

Protecció del patrimoni marítim i legislació. Patrimoni marítim flotant i legislació marítima

Juan Zamora Terrés
(jamora@celsem.upc.es)
Àlex León Arias
(aleon@celsem.upc.es)

■ INTRODUCCIÓ

El compromís entre mantenir el caràcter original de qualsevol patrimoni històric i la regulació aplicable a aquest patrimoni requereix una normativa aplicable específica. En el cas concret del patrimoni marítim flotant (bàsicament vaixells d'època com ara el *Discovery*, el *Fram*, el *Philadelphia*, etc. –tots vaixells amb una càrrega històrica important–, o vaixells recuperats com és el cas del *Santa Eulàlia*) la normativa actual aplicable és força confusa i, en línies generals, inadequada o simplement inexistent. Al llarg d'aquesta ponència podrem desgranar i analitzar les diferents dificultats i buits legals amb què es trobarà un vaixell històric respecte de determinats àmbits de la legislació marítima: el registre marítim administratiu, els aspectes legals de la dotació i la seguretat del vaixell.

Aquest buit regulador en la nostra normativa pot ser un reflex de l'interès que l'administració i organismes oficials han mostrat cap a una cultura de protecció i restauració del nostre patrimoni marítim flotant. Però aquest mateix argument és reversible, i potser és la falta de motivació cultural marítima que les empreses privades i particulars manifesten la responsable de la manca d'un desenvolupament legislatiu particular i específic. Sigui com sigui, ara és el moment de començar-se a plantejar una revisió en la regulació aplicable adaptant les normes existents o creant-ne simplement unes de noves.

El vaixell com a monument flotant, testimoni cultural, tècnic i comercial d'un temps passat, brinda a aquelles societats amb àmplia cultura marinera (com és la nostra) l'exhibició d'un patrimoni específic, amb diverses funcions socials: des de la promoció de la regió en àmbit internacional, passant per l'actuació del vaixell com a ambaixador de la regió i la seva cultura marítima, fins arribar a la simple conservació en la tradició de l'art en la navegació.

Hi ha, doncs, prou arguments per justificar un interès general que no ha començat a sorgir a Catalunya i a Espanya fins fa pocs anys. Aquesta nova actitud a casa nostra contrasta amb la situació d'altres països que des de fa molts anys han tingut la preocupació de conservar i mantenir una part significativa del seu patrimoni marítim



i portuari; per esmentar-ne alguns de molt coneguts, el *Mystic Seaport Museum* a l'estat de Connecticut, el *South Street Seaport* de Nova York o, més a prop nostre, el museu a l'aire lliure de Bremerhaven, el d'Hamburg, els *docklands* de Londres o els de Liverpool.

La realitat actual és que podem trobar en el nostre país pocs exemples de vaixells històrics, la majoria petites embarcacions suportades per associacions privades o museus. D'aquestes embarcacions històriques, les poques que pretenen continuar navegant, sobreviuen dintre el confús mar legislatiu espanyol a base d'exempcions administratives particulars. No és el cas dels vaixells conservats per l'Armada, que gaudeixen de reglamentació pròpia i de total immunitat davant de la normativa marítima general.

El revifament de l'interès social per la cultura marítima, del qual Barcelona i Catalunya són un clar exemple, portarà sens dubte a l'augment del patrimoni marítim flotant. En aquesta perspectiva, fóra necessari preveure una regulació específica que pugui garantir tots els aspectes legals d'aquest tipus d'embarcacions, molt especialment els aspectes referents a la seguretat.

■ EL VAIXELL COM A MONUMENT FLOTANT

La història marítima i portuària constitueix una part fonamental en les arrels i en el desenvolupament de les societats; el comerç marítim ha estat un pilar molt important en la construcció de la majoria de ciutats costaneres. És el cas de Barcelona. Malgrat això, el món marítim i portuari és un àmbit amagat per als ciutadans, que, amb poques excepcions –si més no durant els últims seixanta anys–, ignoren el patrimoni maritimoportuari de la seva ciutat. Si bé és cert que la situació ha començat a canviar d'uns anys ençà, encara hi ha un llarg camí per fer.

Podem afirmar que actualment les nostres ciutats no valoren ni tenen en compte la seva tradició marítima. El contrast amb ciutats com Hamburg, Liverpool, o Amsterdam, que tenen cura i mantenen aquest patrimoni amb entusiasme, és ben palès. Moltes tenen vaixells històrics atracats als molls interiors i exposicions més o menys

grans que expliquen la seva pròpia història. La major part de ciutats portuàries històriques d'Amèrica, d'Europa i d'Oceania i algunes de les més importants d'Àsia tenen instal·lacions específiques (centres, museus, exposicions...) dedicades als objectius de conservar alguns vaixells històrics i d'explicar l'evolució del seu port per mitjà de documents, representacions gràfiques i alguns elements materials.

Alguns vaixells de gran rellevància històrica que podem trobar actualment atracats en diferents ports del món són: el *Vasa* (1627), el *Mary Rose* (1510), el *Victory* (1765), el *Warrior* (1860), el *Discovery* (1901), el més famós clíper, el *Cutty Sark* (1869), la fragata nord-americana *Constitution* (1797), el *Fram* (1892), el *Philadelphia* (1776) i la corbeta *Uruguay* (1890). Els vaixells històrics, que constitueixen autèntics monuments flotants, representen:

- Conservació del patrimoni marítim local.
- Testimoni cultural, tècnic i comercial.
- Eina de transmissió i ensenyament per a generacions futures.
- Manteniment de la tradició de la navegació.
- Centre d'atracció, entreteniment i diversió.
- Actuar com a ambaixador de la regió.
- Promoció internacional.

■ LEGISLACIÓ MARÍTIMA

Molts dels vaixells que hem esmentat en el punt anterior tenen com a funció principal servir de mostra flotant. Però la legislació marítima només s'aplica sobre els vaixells que tenen la navegació real com a activitat (funció principal per la qual el vaixell ha estat dissenyat). És a dir, que només podem parlar de legislació marítima aplicada al patrimoni flotant quan parlem de vaixells que efectivament dacin navegacions. Aquest seria el cas, per exemple, del pailebot *Santa Eulàlia*¹, que a més de fer funcions d'exposició a port, combinarà navegacions fora del port amb previsió de fins i tot fer viatges internacionals.

Així ens trobem amb un vaixell antic, històric, que ha de complir una legislació marítima actual per a ell, lògica-

ment desfasada respecte del seu temps de construcció i que en alguns casos pot desvirtuar els trets bàsics característics d'aquest tipus d'embarcació.

□ CLASSIFICACIÓ DE VAIXELL HISTÒRIC

Segons l'actual legislació, qualsevol vaixell històric és un «vaixell civil», segons la definició genèrica que en fa la Llei de ports de l'Estat

i de la Marina Mercant (d'ara endavant LIPEMM), article 8.2, que únicament exclou del seu àmbit d'aplicació les embarcacions de l'Armada. El requisit fonamental és que el vaixell sigui apte per la navegació.

No és, però, un vaixell mercant, el vaixell històric. La LIPEMM distingeix entre vaixells civils i vaixells mercants (article 8.3). Tots aquells vaixells utilitzats amb un propòsit mercantil són, segons l'esmentada llei, vaixells mercants. Excepció d'aquest taxatiu article en són els vaixells de pesca, que són vaixells civils però no mercants.

Una vegada aclarit el punt anterior (tots el vaixells, tret dels dedicats a la defensa, formen part de la flota civil), i en relació amb els articles 74 i 86 de la LIPEMM, queda fora de dubtes la competència del ministeri de Foment en tot allò que n'afecta la seguretat i el control administratiu.

Tots els vaixells civils espanyols, independentment del tipus de càrrega que transportin, de la seva activitat i de la zona de navegació que utilitzin, estan subjectes a un complex procés tècnic i administratiu de control, de competència exclusiva de l'Estat.

Correspon a la direcció general de la Marina Mercant (d'ara endavant DGMM), òrgan directiu depenent del ministeri de Foment, i a les Capitania Marítimes com a òrgans perifèrics de la DGMM, exercir totes les funcions de control previstes en la normativa vigent. L'article 88 de



la LIPEMM («Capitania Marítima. Funcions») atorga al capità marítim la funció del despatx de vaixells, «sense perjudici de les preceptives autoritzacions prèvies que poguessin correspondre a d'altres autoritats»; la facultat de supervisió de la inspecció tècnica dels vaixells civils espanyols «i d'aquells que es trobin en construcció»; i en general «totes aquelles funcions relati-

ves a la navegació, seguretat marítima (...) en aigües situades en zones en les quals l'Estat espanyol exerciti sobirania, drets sobirans o jurisdicció». L'article 112 de la mateixa llei concedeix a les Capitania Marítimes el dret a «visitar, inspeccionar, condicionar el fondeig», etc. a qualsevol embarcació que, en aigües espanyoles, pugui posar en risc la seguretat de la navegació o el medi ambient marí.

□ REGISTRES ADMINISTRATIUS

La naturalesa jurídica d'un vaixell² requereix un doble registre: un de caràcter publicoadministratiu, que s'anomena Registre de Matrícula de Vaixells, o Registre Marítim (d'ara endavant RMV), del qual és competent la direcció general de la Marina Mercant (ministeri de Foment) i els seus òrgans perifèrics, les Capitania Marítimes³. I un altre que recollirà les incidències juridicoprivades del vaixell i que s'efectua en el Registre Mercantil (d'ara endavant RM)⁴.

La inscripció al Registre Mercantil del vaixell històric pot ser objecte de controvèrsia. L'article 146 del Reglament del Registre Mercantil de 1956 estableix que l'obligació registral comprèn «no sólo a las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio maríti-

En alguns casos, l'administració té un dret preferent d'adquisició de béns si es considera essencial per a la conservació.

mo o fluvial». D'aquest amplíssim abast hauríem de deduir l'obligació del vaixell històric d'estar inscrit al RM. Però, de la seva naturalesa de vaixell públic, no destinat ni a la indústria ni al comerç, en podríem concloure el contrari.

El registre marítim, matriculació i abanderament d'un vaixell és un tràmit administratiu obligatori que té per finalitat atorgar el dret d'enarborar la bandera del país, i permet a l'administració d'aquest país exercir les seves facultats i deures envers el vaixell. Un vaixell sense bandera seria considerat un vaixell pirata. Per l'article 5 del Conveni Internacional sobre Alta Mar, fet a Ginebra el 29 d'abril de 1958⁵, «cada Estat establirà els requisits necessaris per poder concedir la seva nacionalitat als vaixells, com també perquè puguin ser inscrits en el seu territori en un registre i tinguin el dret d'enarborar la seva bandera (...) l'Estat ha d'exercitar efectivament la seva jurisdicció i la seva autoritat sobre els vaixells que enarborin el seu pavelló en els aspectes administratiu, tècnic i social». A Espanya aquesta obligació se superposa a la de registrar el vaixell al Registre Mercantil de Vaixells, de forma que hi ha un doble registre paral·lel, o, com diuen els professors Ruiz Soroa i Gabaldón García, «una completa duplicitat registral de vaixells»⁶.

El Registre Marítim es recull en els articles 75 i 76 de la LIPEMM

L'article 75 deixa clar que són tots els vaixells amb bandera espanyola els que hauran de registrar-se obligatòriament. Pel que fa a l'article 76, també deixa clar que tot vaixell registrat (abanderat) a Espanya té la nacionalitat espanyola. Les condicions prèvies a la concessió de l'abanderament queden regulades pel Decret 1027/89 sobre Registre, Abanderament i Registre Ma-



rítim (d'ara endavant DARM)⁷, que en el seu article primer estableix: «La presente disposición se aplica a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, cualquiera que sea su procedencia, tonelaje o actividad».

Els registres marítims, públics i de caràcter administratiu, s'organitzen mitjançant llibres foliats anomenats Llistes que es porten en cada Districte

Marítim, on «es registraran els vaixells, embarcacions i artefactes flotants ateses la seva procedència i activitat, segons s'expressa» (article 3 del DARM).

Resumidament, a la llista primera, trobarem registres de les plataformes petrolíferes. A la segona llista, els vaixells dedicats al transport marítim de passatgers o mercaderies. A la tercera llista, hi figuren els vaixells de pesca i a la quarta les seves embarcacions auxiliars. A la cinquena llista, trobarem les embarcacions que donen serveis als ports (com ara els remolcadors). A la sisena, les embarcacions d'esbarjo de lloguer. A la setena les embarcacions d'esbarjo sense ànim de lucre. A la vuitena llista es registraran les embarcacions que pertanyin a organismes de caràcter públic, autonòmiques o locals. Finalment a la llista novena, també anomenada de «Registre provisional», hi figuraran les embarcacions en construcció.

Vistes totes les llistes, podem observar que totes excepte la vuitena serveixen per classificar el vaixell segons la seva activitat. Només la llista vuitena classifica el vaixell pel tipus de propietari. I els vaixells històrics no apareixen enlloc. Així, si la nostra embarcació històrica pertany a una institució pública, la seva classificació no ha de portar cap problema: seria inscrita a la llista vuitena. Però si té un armador/propietari privat, com hem vist, no trobarà cap llista que s'adeqüi a la seva embarcació.

□ ASPECTES LEGALS DE LA DOTACIÓ

La dotació d'una nau és constituïda pel conjunt de persones ocupades a bord que fan possible l'activitat segura i eficaç del vaixell. La dotació la formen: el capità, els oficials i la tripulació. En general, la composició de la dotació d'un vaixell (nombre, titulacions, categories) segueix un triple criteri.

1. Exigències per a la seguretat marítima

En primer lloc, les exigències de l'administració marítima, que, per raons de seguretat i prevenció de la contaminació marina, exigeix per a cada vaixell una dotació mínima de seguretat i unes titulacions i certificats que garanteixin un nivell determinat de coneixements segons el tonatge i construcció del vaixell, la potència i equipament, i l'activitat.

La dotació mínima de seguretat és exigida pel Conveni Internacional SEVIMAR, regla 13 del capítol 5 (únic capítol aplicable a tots els vaixells, de qualsevol tonatge i en qualsevol viatge, amb les úniques excepcions dels vaixells de guerra i aquells que naveguen pels Grans Llacs d'Amèrica del Nord). La generalitat d'aquest article queda resumida a portar una dotació suficient i competent, des del punt de vista de la seguretat.

L'apartat b) de la regla 13 obliga «a todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo 1 del presente convenio [a disponer de] un documento adecuado», expedit per l'administració, com a prova de complir el mandat contingut en l'apartat a).

La composició d'aquesta do-



gles angleses per les quals es coneix)⁸.

Fem constar aquí que la normativa espanyola, tant laboral com de titulacions marítimes, supera amb escreix els mínims internacionals recollits als convenis internacionals sobre la matèria tant de l'OMI com de l'OIT.

Anterior a aquesta normativa de caràcter internacional, existeix una Ordre de 14-7-1964 sobre «Cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca»⁹, que no ha estat derogada tot i que la seva aplicació pràctica és avui quasi nul·la.

2. Normativa laboral

La dotació del vaixell ha de complir la normativa sobre condicions de treball emmarcada dins el Dret Laboral. A la gent de mar enrolada en vaixells de bandera espanyola se li aplica la mateixa normativa laboral que a la resta dels treballadors, bàsicament l'Estatut dels Treballadors (jornada, descans, vacances, seguretat i higiene al treball, etc.)¹⁰. Existeix, de tota manera, una norma específica sobre jornades especials de treball i temps de



descans per a algunes feines, entre les quals el treball del mar, que deixa fora de jornada al comandament dels vaixells, el cap de màquines i els oficials no subjectes a guàrdies¹¹. Per a les categories subjectes a aquesta norma es fa la distinció entre jornada efectiva de treball i temps d'espera a bord, distinció fonamental per a la comptabilitat de la jornada en còmput setmanal i el càlcul de les hores extres, subjectes a una estricta limitació.

La dotació d'un vaixell ha d'observar aquesta normativa laboral i adaptar-ne el nombre i categories al seu compliment.

3. Activitat de la nau

No n'hi ha prou d'observar amb cura els requisits mínims imposats per la normativa. Amb independència de les obligacions que cal que compleixi l'armador, tant de tipus marítim com laboral, la composició de la dotació d'un vaixell històric (i de qualsevol altre tipus) ha de garantir l'eficàcia i la seguretat de les activitats que el vaixell tingui encomanades. Podríem dir que aquest és el criteri fonamental. Quantes persones són necessàries per dur a terme les activitats que l'armador encarregui a la nau? Amb quins coneixements? Amb quin perfil? Respondre aquestes preguntes, prenent com a límit baix els mínims normatius, és una tasca específica del navilier/armador a l'hora de seleccionar i contractar els membres de la dotació. Per a un vaixell històric, mogut a la vela, construït amb fusta i amb un aparell complex i pràcticament desconegut per a la gent de mar formada els últims quaranta anys, traçar el perfil dels tripulants i oficials és una tasca d'enorme dificultat.

□ REQUISITS DE SEGURETAT

Possiblement aquest és el tema legislatiu més delicat i conflictiu en relació amb qualsevol vaixell històric. Recordem una vegada més que la principal problemàtica que trobarà aquest tipus de vaixell arribarà en el moment en què en el seu pla d'usos s'inclogui la navegació. Exclou la funció de la navegació, el vaixell no ha de complir cap norma ni de seguretat ni, en general, marítima.

El tema és delicat, perquè hi ha (i hi haurà) una tensió permanent entre les exigències actuals de seguretat, del

vaixell i de la navegació i el propòsit de conservar i mantenir amb la màxima fidelitat el vaixell original. Trobar un equilibri satisfactori entre ambdues línies no serà sempre una qüestió senzilla.

I també és conflictiu, com veurem, amb una normativa que no preveu, en general, la possibilitat d'adaptar-se a les necessitats d'una embarcació tradicional.

El Conveni Internacional SEVIMAR

El text bàsic que regula les condicions de seguretat d'un vaixell és el Conveni Internacional per a la Seguretat de la Vida Humana en el Mar (d'ara endavant SEVIMAR, si bé sovint trobem l'acrònim anglès SOLAS, *Safety of Life At Sea*), del qual Espanya forma part.

Internament, la norma més important és el Reglament de Reconeixement de Vaixells i Embarcacions Mercants, Decret 3384/1971, de 28 d'octubre (molt recentment aquest reglament ha estat substituït per un de nou).

El Conveni Internacional per a la Seguretat de la Vida Humana en el Mar va néixer el 1914 com a conseqüència directa de la catàstrofe del *Titànic* i ha tingut des de llavors successives versions, l'última de les quals, vigent en l'actualitat, prové de 1974, amb importants modificacions introduïdes pel Protocol de 1978. Des d'aquesta data el conveni ha sofert nombroses esmenes per tal d'adaptar-lo a les noves condicions tècniques i donar resposta als accidents greus ocorreguts aquests anys (*Amoco Cádiz*, *Herald Of Free Enterprise*, *Exxon Valdez*, *Estònia*, etc.).

El Conveni internacional SEVIMAR 1974 va entrar en vigor el 25 de maig de 1980 i es va publicar al BOE de 18-6-1980. El Protocol de 1978 va entrar en vigor l'1 de maig de 1981 i es va publicar al BOE de 4-5-1981.

Pel Reial decret 1661/1982, de 25 de juny, «Seguretat de la Vida Humana al Mar. Aplicació als vaixells nacionals dels preceptes del Conveni Internacional 1974 i el seu Protocol de 1978», BOE de 24 de juliol, aquest conveni s'aplica a tots els vaixells civils abanderats a Espanya: des d'un petrolier de 200.000 tones de pes mort fins a un modest iot de vela de 8 metres d'eslora.

Amb posterioritat, per Ordre de 10 de juny de 1983, «Seguretat de la Vida Humana al Mar. Normes complementàries per a l'aplicació del Conveni Internacional

1974 i el seu Protocol de 1978 als vaixells i embarcacions mercants nacionals», BOE de 29 i 30 de setembre, i d'1 d'octubre, s'estableixen les normes internes que permeten (a vegades amb una certa confusió) aquesta aplicació universal a tots els vaixells espanyols tret de les naus de l'Armada. La mateixa ordre encarrega a la DGMM «el cumplimiento del presente convenio (...), a quien compete dictar las Órdenes y Resoluciones que se precisen para su aplicación¹²».

Finalment, per Ordre de 31 de gener de 1986, BOE del 19 al 26 de febrer de 1986, es fan una sèrie de modificacions de l'ordre anterior i s'introdueixen les esmenes del conveni aprovades fins aleshores.

Al llarg dels anys, el Conveni Internacional SEVIMAR s'ha anat convertint en el pal de paller imprescindible de la seguretat marítima en àmbit internacional. Una vegada aprovat el Protocol de 1978, amb el règim d'esmenes àgil i eficaç que permet introduir en el conveni les modificacions que resulten de les investigacions sobre els accidents marítics importants, podríem dir que el SEVIMAR constitueix una llei internacional contínuament renovada i actualitzada.

El conveni original s'aplica només als vaixells mercants de més de 500 tones de registre brut (TRB) que facin viatges internacionals¹³. La regla 1 del capítol 1 del conveni especifica que les regles només són aplicables a vaixells dedicats a viatges internacionals.

La regla 2 d'aquest mateix capítol regula les excepcions a l'aplicació del conveni, que són la d'emprendre viatges internacionals aïllats. De «viatge internacional», el mateix SEVIMAR en fa una definició prou clara: «un viaje desde un país al que sea aplicable el presente convenio hasta un puerto situado fuera de dicho país, o viceversa».

El conveni SEVIMAR no s'aplica, «salvo disposición expresa en otro sentido», a (capítol 1, regla 3) les embarcacions de guerra, als vaixells amb menys de 500 tones d'arqueig brut, als vaixells sense propulsió mecànica, als vaixells de fusta de construcció primitiva, als vaixells d'esbarjo i finalment als vaixells de pesca.

D'acord amb això, podríem concloure que a un vaixell històric tipus, semblant per exemple al vaixell *Santa Eulàlia*, no li afecta el conveni SEVIMAR: ni per TRB, me-

nor de 500, ni per viatges internacionals, que seran excepcionals segons el pla d'usos del vaixell. Fins i tot l'excepcionalitat de «vaixells de fusta de construcció primitiva» es podria invocar com a causa per deixar-lo fora de l'aplicació del conveni.

No és així, però: «el Gobierno español ha dispuesto que el presente convenio [SEVIMAR] sea de aplicación a todos los buques mercantes nacionales con las exenciones que en cada caso se fijan según las características del tráfico que sirvan o de las misiones que realicen. Se entiende, a tales efectos, por buques mercantes nacionales los buques y embarcaciones dedicados al tráfico marítimo, pesca marítima, recreo y servicios de puerto, tanto los que figuran en la Lista Oficial de Buques como los menores de 20 toneladas, inscritos en las Provincias y Distritos Marítimos¹⁴».

Aquesta definició de «vaixell mercant», diferent i contrària a la que en fa la LIPEMM, que només considera vaixell mercant el vaixell civil utilitzat «para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca», sembla incloure en la seva definició els vaixells històrics. Hi ha, però, dues notes que cal remarcar. La primera és preguntar-se si un vaixell d'època és un vaixell dedicat al «tráfico marítimo», condició indispensable per considerar-lo inclòs dins la definició que fan les normes d'aplicació del SEVIMAR. La segona reforça la necessitat de diàleg amb les autoritats marítimes que hauran de decidir sobre la seguretat del vaixell «con las exenciones que en cada caso se fijan según las características del tráfico que sirvan o de las misiones que realicen».

Pel que fa a les excepcions fixades pel conveni internacional, que hem vist abans, les normes internes d'aplicació tanquen la porta a la seva utilització¹⁵: «No obstante las excepciones anteriores, el Gobierno español exige la aplicación total o parcial de las prescripciones de este convenio a todos los buques y embarcaciones nacionales, con excepción de los señalados en el apartado (i) del párrafo a) de la presente regla, cualquiera que sea su tonELAJE y el tráfico que sirvan, y en la extensión que, según su clasificación, se fija en estas normas».

L'apartat (i) del paràgraf a) de la regla 3 del SEVIMAR a què fa esment la disposició «complementària» anterior,

es refereix a «buques de guerra y buques para el transporte de tropas», única excepció admesa a Espanya per a l'aplicació universal del SEVIMAR.

Donem per fet, doncs, que els vaixells històrics estan afectats pel conveni SEVIMAR. La primera pregunta que hauríem de respondre és la classificació que a efectes de seguretat tindria el vaixell. Segons les normes d'aplicació, en tenim setze classes diferents dividides en tres grups. En el primer grup hi ha els vaixells de passatge. Segons el nombre de passatgers i les milles que s'allunyi de la costa, li correspon una classe o una altra. Al segon grup hi ha els vaixells de càrrega. Segons el tonatge i el tipus de vaixell, li correspon una classe determinada. Per últim, en el grup tercer tenim els vaixells de pesca i esbarjo, com també les embarcacions que donen serveis als ports.

Com veiem, el nostre vaixell històric no encaixa en cap d'aquests grups. En aquests casos, les normes assenyalen que «los casos que puedan presentarse distintos de los señalados se clasificarán en los grupos y clases que más se le aproximen».

En el nostre cas concret, el vaixell històric s'hauria «d'ajustar» probablement a qualsevol classe del primer grup (vaixells de passatge), ja que qualsevol altre no hi encaixaria. La inclusió en aquest grup significaria l'aplicació de la normativa més dura i estricta que el conveni SEVIMAR presenta: la reservada per al transport del bé més valuós, la vida humana. A efectes pràctics, per a la nostra embarcació aquesta és la norma que pot arribar a desvirtuar més allò que té precisament com a objectiu: preservar el seu caràcter original d'embarcació d'època.

Podríem continuar analitzant altres paràmetres concrets de la seguretat aplicable als vaixells històrics. El que hem vist fins ara, però, ja ens permet concloure que la impossibilitat d'encaix d'un vaixell històric a la normativa marítima vigent a Espanya col·loca aquests vaixells sota la discrecionalitat dels funcionaris de l'administració marítima, situació incòmoda per a l'administració i indesitjable per als ciutadans.

□ L'EUROPEAN MARITIME HERITAGE

La situació que hem vist no és exclusiva de l'Estat espanyol. Amb matisos i amb diferències de vegades impor-

tants, la resta de països europeus en conjunt es troben en una situació similar. Per fer front a la manca d'una legislació pròpia i exclusiva per a vaixells històrics, com també a la problemàtica de les compatibilitats internacionals en les exempcions atorgades per l'administració, ha sorgit una associació de vaixells tradicionals: l'*European Maritime Heritage* (EMH, traduït com a Patrimoni Marítim Europeu). Aquesta associació treballa per a la creació d'un marc comú legal –inclòs bàsicament en la seguretat– per a tots aquells vaixells tradicionals que hi hagi a Europa.

L'EMH treballa en l'actualitat per a una certificació estàndard comuna pel que fa a la seguretat d'aquest tipus de vaixells, com també per a qualsevol política que tendeixi a enfortir l'ajuda a les diferents iniciatives privades dins l'àmbit de la reconstrucció, el manteniment i finançament de qualsevol vaixell històric.

Dins la certificació estàndard buscada, destaquen l'estàndard –en l'àmbit internacional– en la competència de les dotacions (segons el conveni ja comentat, STWC *Standard of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) i el sistema de gestió de la seguretat sota les directrius del capítol 9 del Conveni SEVIMAR: el codi ISM (*International Safety Management*).

Sens dubte, els objectius d'aquesta associació reflecteixen, en l'àmbit internacional, les mancances que actualment la legislació marítima espanyola presenta.

■ CONCLUSIONS

1. Les nostres ciutats portuàries tradicionalment han viscut d'esquena al front portuari i a tot el que comporta. Aquesta manca de tradició cultural envers el mar contrasta amb la d'altres països europeus (sobretot nord-europeus). Aquest és el principal factor que pot explicar el baix patrimoni marítim de què disposem actualment.
2. Per enfortir aquesta cultura marítima perduda cal la cohesió i la col·laboració de diferents sectors socials, com ara l'administració, les universitats i les diferents associacions tant públiques com privades.
3. Dins el patrimoni marítim, sens dubte és el vaixell, entès com un monument flotant, el que pot atreure més

Els vaixells històrics poden actuar com un centre d'atracció, d'entreteniment o bé ser ambaixadors d'una ciutat.



La història dels ports marítims constitueix una part fonamental de les arrels d'una ciutat i la seva gent.



atenció social, encara que les dificultats tècniques i les elevades despeses que genera en fan difícil la conservació. La importància d'aquest element és fàcilment perceptible en l'estudi de models culturals marítics forans, actualment en funcionament.

4. El baix nombre d'embarcacions històriques, amb un pla d'usos que tingui en compte la navegació (de fet, la seva activitat natural), és segurament el principal argument que pot explicar el buit legislatiu amb què es troba l'actual normativa marítima aplicable.

5. Falta una especificació concreta pel que fa al registre administratiu de les embarcacions històriques. Aquesta demanda no té cap altre objectiu que facilitar administrativament l'aplicació de normes puntuals per a aquest tipus d'embarcacions i que, en definitiva, serveixi per potenciar la creació d'un patrimoni marítim, tant de caràcter públic com privat.

6. La creació d'una llista específica per a embarcacions històriques sens dubte representaria l'adequació de les normes a aquest tipus d'embarcacions. Aquesta nova llista facilitaria tots els tràmits específics de l'embarcació i permetria portar un cens real sobre aquests vaixells.

7. Un bon exemple per entendre el benefici de l'aplicació d'una normativa específica el trobem en les diferents armades de tot el món. Aquestes armades, no subjectes a les reglamentacions internacionals per exclusió expressa, disposen de prou flexibilitat per poder fer navegar les embarcacions sense trobar cap bloqueig administratiu.

8. Pel que fa a la dotació, i també per a la seva preparació, ens trobem que una normativa dissenyada expressament podria redundar en la seguretat del vaixell. No es preveu la formació pràctica (per mitjà de cursos com els que actualment s'apliquen a vaixells també «especials»: petroliers, químiquers o fins i tot els de vela d'esbarjo) d'una dotació necessàriament qualificada. Les exigències de l'administració són realment mínimes i no podem deixar de senyalar que preparació és sinònim de seguretat.

9. La seguretat dels vaixells no es pot deixar a les mans d'exempcions administratives discrecionals. Actualment són l'única sortida possible, però no garanteixen un model de seguretat apropiat.

10. Les normatives internacionals referents a la seguretat dels vaixells requereixen una adequació per als vaixells històrics (el fet de no trobar un grup de classificació ajustat ja n'és una bona prova). Tot això sense perdre de vista que allunyar-se dels estàndards vigents no ha de significar mai la disminució de la seguretat. Es tracta simplement de fer una adaptació coherent i respectuosa a la història.

NOTES

1 El pailebot *Santa Eulàlia* és propietat del Museu Marítim de Barcelona, i actualment es pot visitar al Moll de la Fusta del Port de Barcelona.

2 El text fonamental que regula el comerç marítim (el Codi de Comerç, Llibre III, del Comerç Marítim, articles 573 a 869) està mancat d'una definició precisa de «vaixell», potser perquè és un text datat el 22 d'agost de 1885 que ha romàs sorprenentment intacte des d'aquesta data tan remota.

3 Les Capitanies Marítimes són regulades al Reial decret 1246/1995, de 14 de juliol, BOE de l'1 d'agost de 1995.

4 El Registre Mercantil és reglamentat per Reial decret 1784/1996, de 19 de juliol, encara que en tot allò que fa referència a la inscripció de vaixells en aquest registre continua vigent el títol 5 del reglament aprovat el 14 de desembre de 1956, BOE del 7 de març de 1957.

5 BOE del 27 de desembre de 1971. Vegeu també l'article 91 del Conveni de les Nacions Unides relatiu al Dret del Mar, signat a Montego Bay el 10 de desembre de 1982, ratificat per Espanya per Instrument de 20 de desembre de 1996 (BOE del 13 de febrer de 1997).

6 GABALDÓN GARCÍA, J.L. i RUIZ SOROA, J.M., *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, Madrid 1999, pàgina 181.

7 Reial decret 1027/1989, de 28-7-1989. Publicat al BOE de 15-8-1989, correccions al BOE 1-2-1990.

8 El Conveni Internacional sobre Normes de Formació, Titulació i Guàrdies per a la Gent de

Mar fou aprovat per l'OMI, a Londres, el 7-7-1978 i va entrar en vigor el 28-4-1984. Es va publicar al BOE del 7-11-1984. El 1995 es van aprovar unes esmenes de gran calat al conveni (esmenes que van entrar en vigor l'1-2-1997, BOE de 20-5-1997), cosa per la qual el conveni és citat com a STCW/95. Totes les referències d'aquest informe al STCW, si no és que es diu el contrari, s'han d'entendre com a referides al STCW/95.

9 BOE de 16-7-1964.

10 Text refós de l'Estatut dels Treballadors, Reial decret Legislatiu 1/1995.

11 RD 1561/1995.

12 Afegit domèstic a la regla 2, capítol 1 del SEVIMAR. Ordre de 10-6-1983

13 L'arqueig d'un vaixell, el TRB, és una mesura administrativa amb efectes fonamentalment fiscals i recaptadors, i la seva relació amb les mesures reals del vaixell (l'eslora, desplaçament, etc.) discorre per tortuositats de vegades difícils de comprendre. L'arqueig d'un vaixell pretén mesurar-ne la capacitat comercial i es calcula d'acord amb unes regles compreses en el Conveni Internacional sobre Arqueig de Vaixells, fet a Londres el 23 de juny de 1969 (BOE de 15-9-1969). Aquest conveni, que va entrar en vigor el 18 de juliol de 1982, va canviar les regles d'arqueig i les denominacions de tonatge de registre brut (TRB) i tonatge de registre net (TRN), per les noves de GT i NT respectivament.

14 Afegit domèstic a la regla 1 del capítol 1 del SEVIMAR. Ordre de 10-6-1983.

15 Afegit domèstic a la regla 3 del capítol 1 del SEVIMAR. Ordre de 10-6-1983.

