

AUEECAD



(Asociación de Usuarios de Embarcaciones de Recreo de Cadaqués)

**INFORME TÉCNICO-JURÍDICO RELATIVO A LA
SEGURIDAD MARÍTIMA EN EL MARCO DE LA
PROPUESTA DE PLAN RECTOR DE USO Y
GESTIÓN DEL ÁMBITO MARINO DEL PARQUE
NATURAL DEL CAP DE CREUS**

Sr. Rafael Lobeto Lobo

Capitán de la Marina Mercante

Ex Director General de la Marina Mercante

Primer presidente de la entidad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR)

Secretario general de la Fundación Philippe Cousteau

Octubre 2022

ÍNDICE

- 1. Autoría**
- 2. Objeto**
- 3. Propuestas objeto de análisis**
 - 3.1. Prohibición de fondeo a menos de 25 metros de profundidad de embarcaciones de eslora total superior a 12 metros**
 - 3.2. Prohibición de pernoctar en las aguas del Parque Natural del Cap de Creus.**
- 4. Visión y análisis internacional, europea, española y catalana**
 - 4.1. Visión y regulación internacional del asunto**
 - 4.2. Otras visiones imprescindibles**
- 5. Conclusiones**

1. Autoría.

El presente informe se emite por el Sr. RAFAEL LOBETO LOBO, con DNI 10774818P, Capitán de la Marina Mercante, Exdirector General de la Marina Mercante, primer presidente de la entidad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) y Secretario General de la Fundación Philippe Cousteau.

2. Objeto.

Este informe ha sido encargado por la Asociación de Usuarios de Embarcaciones de Recreo de Cadaqués (en adelante, **AUEECAD**), una entidad sin ánimo de lucro creada para la defensa y representación de los intereses de este colectivo, en el marco de la tramitación para la aprobación del Plan Rector de Uso y Gestión del ámbito marino del Parque Natural del Cap de Creus (en adelante, **PRUG**¹).

En concreto, este informe tiene por objeto analizar determinadas propuestas del PRUG en términos de seguridad marítima.

3. Propuestas objeto de análisis.

En este apartado se realiza un análisis de las medidas propuestas del PRUG que afectan a la seguridad marítima.

3.1. Prohibición de fondeo a menos de 25 metros de profundidad de embarcaciones de eslora total superior a 12 metros.

La redacción literal del artículo 16.3 del PRUG dispone lo siguiente:

"A menos de 25 m de profundidad no se permite el fondeo ni el amarre de ninguna embarcación de eslora total superior a 12 metros."

En este sentido, preocupa a la asociación de usuarios el hecho de que existan distintas regulaciones a aplicar a la técnica del fondeo, lo cual no solo produce confusión en los usuarios, sino que es una causa por sí misma de inseguridad. La superposición de distintas normativas reguladoras de un mismo hecho técnico-jurídico debería ser evitada por las mismas administraciones. En todo caso, nuestra opinión es coincidente con la preocupación de la asociación de usuarios en relación con la posible confusión.

¹ El PRUG no se aporta como anexo al presente informe en tanto que es un documento público que se puede consultar en el siguiente enlace: [proposta-ordre.pdf \(gencat.cat\)](#)

3.2. Prohibición de pernoctar en las aguas del Parque Natural del Cap de Creus.

La Sección 9ª regula la pernoctación en el Parque Natural del Cap de Creus y, en concreto, el artículo 40.1 del PRUG establece que la *“pernoctación a bordo de una embarcación únicamente se permite de acuerdo con lo establecido en el artículo 15”*.

En este sentido, el artículo 15.4 del PRUG establece que *“entre la puesta y la salida del sol solo se permite la navegación dentro de las Reservas Naturales Parciales estrictamente para atravesarlas en el desplazamiento de un punto a otro del parque”*.

Asimismo, el artículo 16.5 del PRUG dispone lo siguiente:

“El fondeo y el amarre de las embarcaciones de recreo se ha de efectuar entre la salida y la puesta de sol. Durante la noche solo se permite el amarre a boya en un campo de boyas autorizado en:

- a) Boyas de fondeo de temporada, de acuerdo con lo que establecen los planes de usos y servicios de temporada de competencia municipal.*
- b) Boyas de uso temporal, en las cuales solo se permite el amarre hasta un máximo de dos noches.”*

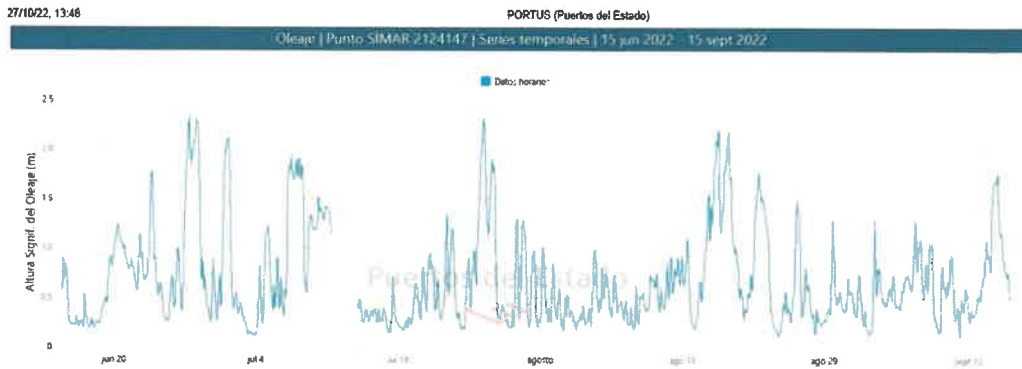
A este respecto, para valorar la medida propuesta en términos de seguridad marítima, debemos tener en cuenta las condiciones meteorológicas especiales del Cap de Creus, que se caracteriza por ser una zona azotada por fuertes vientos, predominantemente de componente Norte (Tramontana y Mestral), así como del Sudoeste (Garbí).

En este sentido, atendiendo a que el viento y las olas representan factores importantes a tener en cuenta a la hora de garantizar la seguridad de las embarcaciones, los siguientes gráficos muestran la altura y la dirección media de las olas durante el verano de 2022, así como la dirección e intensidad del viento en el mismo periodo de análisis.

En concreto, el siguiente gráfico, que recoge la altura de las olas por horas en el período comprendido entre el 15 de junio y el 15 de septiembre de 2022, muestra que en la zona del Parque Natural del Cap de Creus las olas llegan a alcanzar en numerosas ocasiones alturas superiores a 1,75 – 2 metros.

Asimismo, los otros dos gráficos demuestran la relación entre el viento y la dirección del oleaje, siendo predominante el oleaje en dirección norte a causa de la intensa Tramontana y Mestral. No obstante, de la tercera figura se desprende una fuerte intensidad de la fuerza del viento proveniente del sud.

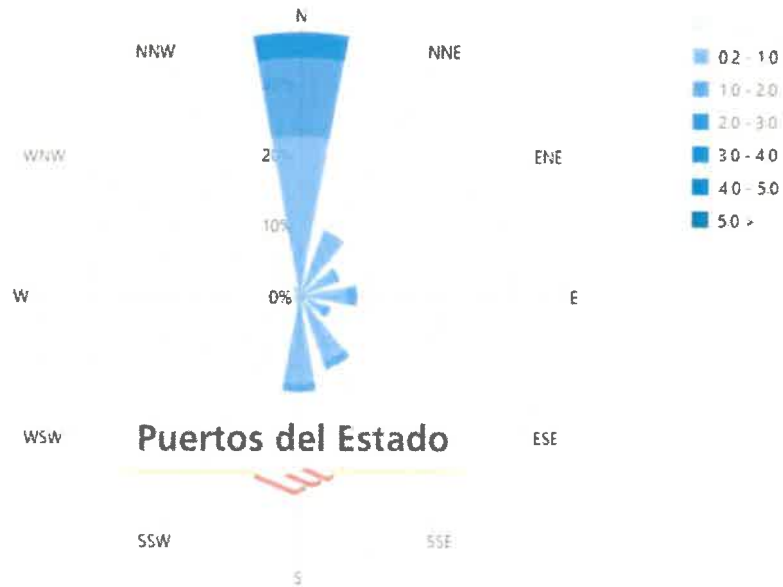
Figura 1: Registro de la altura de las olas en el Punto SIMAR 2124147² situado al este del Parque Natural del Cap de Creus en el período comprendido entre el 15 de junio de 2022 y el 15 de septiembre de 2022.



Fuente: Puertos del Estado³

Figura 2: Registro de la dirección de las olas con indicación de la altura de las mismas en el Punto SIMAR 2124147⁴ situado al este del Parque Natural del Cap de Creus durante el verano de 2022.

Rosa de Altura Significante (m) para Oleaje - Punto SIMAR ...
Período: Verano (2022 - 2022) - Eficacia: 97.28%



Fuente: Puertos del Estado⁵

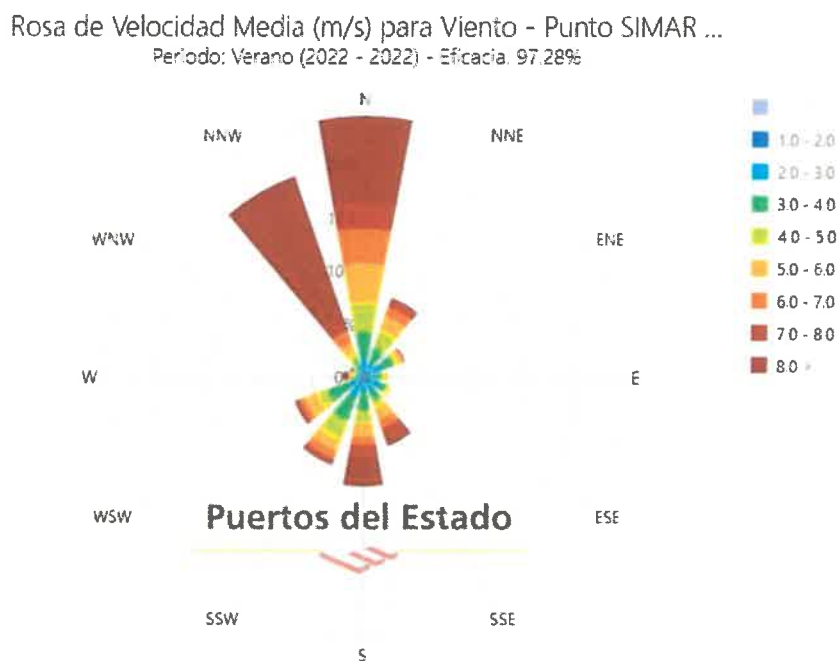
² El Punto SIMAR 2124147 es el punto de registro de Puertos del Estado más cercano al Parque Natural del Cap de Creus.

³ <https://www.puertos.es/es-es/oceanografia/Paginas/portus.aspx>

⁴ El Punto SIMAR 2124147 es el punto de registro de Puertos del Estado más cercano al Parque Natural del Cap de Creus.

⁵ <https://www.puertos.es/es-es/oceanografia/Paginas/portus.aspx>

Figura 3: Registro de la dirección e intensidad del viento en el Punto SIMAR 2124147⁶ situado al este del Parque Natural del Cap de Creus durante el verano de 2022.



Fuente: Puertos del Estado⁷

En resumen, esta particular casuística, con vientos elevados que implican de forma directa la creación de olas considerables, obliga frecuentemente a las embarcaciones de recreo a buscar refugio hasta que amaina.

De este modo, dichas embarcaciones de recreo deberían poder buscar abrigo en las numerosas calas, que, por su orografía y orientación geográfica, las convierten en el refugio ideal para este tipo de vientos provenientes del Norte.

En conclusión, en estrictos términos de seguridad marítima la prohibición de que las embarcaciones de recreo puedan pernoctar en las aguas del parque debería ser atenuada de acuerdo con las cambiantes condiciones meteorológicas de la zona caracterizada por fuertes olas de agua, lo que sin duda afecta a la Seguridad Marítima y por tanto, a la supervivencia de las personas.

4. Visión y análisis internacional, europea, española y catalana

4.1. Visión y regulación internacional del asunto

El área del cabo de Creus está bajo el protocolo ZEPIN, relativo a zonas especialmente protegidas, y diversidad ecológica en el Mediterráneo recogidas en el BOE 302 del 18 de diciembre de 1999, Protocolo Internacional del que España es una de las partes.

⁶ El Punto SIMAR 2124147 es el punto de registro de Puertos del Estado más cercano al Parque Natural del Cap de Creus.

⁷ <https://www.puertos.es/es-es/oceanografia/Paginas/portus.aspx>

Según ese Real Decreto es el Estado español quien tiene la potestad de regular las medidas de protección a adoptar en las ZEPIN, entre ellas la reglamentación del área de Cadaqués y cualquier detención o Fondeo (artículo 6).

Así mismo, es necesario ver la perspectiva europea, donde a la normativa general y a la específica, deberían unirse la estatal y la local. Asimismo, deberíamos, junto los anterior, analizar las posiciones de las organizaciones europeas responsables de la Seguridad Marítima, en particular la EMSA que acaba de celebrar sus 20 años en la reunión de Nápoles y es el máximo organismo europeo en la materia de la Seguridad Marítima, cuya doctrina invocamos aquí.

Declaración de Buenas Prácticas recomendadas por la Generalitat Valenciana (Anexo 1)

4.2. Otras visiones imprescindibles

Junto a las normas españolas y catalanas y todas las anteriores ya contempladas, deben ser también tenidas en cuenta en nuestro análisis, además de la norma particular, es decir, el PRUG las siguientes consideraciones:

- a. Aunque resulta lógica, la regulación particular y específica del Cabo Creus nadie puede ignorar que, al regular estas zonas, se está incidiendo sobre las poblaciones vecinas y especialmente sobre Cadaqués.
- b. Por esta razón, en nuestro análisis a los elementos anteriores creemos que deberíamos añadir lo siguiente: la protección en general de la naturaleza y la lucha contra el cambio climático, el estado real actual de los fondos marinos, las praderas de Posidonia y los restantes fondos marinos, la pesca y el turismo (tanto profesional como deportiva), la forma de vida del Cap de Creus y su comarca, y muy específicamente Cadaqués y su ayuntamiento y su población, que en el pasado vivieron de las esponjas, del coral y de la pesca tradicional Mediterránea y catalana, que fue en la etapa que yo la conocí y que ya no es mas que un recuerdo, sin Casas del Mar de referencia, ni pescadores, ni familias de pescadores. Qué hacer ante tantos cambios y tantos retos. ¿Prohibir todo?, ¿permitir todo?, ¿dejar que las motos de agua atropellen a los bañistas?, ¿prohibir navegar?, ¿prohibir el turismo?, ¿prohibir pescar?, ¿prohibir vivir? Deberíamos entre todos buscar la protección del medio, la protección de la vida y el presente y el futuro, lo cual hace imprescindible el respeto al principio de sostenibilidad y por supuesto al de los usos compatibles respetuosos y civilizados.
- c. Realmente si son las opciones más extremas las que triunfan, eso no significaría garantía de mantenimiento de los referidos equilibrios. Por otra parte, el Cap de Creus y su parque natural y Cadaqués, siendo un paraje de belleza singular y yo diría que excepcional, no pueden separarse del resto de su entorno ni de las soluciones adoptadas en las áreas protegidas y en los restantes parques marítimos catalanes, que como los más próximos, aunque no los citemos, acumulan retos y contradicciones como los hasta aquí analizados.

5. Conclusiones.

Primera. Sin duda el análisis y las experiencias previas, desde las ciencias biológicas y las restantes ciencias, incluidas las de la protección de la naturaleza, deben servir para tomar las medidas más adecuadas a tales fines.

Segunda. La seguridad de la vida humana en la Mar y de la navegación deben ser valoradas como prioritarias.

Tercera. Los escenarios globales de cambio climático y los objetivos de la Agenda 2030 son de obligado cumplimiento y nos sirven de marco regulatorio general.

Cuarta. La técnica de prohibiciones generales y ruptura de las tradiciones también tienen efectos sobre los modos de vida y las poblaciones locales que deben ser tenidos en cuenta.

Quinta. Un equilibrio y un control más positivo mediante la sensibilización en el día a día del ciudadano son bien recomendables.

Sexta. La experiencia de Códigos de Buenas Prácticas como el de la Generalitat Valenciana, nos parecen esenciales como elementos de colaboración y sensibilización de los navegantes y por eso, lo incluimos en estas conclusiones.

Séptima. Los Ayuntamientos, en este caso el de Cadaqués, tal vez serían las administraciones más cercanas al ciudadano y por tanto, sensibles a sus preocupaciones e intereses.

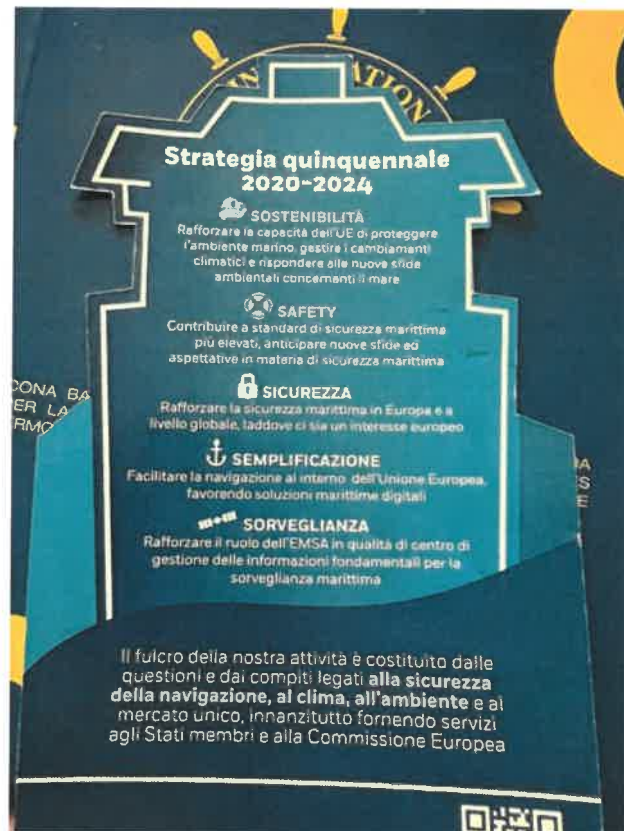
Anexo 1. Declaración de Buenas Prácticas recomendadas por la Generalitat Valenciana.

Sr. Rafael Lobeto Lobo


 **Corporación**
Marítima
Lobeto Lobo, S.L
B81274698

Capitán de la marina mercante











ANEXOS



**VAIXELL
RESPONSABLE**
Comunitat Valenciana

Carta de Bones Pràctiques Nàutiques d'Embarcacions de Recreació

COMUNITAT VALENCIANA

-  **ANCORATGE RESPONSABLE AMB LA BIODIVERSITAT MARINA**
-  **ADVERTIR DEL RISC D'ACTITUDS IRRESPONSABLES PER AL MEDI MARÍ**
-  **GESTIONAR ELS RESIDUS ADEQUADAMENT EN LA MAR I EN PORT**
-  **RESPECTAR A ALTRES NAVEGANTS I BANYISTES EN LES MANIOBRES**
-  **COMPROMESOS AMB LA NETEJA I SALUT DE LA MAR**
-  **UTILITZAR ENERGIES RENOVABLES SEMPRE QUE ES PUGA**
-  **ESTALVIAR AIGUA EN LES NETEGES I UTILITZAR DETERGENTS BIODEGRADABLES**
-  **IGUALDAD DE GÈNERE: FOMENT DE LA PATRONA DE BARCO**
-  **SEGURETAT EN LA MAR PER A TOTS ELS NAVEGANTS**
-  **BONA EDUCACIÓ DEL NAVEGANT ATRACAT O FONDEJAT**