

## **Komentarai**

### **I Straipsnis.**

„savitos civilizacijos ar reikšmingų kultūros vystymuisi, taip pat, tradicinių plaukiojimo laivais, jūreivystės bei meistriškumo pavyzdžiai“ apima platų istorinį kontekstą. Į šią sampratą, pavyzdžiui, įeina specifinės technikos savybės (variklis, varomoji jėga, takelažas ir pan.) taip pat laivo dalyvavimas išskirtiniuose istoriniuose įvykiuose.

„tradicinių plaukiojimo laivais, jūreivystės bei meistriškumo pavyzdžiai“ yra, ypač, susiję su veiklomis, kurios dabartinėje jūrinėje kultūroje nebenaudojamos ir reikalauja specialių žinių, kurios būtų pamirštos jomis nebeužsiimant (anglimis kūrenamo katilo naudojimas, grynai astronominė navigacija, plaukimas(buriavimas) be pagalbinio variklio).

### **II Straipsnis.**

Nors „išsaugojimas, restauracija bei panaudojimas“ pagrindė turėtų būti istorinių bruožų praktinis demonstravimas, šiuolaikinis mokslas, metodai ir įrengimai nėra visiškai atmetami. Kur tinkama, galima naudoti mokslinių tyrimų metu patikrintas medžiagas ilgalaikiam išsaugojimui. Tačiau, tai nepateisina vien šiuolaikinių medžiagų naudojimo, nors jos ir palengvintų laivo išlaikymą.

### **III Straipsnis.**

„meno kūriniai“ nurodo meną plačiaja prasme. Ypač, laivo konstrukciją ar techninį įrengimą galėtume priskirti taikomojo meno rūšiai.

### **V Straipsnis.**

EMH mano, kad laivo „panaudojimas“ ne tik užtikrina (pateisina) finansavimą jo išsaugojimui, bet ir eksponavimui plačiai visuomenei.

„socialiai naudingas“ galėtų reikšti ne tik šviečiamąją veiklą, bet ir komercijos vystymą, pvz. pramoninių ar krovos patalpų pritaikymas keleiviams.

Dėl laivo „išorės išplanavimo“: draudimu keisti „laivo išorės išplanavimą“ norima išsaugoti išorinį vaizdą. Svarbu, kad vykdant rekonstrukcinius darbus, nebūtų sunaikinta tai, ką mes siekiame išsaugoti. Kiekvienas vykdomas laivo konstrukcijos pakeitimas turėtų padėti jo savininkui grįžti prie originalaus projekto.

### **VI Straipsnis.**

Tai yra rekomendacija. Gerai būtų, kad laivas plaukiotų gimtuose vandenyse, bet nebūtina. Bet koku atveju, pačia savo prigimtimi laivai ir valtys juda.

### **VII Straipsnis.**

Istorinis laivo išstudijavimas reikalingas sudarant bazinę informaciją, į kurią atsižvelgus, remtųsi laivo eksploatacija ir galimi restauraciniai darbai. Tyrimų tikslas uždrausti bet kokią restauraciją, paremtą spėliojimu „taip turėjo būti“ ar gryna konjunktūra.

### **VIII Straipsnis.**

Apribojimas medžiagų, kurių „efektyvumas patikrintas moksliniais tyrimais ir išbandytas praktikoje“ įeiną į chartiją, nes kitokių medžiagų panaudojimas paverstų laivą bandomąja žaidimų aikštele.

Tokio pobūdžio praktika nesuderinama su tradicinės vandens transporto priemonės kaip ypatingo žmogaus veiklos produkto koncepcija. Nesėkmė naudojant nepatikrintas medžiagas ves prie papildomos restauracijos, kurios prireikė vien dėl nusisekusio eksperimento, o ne dėl ilgalaikio laivo išlaikymo.

### **IX Straipsnis.**

Laivai per ilgą komercinių plaukiojimų laikotarpį gali keistis, ar dėl pasikeitus gabenamam kroviniui, ar varomajai jėgai, ar dėl kitų priežasčių. Šis straipsnis pritaria restauracijai kiekvienu periodu.

### **X Straipsnis.**

Pažymima, kad modernus įrengimas neturėtų būti painiojamas su laivo originaliu ir tradiciniu įrengimu.

### **XI Straipsnis.**

Šiuolaikinės saugumo ir navigacinės priemonės yra privalomas tradicinio laivo eksploatavimui. Pridedant naujas detales, jos turi įsikomponuoti taip, kad derėtų su „įdomiomis (istoriškai vertingomis) laivo dalimis, jo tradiciniu išdėstymu (planu) ir kompozicijos balansu“.

### **XII Straipsnis.**

Dokumentacija reikalinga išsaugant ilgalaikiam laivo išsaugojimui kaip istoriniam kūriniiui, nes, kitu atveju, ateityje nebebus įmanoma nustatyti, kurios dalys yra originalios, o kurios atsirado vėliau.