

Un paso adiante para EMH

O mundo en xeral e o do patrimonio marítimo en Europa en particular están en continuo cambio. Isto fai necesario que European Maritime Heritage (asociación Patrimonio Marítimo Europeo, EMH) deba actualizar os seus fins e a súa política de xeito regular ao longo do tempo. O Comité Executivo (Excom) do EMH ven de facer este documento de traballo no que inclúe os antecedentes e a política actual. EMH convida a todos os seus membros e a todas as persoas interesadas a unirse e participar nun debate sobre o futuro de EMH.

Ata a actualidade EMH é unha organización paraugas para as asociacións nacionais e rexionais, museos e outras entidades que teñen como obxectivo principal o mantemento das embarcacións patrimoniais en uso así como as habilidades e valores inmateriais inherentes a elas. Estamos asentados en catro piares, nomeadamente:

- 1) A seguridade é o primeiro obxectivo; porén esta seguridade debe ser acadada mediante procedementos e medios diferentes aos requiridos nas actuais (e modernas) normativas concibidas para os buques e embarcacións modernos de recente construción, e sempre respectuosas co valor histórico destes ben patrimoniais.**
- 2) Dispoñer dunha ruta pan-Europea para a nosa flota – neste senso, o MoU e outros acordos son fundamentais.**
- 3) A Carta de Barcelona fornece a guía ética para a restauración e conservación das embarcacións patrimoniais en uso.**
- 4) A nosa obriga de xestionar as embarcacións e o seu patrimonio inmaterial asociado para as vindeiras xeracións.**

Os membros de EMH son convidados a propor os seus puntos de vista e desexos co gallo de mellorar á propia, páxina web, comunicacións escritas, frecuencia das reunións, prioridades dos Consellos, etc.

A data final para presentar propostas é o 29 de Febreiro de 2012 – isto é necesario para que o EXCOM poda preparar un debate frutífero para o Grupo de Traballo formulado para marzo de 2012.

1. Orixes de EMH.

1.1 A volta de vinte anos teñen pasado denque o o comité holandés do ICOMOS levou a cabo un estudo de campo sobre o estado de conservación dos monumentos marítimos declarado na Unión Europea e nos países escandinavos, motivada polos cambios previstos no marco regulamentario europeo conforme a UE ía medrando. Asemade, acordouse levar a cabo un congreso internacional en Amsterdam, previsto para setembro de 1992, para analizar os resultados de dito estudo. Sen moita sorpresa, corroborou a ampla disparidade quer no número de elementos patrimoniais marítimos preservados, quer no apoio administrativo para o seu mantemento. Tamén houbo un

amplo consenso na ratificación para a conclusión que defendía o mantemento en uso, mellor que a exhibición en seco, como o método para garantir con maiores probabilidades a supervivencia dos buques históricos embarcacións; porén se se quere que os armadores privados e grupos voluntarios contribúan no duro traballo da salvagarda destes navíos para o goce do público en xeral, debería xerarse un marco lexislativo proclive a este fin.

1.2 Tamén como conclusión, recomendouse a creación de un foro europeo onde os expertos dos diferentes países puideran compartir as súas experiencias e tamén para falar cunha única voz ante a UE e outras autoridades europeas no tocante as normas de seguridade e funcionamento dos buques históricos. A recomendación tomou corpo no exitoso congreso levado a cabo en Rochefort no ano 1995, promovido pola *Fondation Nationale pour le Patrimoine Culturel Maritime & Fluvial* (FNPCMF). Asemade, constatouse a existencia de grandes diferencias entre os países do norte e do sur de Europa, existindo unha rede máis eficiente de asociacións e particulares interesados na preservación das embarcacións nos primeiros mentres que no sur non existían, en xeral, ditas estruturas.

1.3 Un pequeno grupo de traballo foi tamén elixido en Rochefort para crear a rede, que debería servir a armadores privados e a asociacións que mantiveran operativas embarcacións históricas ou tradicionais en Europa (isto é, membros ou non da Unión Europea). A base organizativa era, xa que logo, privada e cun alto grado de voluntariado, cunha estrutura bottom-up (dende a base), que puidera responder ás necesidades tanto de armadores particulares e asociacións; porén, aínda recoñecendo o seu imprescindible papel asesor no tocante ao estudo da autenticidade e integridade dos buques e na súa restauración, os museos ficaban excluídos. En cada país, debería escoller unha organización que representara a todos os interesados (individuais e/ou colectivos e con todos tipos de embarcacións -pequenos, grandes, comerciais, veleiros, clásicos, vapor, buques de prácticas ou escola...-). Jacques Chauveau, a figura que puxo en marcha a Federación Nacional para o Patrimonio Cultural Marítimo e Fluvial de Francia e que tamén foi o responsábel do Grupo de Traballo, foi escollido como o primeiro presidente de European Maritime Heritage.

1.4. Os **propósitos de EMH** están recollidos na Acta Fundacional da mesma, sendo os seguintes:

a. a promoción da cooperación entre as diferentes organizacións e museos europeos involucrados na preservación do patrimonio marítimo en uso mediante a creación dunha rede de comunicación, consello e asistencia cando e onde fora posíbel.

b. contribuír ao entendemento mutuo das diferentes culturas marítimas e incrementar o coñecemento común delas.

c. promover e mesmo conducir a identificación dos vínculos históricos entre as rexións europeas desenvolvidos mediante rutas marítimas establecidas como pontes entre culturas.

d. promover o estudo e resolución dos problemas relacionados co mantemento, preservación e uso das embarcacións tradicionais en Europa.

e. traballar como o órgano representativo e de consello coas institución e autoridades a nivel internacional. Cada país deberá enviar a un membro representativo de todas as asociacións nas reunións da Asociación.

O patrimonio marítimo europeo caracterízase por unha variada presenza de fasquías tanto a nivel nacional como rexional. O mantemento deste acervo común e variado so pode facerse se estas se manteñen no seu contexto local. As actividades de EMH están, xa que logo, guiadas estritamente polo principio de subsidiariedade. EMH adicará os seus esforzos principalmente na coordinación a escala internacional, onde as actividades nacionais podan parecer insuficientes ou cando as actuacións das

autoridades europeas ou internacionais requiran unha estratexia e accións conxuntas en beneficio do común interese.

1.5. Pola outra banda os **Obxectivos** de EMH pódense resumir como seguen:

a. formar unha rede e paraugas permanente de organizacións privadas e museos marítimos en Europa co gallo de promover a preservación do patrimonio marítimo europeo e, en particular, as embarcacións en uso.

b. representar o interese común dos armadores, operadores e organizacións que custodian embarcacións históricas ou tradicionais ante as autoridades, o parlamento europeo e a outras organizacións europeas ou globais e informar a estas autoridades de xeito regular sobre temas e cuestións relacionadas con estas embarcacións.

c. emprender calquera acción a nivel internacional que sexa estimada apropiada ou desexábel para a protección do patrimonio marítimo europeo.

.....ningunha acción será levada a cabo por EMH se esta puidera ser considerada como unha interferencia coa autonomía ou a liberdade de acción de calquera organización nacional.....

2. Desenvolvementos posteriores.

2.1 Por desexo dos seus membros, o Grupo de Traballo, que formula as prioridades para o Comité Executivo entre cada Congreso Triannual e Asemblea Xeral, ten unha política *inclusiva*, abrindo, xa que logo, as súas dúas reunións anuais a todos os grupos ou persoas interesadas, mesmo sen que estas representen a ningunha organización elixida como representante nacional. O grupo de traballo reuniuse en sedes de cada país asociado e tamén en Cataluña, Flandres, Galicia e Portugal. Tamén existen acordos coas Asociación dos Museos Marítimos do Mediterráneo (AMMM) e co Congreso Internacional de Museos Marítimos (ICMM).

2.2 Como o número de asuntos de interese creceron, acordouse crear tres Consellos especializados, composto por delegados de cada asociación representativa, que tratan respectivamente de asuntos relacionados coa Seguridade, a Cultura e a Navegación en Augas Interiores. Cando é posíbel, fanse coincidir as reunións destes comités coas do Grupo de Traballo, para que as súas conclusións poidan ser transmitidas directamente ao Grupo de Traballo. Os presidentes dos Consellos son animados a traballar conxuntamente co secretariado do EMH cando preparan as súas axendas.

2.3 Como parte do criterio organizativo “bottom-up”, o Grupo de Traballo, os Consellos e o Comité Executivo organizan o seu traballo arredor das cuestións formuladas a eles. Nos últimos anos o Consello máis ocupado foi, probablemente o de Seguridade, que tivo que lidar con problemas como a definición do tripulante voluntario en embarcacións de aluguer de lecer como “pasaxeiro”, o que significou un impacto importante nos requirimentos para tripular estas embarcacións. O Comité de Augas Interiores traballa preferentemente naqueles países que teñen un número importante de embarcacións patrimoniais en ríos e lagos, nomeadamente Bélxica, Francia, Alemaña e Holanda. Ámbolos dous Consellos tratan de xeito regular con aspectos normativos que normalmente afectan a embarcacións con esloras superiores a 20m, aínda que as súas funcións exténdense tamén ás embarcacións de menor eslora as cales, tamén, son obxecto dunha regulación cando navegan. Pola outra banda, o Consello Cultural, trata de asuntos que afectan a todos os países europeos, e examina os diferentes protocolos para identificar as embarcacións como históricas ou tradicionais, independentemente do seu tamaño, que se levan a cabo en Europa, co gallo de promover un censo nacional ou un rexistro destas embarcacións onde aínda non exista. Foi o principal responsábel da promulgación da Carta de Barcelona (*punto 2.6*).

2.4. EMH apoia firmemente o principio que un buque histórico e tradicional que non teña fontes de financiamento regulares, debería ser animado a conseguir a súa propia sustentabilidade económica do xeito que considere oportuno, e que o cumprimento do regulamento de seguridade do SOLAS e outros deberían levarse a cabo sobre a base de equivalencias e non na rixidez dos requirimentos desenvolvidos para os novos navíos deseñados e equipados para unha tripulación mínima.

2.5 Nos últimos anos, como resultado do traballo dos Consellos, varios fitos importantes foron acadados. No ano 2002 en Wilhelmshaven oito (e posteriormente dez) países asinaron o Memorando de Recoñecemento dos buques tradicionais en uso e aceptaron os certificados expedidos polas autoridades competentes dos outros países en materia de seguridade.

2.6 No ano 2004 a carta de Barcelona foi asinada en Ebeltoft, xerando unha guía ética para a restauración e conservación das embarcacións tradicionais en uso. Aínda está en fase de desenvolvemento a guía para a navegación en augas interiores da Unión Europea.

2.7 EMH contribuíu a incrementar a sensibilidade cara a flota tradicional europea entre as organizacións europeas, incluíndo o Consello de Europa, a Comisión Europea e a Axencia Europea de Seguridade Marítima. No Consello de Europa a recomendación PACE/1468/2000 foi aceptada, nomeando explicitamente ao patrimonio marítimo en uso. De xeito regular, EMH é aceptada nas conferencias organizadas durante o Día Marítimo Europeo, que se celebra anualmente o 20 de maio, como organizador dunha area temática. Asemade, EMH foi consultada polo Grupo de Traballo Marítimo da UE cando preparaba a Política Marítima para Europa no ano 2006.

3. Continuación da política de EMH, en discusión

3.1 .EMH seguirá a incrementar a sensibilidade cara a flota tradicional europea entre as organizacións europeas, incluíndo o Consello de Europa, a Comisión Europea e a Axencia Europea de Seguridade Marítima. En concreto, fomentará o valor cultural e significado, a través dunha campaña, das pequenas embarcacións de traballo tradicionais, xestionadas por persoas particulares ou asociacións, que realizan un traballo semellante aos donos e armadores das grandes embarcacións.

3.2 EMH continuará traballando en nome dos armadores das embarcacións tradicionais en uso do sur de Europa (de feito EMH está a colaborar coa AMMM e co Panel Internacional de Buques Tradicionais e Históricos convocado no ano 2011 polo ICMM e xestionado polo Sydney Heritage Fleet en Australia). Recoñecendo que a rede está menos desenvolvida no Mediterráneo que nas augas do Atlántico e o Báltico, EMH traballará para incrementar os vínculos con redes locais e rexionais como DORNA e o *Instituto Italiano di Archeologia e Etnologia Navale* (ISTIAEN). Dado que estas organizacións inclúen tamén outros bens marítimos e fluviais (como peiraos históricos, artes e aparellos de pesca ou carpintarías de ribeira) entre os seus obxectivos de preservación, EMH continuará co seu propósito de acadar un recoñecemento para ditos bens. Tamén continuará promovendo a sensibilidade de cara ao patrimonio intanxíbel, cuxo recoñecemento aumenta en Europa como consecuencia das ameazas derivadas da globalización.

3.3 EMH continuará salvagardando e mellorando as posibilidades para que, mantendo operativos os buques tradicionais, quer en augas interiores, quer no mar, podan gañar diñeiro para o seu mantemento. As embarcacións tradicionais deben ter como obxectivo o seu mantemento mediante a súa viabilidade económica. Esta pode ser acadada mediante a venda de servizos como o aluguer, excursións, cursos de ensinanza de vela tradicional (sail-training) ou simplemente como buques de lecer privados, mantidos polo entusiasmo do seu propietario e amigos. Problemas legais ou financeiros no uso das embarcacións tradicionais cos fins enriba enunciados, poderían levarlos a deixalos en seco ou sen uso, perdéndose todos os saberes que atesouran.

3.4 EMH manterá unha ampla campaña a nivel europeo para promover a preservación dos bens patrimoniais a través de diminucións no tipo soportado do Imposto sobre o Valor Engadido (IVE) nos traballos necesarios para o mantemento dos mesmos. Onde existan precedentes de diminucións levadas a cabo para restaurar e manter edificios históricos, EMH solicitará a extensión de ditas diminucións nos buques patrimoniais recoñecidos coa mesma categoría patrimonial.

3.5 EMH continuará tipificando e avaliando o patrimonio marítimo europeo e, especialmente, o proxecto vixente sobre o rexistro.

4. Límites da competencia de EMH.

4.1 EMH delega no membro designado como representante nacional a resolución das cuestións relacionadas co patrimonio marítimo a escala nacional. Se fora preciso, actuaría levando ás autoridades europeas ditas problemáticas, proporcionando unha voz unitaria nos asuntos que afecten a varios países ou rexións. Non discriminará entre as diferentes organizacións que requiran a solidariedade de EMH en nome dunha rexión ou país en particular. *(punto 1.5).*

5. Cambios precisos para mellorar a política futura de EMH.

O Comité Executivo de EMH convida aos seus membros a presentar propostas que inclúan a súa visión e desexos para mellorar a propia asociación e a nosa flota patrimonial así como o saber facer inherente a ela. Todos os aspectos deben estar abertos a discusión, como as cotas dos asociados, Consellos, dietas, páxina web, política de comunicación e revista de novidades, etc.

A data final para presentar propostas é o 29 de Febreiro 2012

9 Xaneiro 2012.