca 2003 na pokładzie fregaty Jylland, Ebeltoft, Dania