

**INFORME TÈCNIC RELATIU A LA SEGURETAT MARÍTIMA EN
RELACIÓ A LES CONSIDERACIONS QUE FORMULA L'ACPET A
LA PROPOSTA DE PLA RECTOR D'ÚS I GESTIÓ DE L'ÀMBIT
MARÍ DEL PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS**

Sr. Carles Ramos Solà

Capità de la Marina Mercant

1. Objecte

El present informe ha estat encarregat per l'Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics (ACPET), en el marc de la tramitació per l'aprovació del Pla Rector d'Ús i Gestió de l'àmbit marí del Parc Natural del Cap de Creus (PRUG), per tal de valorar les mesures incloses en termes de seguretat marítima.

2. Propostes objecte d'anàlisi

En aquest apartat s'analitzen les mesures proposades pel PRUG que afecten a la seguretat marítima.

2.1. Fondeig i amarrament

El fondeig lliure de les embarcacions de més de 12m s'ha de fer a més de 25m de profunditat.

Les bones pràctiques marineres consideren que una operació de fondeig és bona quan s'ha filat entre tres i quatre vegades la sonda. Hi ha autors¹ que consideren eficient filar entre sis i vuit vegades la sonda.

L'article 11 del Reial Decret 339/2021, de 18 de maig, que regula l'equip de seguretat i de prevenció de la contaminació de les embarcacions d'esbarjo (*embarcaciones de recreo*) determina:

Las embarcaciones de recreo deberán disponer de una línea de fondeo cuya longitud no podrá ser inferior a cinco veces la eslora de la embarcación.

Agafant com a exemple l'eslora més petita a partir de la qual s'ha de fondejar a més de 25 metres de profunditat, resulta que com a mínim deurà portar dins la caixa de cadenes una longitud de 60 metres, però per poder fondejar amb seguretat ha de poder filar un mínim de tres o quatre vegades la sonda, és a dir, un mínim d'entre 75 i 100 metres de cadena. **És totalment improbable, per no dir impossible, que embarcacions d'esbarjo d'aquestes mides, puguin estibar a bord tal quantitat de cadena, tant per pes com per espai físic.**

En aquest sentit, cal diferenciar entre **embarcacions d'esbarjo** i **vaixells d'esbarjo**.

¹ Enrique Barbudo Duarte. Tratado de maniobra. Colección Fragata.

A l'article 2 del Reial Decret 1435/2010, de 5 de novembre, que regula l'abanderament i matriculació de les embarcacions d'esbarjo a les llistes sisena i setena del registre de matrícula de vaixells, defineix l'embarcació d'esbarjo:

«Embarcación de recreo» (en adelante «embarcación»): toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros (...) Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones ya sean utilizadas con ánimo de lucro o con fines de entrenamiento para la navegación de recreo.

Així mateix, el Reial Decret 1837/2000, de 10 de novembre, pel que s'aprova el Reglament d'inspecció i certificació de vaixells civils, diferencia entre *vaixell d'esbarjo* i *embarcació d'esbarjo*

El vaixell d'esbarjo (*buque de recreo*) queda definit a l'Article 2, apartat 13:

Buque de recreo. Todo buque de cualquier tipo, con independencia de su modo de propulsión, cuya eslora de casco (Lh) sea superior a 24 metros, con un arqueo bruto inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, destinado para la navegación de recreo, el turismo, el ocio, la práctica del deporte o la pesca no profesional, utilizado por su propietario o por cualesquiera otras personas mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o cualquier otro título.

I embarcació d'esbarjo (*embarcación de recreo*) ho defineix l'Article 2, apartat 17:

Embarcación de recreo. Toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora (Lh) comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios establecidos en la norma UNE-EN ISO 8666, utilizadas para fines deportivos, de ocio y para entrenamiento o formación para la navegación de recreo, aun cuando se exploten con ánimo de lucro.

Aquesta distinció entre vaixell d'esbarjo – més de 24 metres d'eslora – i embarcació d'esbarjo – entre 2,5 i 24 metres d'eslora – té caràcter operatiu per als requeriments de seguretat d'aplicació a uns i altres.

D'altra banda, l'article 3.1 del Reial Decret 875/2014, de 10 d'octubre, que regula les titulacions nàutiques pel govern de les embarcacions d'esbarjo, estableix que una embarcació d'esbarjo és:

toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora (Lh) comprendida entre 2,5 y 24 metros, medida según los criterios fijados en el apartado 6 de este artículo, utilizada para fines deportivos o de recreo. Quedan comprendidas en esta definición las embarcaciones con fines de formación para la navegación de recreo.

I el vaixell d'esbarjo queda definit així (article 3.2):

Buque de recreo: Todo buque de cualquier tipo, con independencia de su modo de propulsión, cuya eslora de casco (Lh) sea superior a 24 metros, con un arqueado bruto inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, destinado para la navegación de recreo, el turismo, el ocio, la práctica del deporte o la pesca no profesional, utilizado por su propietario o por cualesquiera otras personas, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o cualquier otro título.

A la vista d'aquestes regulacions i definicions, **el més adient és fer la distinció entre embarcació d'esbarjo (<24m) i vaixell d'esbarjo (>24) per tal de regular el fondeig a més de 25 metres de profunditat, autoritzant a les embarcacions d'esbarjo a fondejar sense cap restricció de sonda tenint només en compte les bàsiques de seguretat marítima i aplicar la prohibició de fondeig als vaixells d'esbarjo a menys de 25 m de profunditat.**

2.2. Pernoctació o amarratge durant la nit

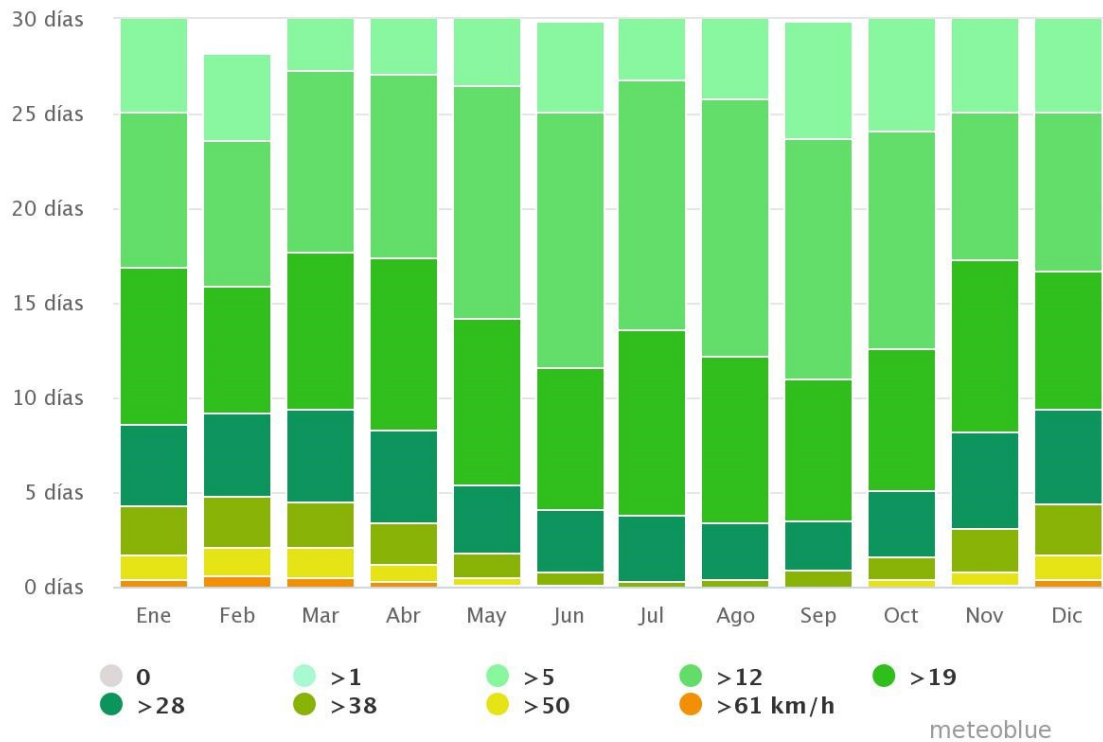
Al Document de bases per a la redacció del Pla Rector d'Ús i Gestió de l'Àmbit Marí del Parc Natural del Cap de Creus es vol regular la *prohibició de fondeig lliure nocturn per afectació negativa*.

No s'entén a què fa referència l'afectació negativa pel sol fet de ser un fondeig nocturn, serà la mateixa que si fos de dia, que sí està autoritzada.

La situació geogràfica del Cap de Creus condiona la seva meteorologia, essent, com tots sabem, una zona on predominen amb una enorme freqüència els vents forts de component Nord (Tramuntana i Mestral). Aquesta situació obliga moltes vegades a que les embarcacions d'esbarjo hagin de cercar refugi i esperar que

calmi per poder continuar la travessa cap el Golf de Lleó o cap el Sud-oest de les Medes. Realment aquest refugi s'ha de poder fer dins de les nombroses cales que per la seva orientació geogràfica donen una molt bona protecció i resguard a aquests vents de component Nord. En cas contrari i **degut a la prohibició nocturna posem en greu perill a les tripulacions i embarcacions en haver de navegar en condicions realment dures de vent i mar.**

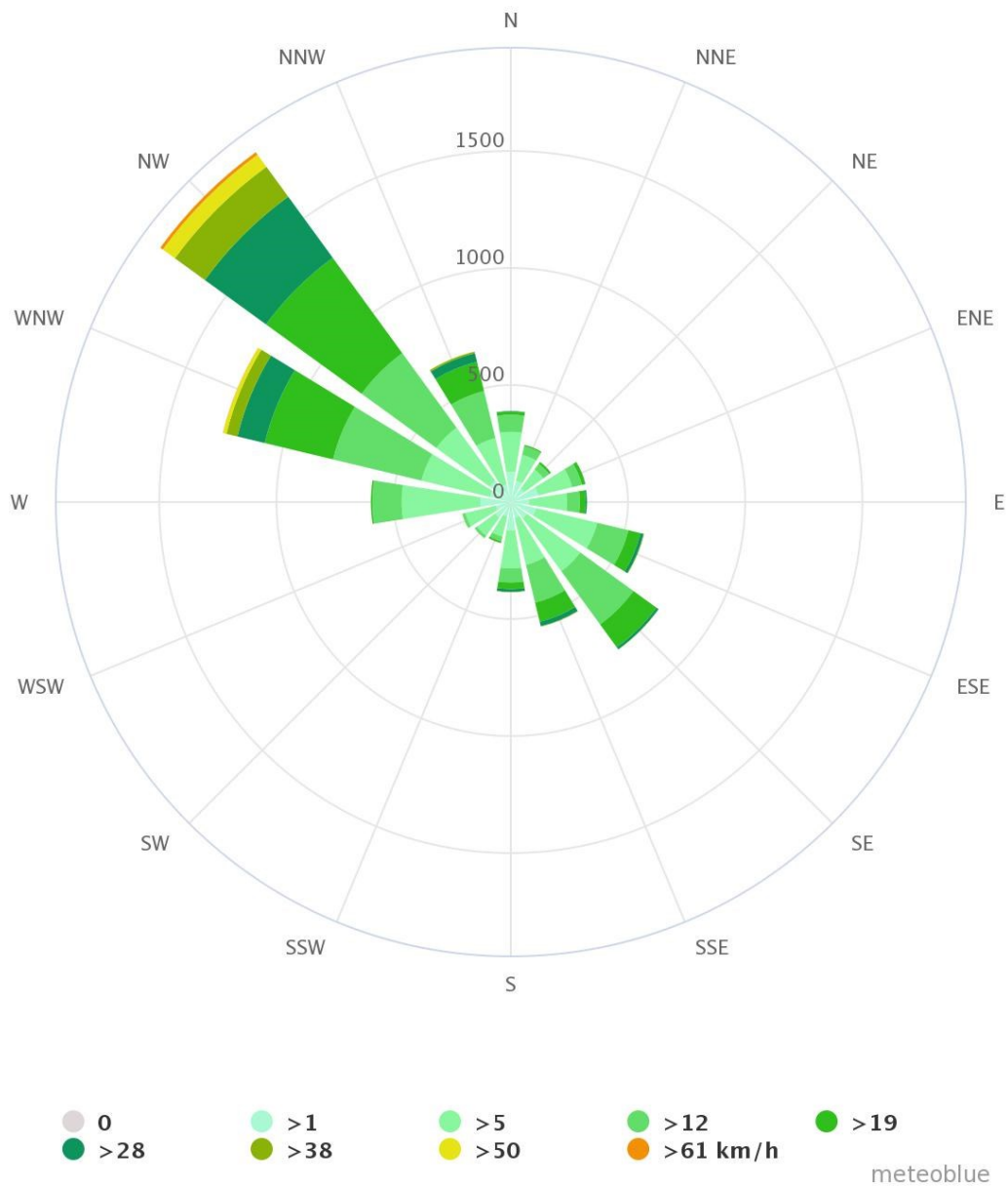
VELOCITAT DEL VENT



Aquest diagrama del Cap de Creus mostra els dies per mes, durant els quals el vent té una certa velocitat.²

² https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/cap-de-creus_espa%c3%b1a_3124273

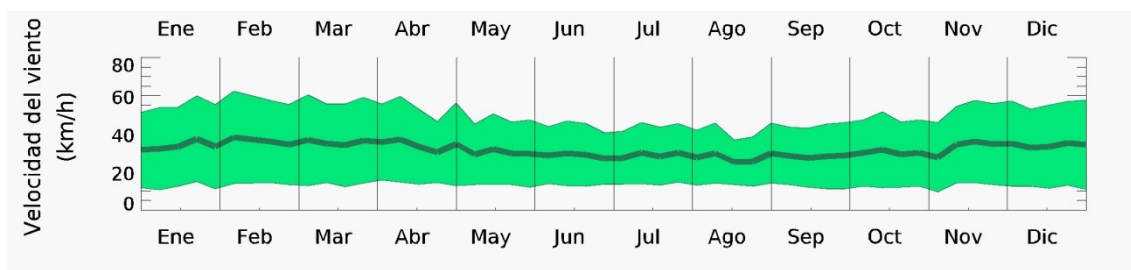
ROSA DELS VENTS



La Rosa dels Vents del Cap de Creus mostra el número d'hores a l'any que el vent bufa en la direcció indicada.³

³ https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/cap-de-creus_espa%c3%b1a_3124273

VELOCITAT DEL VENT



L'últim diagrama mostra la velocitat mitjana del vent i la variació de dos terços de cada setmana. Els mesuraments inclouen al menys 10 anys.⁴

Per altre banda, **no hi ha justificació mediambiental en aquest cas per prohibir el lliure fondeig a la nit quan es permet fer-ho de dia, ja que la possible afectació al medi és el mateix de dia com de nit.**

Així doncs i **per seguretat marítima**, sempre i quan no s'obstaculitzi el lliure trànsit d'embarcacions **s'ha de poder fondejar de nit**, per descans de la tripulació d'embarcacions després d'una llarga navegació, com a lloc de resguard davant la prediccions meteorològiques adverses o poc favorables, com a lloc de la típica "arribada forçosa" produïda per avaria tant al motor com a l'aparell en cas d'embarcació a vela.

Hem de pensar que l'àncora és un dels elements més importants que es té a bord a l'hora de maniobrar una embarcació, gràcies a ella i en combinació amb el vent, el motor, el timó i la corrent es poden resoldre molts problemes i situacions compromeses, essent moltes vegades l'únic mitjà que es disposa per resoldre una maniobra.

S'ha de poder fondejar ja que és una eficaç ajuda quan l'embarcació abat perillosament, per acció del vent i/o corrent sobre un altre embarcació o contra la costa i no es té la seguretat de lliurar-se donant màquina.

Sr. Carles Ramos Solà

Capità de la Marina Mercant

⁴ https://www.meteoblue.com/es/tiempo/historyclimate/climatemodelled/cap-de-creus_espac3%b1a_3124273