

ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

CONSIDERACIONS QUE FORMULA L'ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRAVA A LA PROPOSTA DE PLA RECTOR D'ÚS I GESTIÓ DE L'ÀMBIT MARÍ DEL PARC NATURAL DEL CAP DE CREUS

Empuriabrava per les seves característiques úniques compta amb 5.000 amarratges i, per això, acull a algunes de les empreses nàutiques més importants de tot el litoral català. En aquest sentit, es va crear l'Associació d'Empreses Nàutiques d'Empuriabrava (en endavant, **AENE**), que té com a objectius principals:

- La defensa i protecció dels legítims interessos econòmics de les empreses nàutiques que desenvolupen la seva activitat a Castelló d'Empúries i Empuriabrava.
- L'assessorament i la defensa dels seus associats enfront els problemes que com a col·lectiu els afectin.
- Lluitar contra l'intrusisme professional.
- Formar i informar als seus associats en els assumptes que els afectin.
- Reivindicar millores per al col·lectiu d'associats.
- Defensar i representar els interessos dels seus associats davant de les administracions públiques, organismes, ens públics i privats, així com davant dels jutjats i tribunals.
- Participar activament en reunions, col·loquis i xerrades en defensa del col·lectiu d'associats.
- La gestió d'ajudes i subvencions que puguin afectar als seus associats.
- La organització de fires i jornades relacionades amb el món nàutic.

Empuriabrava, juntament amb Port de la Selva, Llançà, Roses i la badia de Cadaqués, són el lloc emissor de la majoria de navegants que freqüenten les aigües del Parc Natural del Cap de Creus.

Com a usuaris i amants del Parc, **estem totalment d'acord en regular el gaudi del Parc per tal de preservar els ecosistemes i els paisatges únics que el fan tan especial.** En aquest sentit, el món de la nàutica en els últims anys ha evolucionat molt i s'ha anat adaptant per tal de casar la navegació recreativa amb la preservació del medi ambient.

Tanmateix, **des de l'AENE considerem que no s'ha tingut en compte al sector de la nàutica en la redacció de la proposta d'ordre d'aprovació del Pla Rector d'Ús i Gestió de l'àmbit marí del Parc Natural del Cap de Creus** (en endavant, **PRUG**), en tant que estableix unes prohibicions i unes limitacions inassumibles i que, d'aprovar-se en la seva redacció actual, tindrà una forta repercussió negativa en les economies locals de la zona del Cap de Creus, ja que viuen del turisme associat al Parc.

És per això, i amb l'objectiu de que es tingui en compte el sector de la nàutica en la regulació del PRUG, que des de l'AENE formulem les següents consideracions en el marc del tràmit de participació ciutadana per a l'aprovació del PRUG.

ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

1. Accés i navegació

L'article 15.5¹ del PRUG estableix que *la velocitat màxima de navegació de qualsevol embarcació, tant a motor com a vela, a les aigües del Parc és de 10 nusos. Alhora, a menys de 300 metres de la costa i a les Reserves Naturals Parcials, la velocitat màxima és de 5 nusos, sens perjudici d'altra normativa més restrictiva.*

En primer lloc, cal destacar que el consum de combustible d'una embarcació està directament relacionat amb la seva fricció amb l'aigua. Per aquest motiu, les embarcacions de quilla en forma de "v profunda" i/o de "fons pla" tenen la capacitat de planejar, és a dir, de reduir dinàmicament la superfície de fricció amb l'aigua al navegar i, conseqüentment, reduir el consum de combustible tot i anar a més velocitat.

D'aquesta manera, limitar la velocitat màxima a les aigües del Parc a 10 nusos suposa que moltes embarcacions no puguin planejar, per la qual cosa, enlloc de reduir la contaminació tant acústica com mediambiental que es pretén, aquesta mesura provocaria que augmenti el consum de combustible de les embarcacions i així l'emissió de contaminants atmosfèrics.

En aquest sentit, tot i que la velocitat de planeig varia en funció de les dimensions i característiques de cada embarcació, en embarcacions petites i mitjanes, que són la gran majoria que freqüenten les aigües del Parc, se situa entre els 15 i 20 nusos.

Per tot l'exposat, des de l'AENE proposem que les següents velocitats màximes:

- 18 nusos a les aigües del Parc.
- 9 nusos fins a 300 metres.
- 3 nusos als Ports.

2. Fondeig i amarrament

2.1. Fondeig lliure

L'article 16 del PRUG disposa que, en general, *es permet el fondeig lliure excepte a l'interior dels camps de boies establerts i a les zones de no fondeig (Cala Murtra, Cala Jugadora i Cala Galladera).*

L'Administració a l'hora de determinar les zones de no fondeig es basa en els estudis de seguiment de la biodiversitat marina als espais marins protegits de Catalunya, que són públics i estan disponibles a la web seguimentmari.cat.

En aquest sentit, havent analitzat l'últim disponible corresponent a l'exercici 2020, podem observar que de les tres cales en les quals es prohibeix el fondeig, només la Cala Jugadora apareix al citat estudi i, a més a més, precisament en el diagnosi de dita cala s'estableix que l'estat és "Bo" i el nivell de preocupació, principalment, és lleu².

¹ Cal destacar que el PRUG incorpora dos articles 15.5, fent referència en aquest cas al segon. Entenem que es tracta d'un error de numeració.

² UNIVERSITAT DE BARCELONA, Seguiment del medi marí al Parc Natural de Cap de Creus i al Parc Natural del Montgrí, les Illes Medes i el Baix Ter, Memòria 2020, Pàg. 134.

ASSOCIACIÓ D'EMPRESSES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

D'aquesta manera, **des de l'AENE considerem que no queda suficientment justificada la mesura proposada d'establir una zona de no fondeig a les cales Murtra, Jugadora i Galladera, en tant que els propis estudis en els que es basa l'Administració demostren que l'estat de la cala Jugadora és bo i de les altres dues ni tan sols es fa menció**, essent per tant una decisió arbitrària i no justificada en un suposat retrocés de la posidònia.

Així mateix, cal tenir en compte que, **si es prohibeix el fondeig en aquestes tres cales, això provocarà que augmenti la pressió a les cales properes no protegides**.

De la mateixa manera, el PRUG preveu la creació de camps de boies pilot per la nàutica recreativa a les cales Rostella, Guillola i Tavallera, en les quals es pretenen instal·lar 23, 23 i 21 boies, respectivament.

Al respecte, en data 30 de setembre de 2022, la Universitat de Girona va publicar un informe tècnic sobre el "Anàlisi de l'afluència i mobilitat de la nàutica recreativa en l'àmbit costaner de Cap de Creus: Tavallera i Guillola-Es Jonquet" durant l'estiu de 2022, en el qual es conclou que **21 boies a cala Tavallera i 23 a Guillola-Es Jonquet són insuficients per satisfer la demanda real**, la qual cosa provocarà que les embarcacions optin per fondejar en cales de l'entorn d'aquestes, en les quals es permet el fondeig lliure.

No obstant, les cales properes a les que preveuen la instal·lació dels camps de boies pilot actualment ja pateixen una forta saturació. En aquest sentit, l'informe tècnic esmentat conclou que es "preveuen situacions conflictives i de risc, tant de tipus ambiental, com de seguretat de les embarcacions i els seus usuaris"³.

En definitiva, **no sol·licitem que no s'instal·lin camps de boies, sinó que s'instal·lin suficients boies per satisfer la demanda real, així com es tingui en compte el possible impacte negatiu a altres cales properes no abalisades**.

Alhora, cal tenir en compte que, en els últims anys, ja s'han implantat camps de boies a cales de Roses, que poden servir de base per l'estudi sobre els efectes de la posidònia, així com per prendre el seu model d'exemple, ja que les boies es gestionen a través d'una aplicació mòbil, en la qual es reserven les boies pagant l'import establert.

D'altra banda, en relació al fondeig, l'article 16.3 del PRUG estableix que *es prohibeix el fondeig lliure a les embarcacions de més de 12 metres a menys de 25 metres de profunditat*.

Al respecte, tant la reglamentació de seguretat marítima com les bones pràctiques marineres estableixen que cal tirar un mínim de cadena igual a tres vegades el calat. D'aquesta manera, **si les embarcacions de més de 12 metres haguessin d'aplicar la mesura proposada en el PRUG, haurien de tirar un mínim de 75 metres de cadena, la qual cosa es considera totalment excessiu, incoherent i d'inaplicabilitat pràctica per part dels propietaris d'aquest tipus d'embarcacions**, atès que és inviable que disposin de tants metres de cadena a

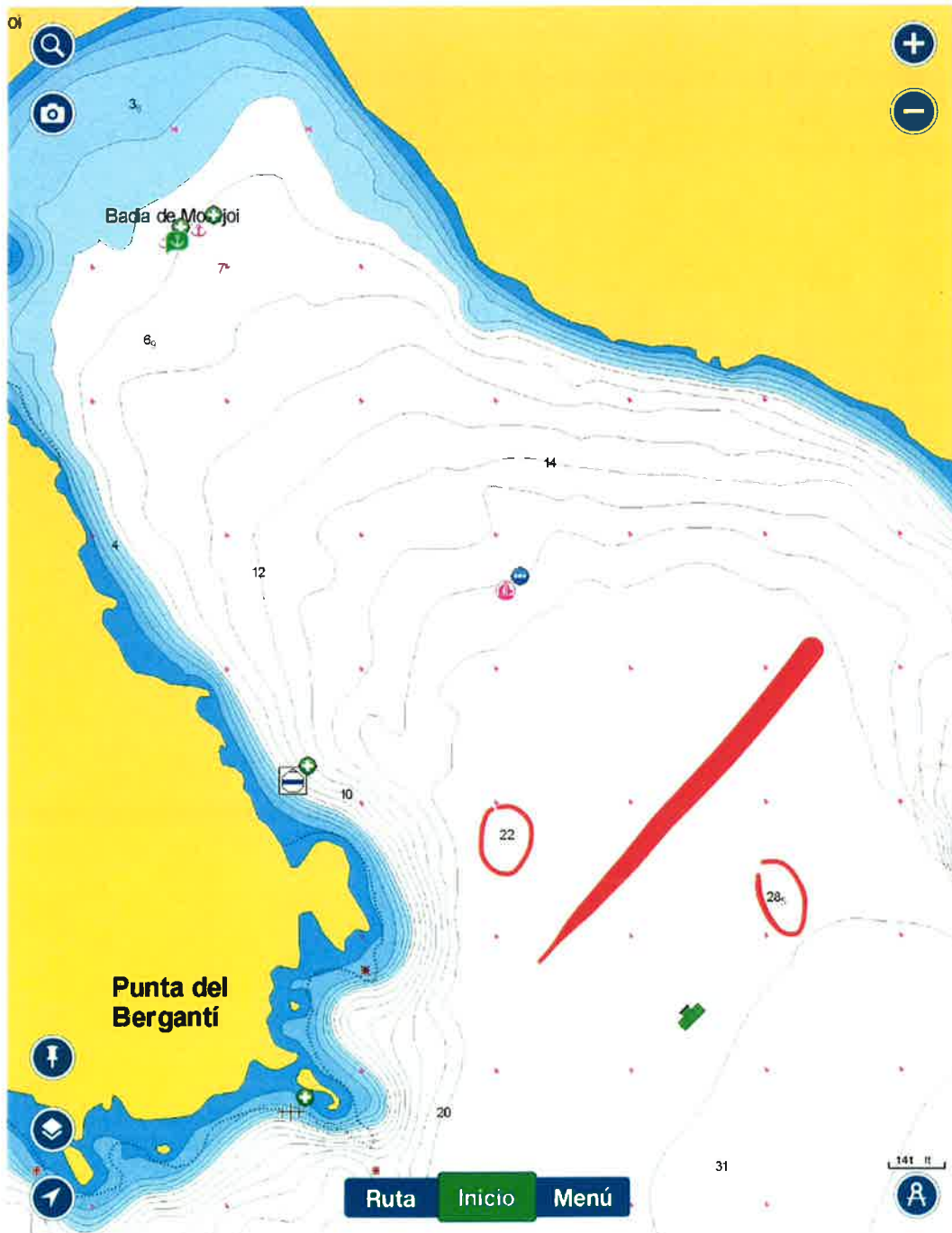
³ [20220929-estudi-udg-prug-capcreus.pdf \(cnllanca.cat\)](#)

ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

l'interior de l'embarcació, tant per espai físic com per pes, podent arribar a comprometre's la flotabilitat de l'embarcació.

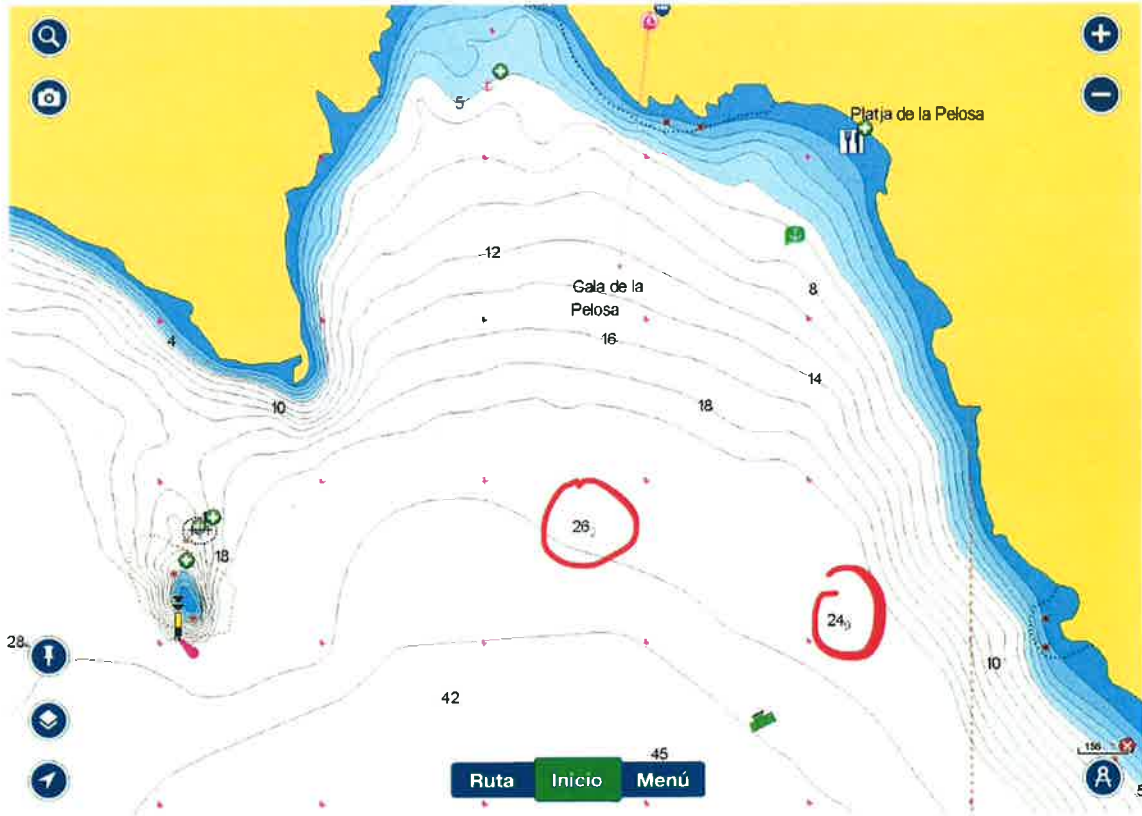
Alhora, aquesta mesura, en molts casos, suposa que les embarcacions hagin de fondejar fora de les cales, ja que dins dels límits de les cales no s'arriba a 25 o més metres de profunditat. En aquest sentit, a continuació s'aporten un seguit d'imatges d'algunes cales de la zona del Cap de Creus, en les quals s'indiquen les profunditats de les mateixes, per la qual cosa podem concloure que, en cas que s'apliqués aquesta mesura tal i com està prevista actualment, les embarcacions de més de 12 metres haurien de fondejar fora dels límits de la cala.

Badia de Montjoi:

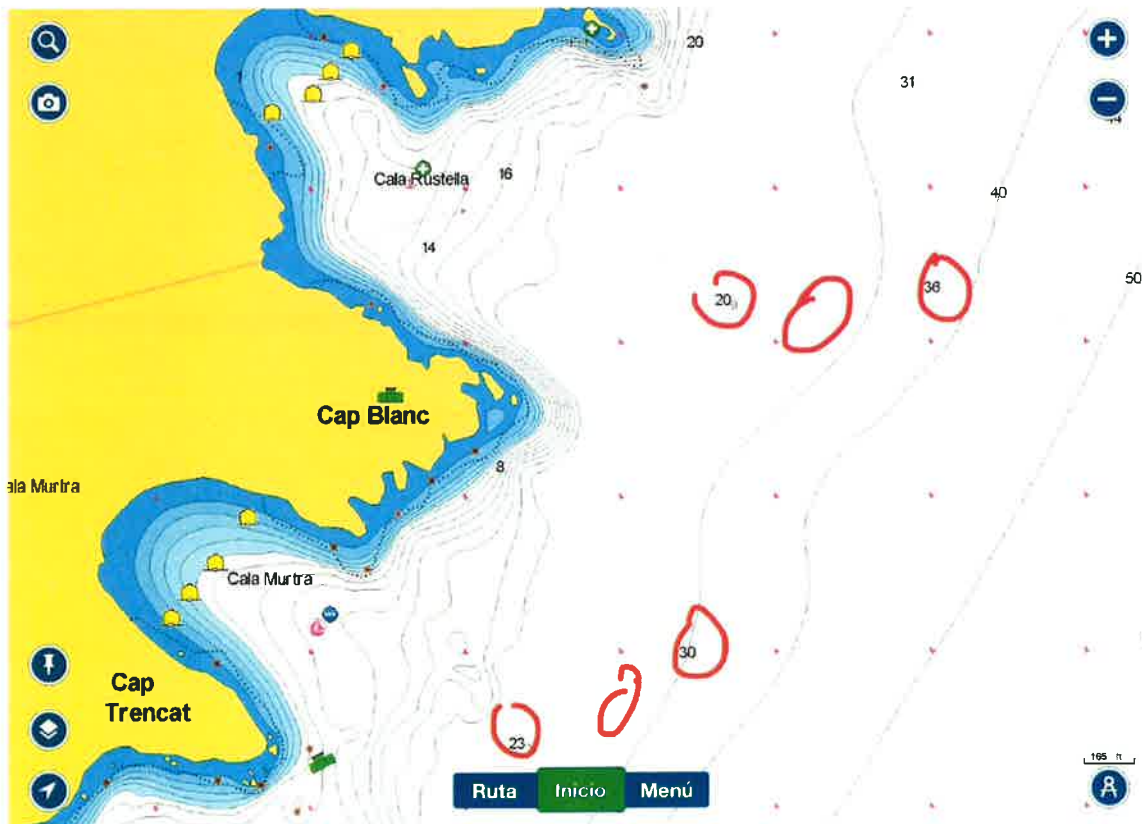


ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

Cala de la Pelosa:



Cala Murtra i cala Rostella:



ASSOCIACIÓ D'EMPRESSES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

D'aquesta manera, per tot l'exposat, si s'apliqués la mesura proposada pel PRUG, **s'estaria limitant molt el gaudi del Parc a aquest tipus d'embarcacions, ja que no podrien fondejar en condicions segures.**

En aquest sentit, per garantir l'accés a tots els usuaris del sector de la nàutica d'esbarjo al Parc, **sol·licitem que s'ampliï l'eslora màxima permesa per fondejar a menys de 25 metres de profunditat a 24 metres d'eslora**, en tant que és el llindar utilitzat per la diferent normativa relativa a la navegació marítima per distingir entre embarcació d'esbarjo i vaixell o buc d'esbarjo. **D'aquesta manera, totes les embarcacions d'esbarjo, és a dir, aquelles que tenen una eslora inferior a 24 metres, podrien fondejar a menys de 25 metres de profunditat.**

2.2. Amarratge a roca

L'article 16.4 del PRUG regula l'amarratge a roca. En concret, preveu que, en cas que s'amarrin a roca, s'ha de fer *sense objectes metàl·lics o altres materials que puguin malmetre la roca* i l'article 17.2 del PRUG *prohibeix l'amarratge a les roques en el tram comprès entre la Cala Prona i la Punta de Farallons*.

Al respecte, cal tenir en compte les especials condicions meteorològiques de la zona, caracteritzades per forts vents de component Nord (Tramuntana i Mestral) que provoquen onades d'altures considerables. Aquesta especial casuística provoca que el moviment de les embarcacions amarrades al Parc sigui més acusat que en altres zones del litoral català.

Per aquest motiu, l'amarratge a roca s'ha utilitzat tradicionalment a la zona del Cap de Creus per evitar o disminuir el borneig i, sovint, s'ha utilitzat només com a segon punt d'amarrament, havent-se fet sempre amb respecte amb el medi i procurant no malmetre la integritat de les roques.

D'aquesta manera, **des de l'AENE considerem que no està justificada aquesta mesura, en tant que no s'ha aportat cap informe per part de l'Administració que demostrï l'existència d'un impacte negatiu relatiu a aquesta pràctica**, per la qual cosa no s'hauria de prohibir l'amarrament a roca quan s'ha fet sempre de manera respectuosa amb el medi ambient i s'utilitza per evitar el moviment excessiu de les embarcacions i les possibles col·lisions contra la pròpia roca o inclús altres embarcacions, responent per tal a una qüestió de seguretat marítima.

2.3. Punts d'amarrament

L'article 18.10 del PRUG disposa que *només es podrà amarrar una embarcació per boia*.

Des de fa uns anys, totes les boies situades a la badia de Cadaqués i Portlligat són ecològiques. En aquest sentit, **des de l'AENE proposem que les boies que s'instal·lin al Parc siguin ecològiques i estiguin dissenyades de tal manera que es permeti la coexistència de més d'una embarcació per boia per mitjà de l'abarroament**.

D'aquesta manera, es considera que, si les boies disposen d'un disseny que permeti la coexistència de més d'una embarcació per boia i les condicions de seguretat també

ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

són les òptimes, **l'abarloament de les embarcacions en boia no es pot limitar a una embarcació i, per tant, ha de ser indeterminat.**

Alhora, l'estudi d'afluència realitzat per la Universitat de Girona al que ens hem referit anteriorment conclou que "la instal·lació de camps de boies en espais concrets derivarà en l'afectació extensiva a d'altres cales no abalisades i ecològicament molt sensibles"⁴, per la qual cosa **des de l'AENE considerem que permetre l'abarloament podria ajudar a combatre la saturació provocada per la instal·lació de camps de boies, així com a satisfer la demanda real** que, tal com acredita l'estudi, amb el nombre de boies previst no seria suficient.

2.4. Temps màxim d'amarratge

L'article 18.11 del PRUG estableix que *el temps màxim d'amarratge a una boia és de tres hores.*

En relació amb aquesta mesura, cal destacar que la pràctica habitual dels navegants acostuma a ser anar a passar el dia a les cales del Parc, la qual cosa suposaria estar amarrat durant més de tres hores.

Des de l'AENE entenem que la finalitat perseguida pel PRUG amb aquesta mesura, atenent a que només es permet que s'amarrin una embarcació per boia, és possibilitar a un major nombre d'usuaris l'accés al Parc.

Tanmateix, d'acord amb l'exposat al punt anterior, des de l'AENE considerem que sempre que es pugui fer en condicions de seguretat, s'ha de permetre l'abarloament, de manera que un major nombre d'usuaris podria gaudir del Parc Natural, sense necessitat de limitar el temps màxim d'amarratge a tres hores.

Alhora, cal posar de relleu que l'amarratge a les boies és de pagament, per la qual cosa **limitar el temps d'estada a 3 hores suposa una restricció que, sens dubte, comportarà un descens en els visitants del Parc i, per consegüent, de les poblacions veïnes, ja que optaran per anar a altres indrets on puguin estar-s'hi tot el dia.**

2.5. Pernoctació o amarratge durant la nit

La secció 9 del PRUG en relació amb l'article 15.4 del mateix regulen la pernoctació a les aigües del Parc, diferenciant entre el Parc i la RNP. *Al Parc es permet a les boies de fondeig de temporada, d'acord amb el que estableixen els plans d'usos i serveis de temporada de competència municipal, i a les boies d'ús temporal, en les quals només es permet l'amarratge fins a un màxim de dues nits. En canvi, a la RNP no es permet el fondeig lliure per afectació negativa.*

En primer lloc, cal destacar que la única justificació per prohibir el fondeig lliure a la nit és la mencionada "afectació negativa", sense que s'aporti més informació al respecte, per la qual cosa ens és impossible entrar a valorar aquesta mesura.

En aquest sentit, des de l'AENE **considerem que, si en general de dia es permet el fondeig i l'amarratge, hauria de permetre's també durant la nit** i no limitar

⁴ [20220929-estudi-udg-prug-capcreus.pdf \(cnllanca.cat\)](#)

ASSOCIACIÓ D'EMPRESSES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

només l'amarrament a boia durant la nit en camp de boies autoritzat, ja que, acabada la temporada estival, quan es retirin les boies ja no es podrà pernoctar.

En relació amb aquest punt, és precís mencionar que l'estudi d'afluència realitzat per la Universitat de Girona, al qual ens hem referit anteriorment, conclou que **"actualment la pressió de les pernoctacions és baixa, fet pel qual si es manté aquesta afluència nocturna és innecessari limitar-les només en les cales amb camps de boies"**⁵. D'aquesta manera, podem concloure que actualment no hi ha una afectació a la qualitat de l'ambient nocturn que justifiqui la mesura proposada.

De la mateixa manera, hem de tenir en compte les condicions meteorològiques particulars de la zona del Cap de Creus, on predominen vents forts de component Nord que provoquen onades d'una altura considerable, la qual cosa obliga en moltes ocasions a les embarcacions d'esbarjo a cercar refugi i esperar a que calmi el vent per poder continuar la seva travessa. En aquest sentit, aquest refugi s'ha de poder fer a les cales que, per la seva orientació geogràfica i la seva orografia, donen una molt bona protecció i resguard a aquests vents de component Nord.

Per aquest motiu, considerem que la prohibició de fondeig lliure nocturn afecta a la seguretat marítima, ja que, en determinats casos, pot arribar a obligar a embarcacions a haver de navegar en condicions realment complicades, amb forts vents i onatge virulent.

D'aquesta manera, considerem que **la possibilitat de que una embarcació pugui fondejar al vespre és una qüestió de seguretat imprescindible i que cal preservar-la davant l'existència de qualsevol imprevist.**

En conclusió, **des de l'AENE estem d'acord en la preservació de la qualitat de l'ambient nocturn, però no en detriment de la seguretat de les persones.** Per aquest motiu, i atenent a l'alt nombre de navegants al Parc provinents de França, proposem equiparar la regulació en quant al fondeig nocturn a les normes establertes a la normativa del Parc Nacional de Port Cros (França), on es permet l'amarrament en boia per la nit sota reserva i pagament i amb un màxim de 5 nits successives, incrementant la tarifa cada dues nits consecutives per tal de permetre que el major nombre de persones pugui gaudir de l'espai.

3. Busseig lleuger

L'article 21 del PRUG, relatiu al busseig lleuger amb ulleres i tub, disposa que l'annex 4 pot regular *l'obligatorietat de guia submarí i l'establiment d'una ràtio del número màxim de bussejadors sense escafandre autònom per guia submarí, així com limitar el nombre màxim d'immersions sense escafandre autònom anuals, diàries o simultànies.*

En primer lloc, des de l'AENE hem detectat que al llarg del PRUG s'incorpora la possibilitat que determinats annexos regulin certes qüestions. Tanmateix, aquests annexos no estan complets, la qual cosa dificulta molt la nostra valoració respecte dels mateixos.

No obstant, entrant en matèria, **considerem incoherent la necessitat de contractar un guia submarí per dur a terme una activitat com el snorkel, en**

⁵ [20220929-estudi-udg-prug-capcreus.pdf \(cnllanca.cat\)](#)

ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

tant que no resulta perillosa per la seguretat de les persones ni malmet el medi ambient.

4. Accessibilitat

L'article 15.2 del PRUG estableix que *la sortida i l'entrada a l'àmbit marí del parc només es pot fer a peu, per una cala o per mar obert mitjançant embarcació. En qualsevol cas, no s'hi pot accedir per les zones de roques i penya-segats.*

El parer de l'AENE respecte aquest punt és que s'ha de permetre l'accés a les roques, sempre i quan no es malmetin les mateixes i es faci amb respecte al medi ambient, per motius de seguretat marítima, ja que, per exemple, les embarcacions sense motor, tals com caiacs o pàdel surf, en cas de travessia llarga, han de poder-se refugiar del vent i del mal temps en alguna roca, si no troben una platja on poder-ho fer, sobretot tenint en compte la meteorologia canviant pròpia de la zona del Cap de Creus.

5. Infraestructures

L'article 42.3 del PRUG preveu que, *en general, els abalisaments de cales, camps de boies o qualsevol altre abalisament s'ha de retirar al final de temporada, excepte:*

- *Sistemes d'ancoratge de baix impacte que s'han de marcar per tal de reutilitzar a les següents temporades.*
- *Boies de busseig i de transport de passatgers designades per a ser utilitzades durant tot l'any.*
- *Delimitacions de zones de no fondeig.*
- *Delimitacions de l'espai protegit.*

No obstant, cal tenir molt present que **el sector de la nàutica d'esbarjo està actiu durant tot l'any**. En aquest sentit, **si els camps de boies es retiren a la finalització de la temporada, les embarcacions no podran amarrar-se a boies fins que es tornin a instal·lar per la propera temporada**.

D'aquesta manera, amb la finalitat de mantenir i potenciar un sector nàutic fort i actiu durant tot l'any, **es proposa que es mantinguin un mínim de camps de boies** per tal que les embarcacions d'esbarjo puguin gaudir-ne durant tot l'any i no només en temporada, sobretot si es fa efectiva la prohibició de fondeig de les embarcacions de més de 12 metres d'eslora a menys de 25 metres de profunditat, ja que sinó aquest tipus d'embarcacions, si al finalitzar la temporada es retiren les boies, no podran gaudir de les aigües del Parc per les raons exposades a l'apartat 2.1 del present escrit.

6. Governança

L'article 47 del PRUG preveu la creació de diverses taules de governança específiques amb els sectors implicats, entre els quals figura el sector nàutic.

No obstant, **per tal d'assolir la gestió col·laborativa que pretén implementar el PRUG i fomentar veritablement la implicació i participació de tots els**

ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

sectors afectats, des de l'AENE sol·licitem que es creï també una taula de governança pel sector específic de la nàutica esportiva.

7. Autoritzacions

L'article 48 del PRUG regula el règim jurídic de les autoritzacions i comunicacions prèvies previstes al llarg de l'articulat del PRUG.

Tanmateix, des de l'AENE volem posar de relleu la redacció enrevessada de l'article 48.3 que caldria aclarir, ja que no queda clar en quins supòsits l'autorització es considera estimada i en quins casos desestimada per silenci administratiu. Tractant-se d'un tema de tanta importància, considerem que hauria de clarificar-se dit redactat per tal que quedés clar.

Alhora, el PRUG estableix que les autoritzacions i comunicacions prèvies s'han de presentar amb una antelació mínima d'un mes de la data prevista.

No obstant, tal i com hem indicat en repetides ocasions, **les condicions climàtiques particulars del Cap de Creus dificulten que a la pràctica es pugui preveure amb una antelació d'un mes si es podrà realitzar l'activitat per la qual es demana l'autorització o es realitza la comunicació prèvia**, de manera que, en molts casos, s'haurà demanat autorització o s'haurà realitzat la comunicació prèvia i no es podrà realitzar l'activitat en qüestió ja que hi haurà mala mar o bufarà vent fort.

8. Vigilància

L'article 49 del PRUG preveu *la coordinació entre els diferents cossos de vigilància (CAR, Policia Marítima, Inspecció Pesquera i Policia Local) i una previsió de la freqüència dels controls en funció de la temporada de l'any.*

Sens perjudici de la periodicitat en que l'Administració realitzi la vigilància i controls durant tot l'any, **des de l'AENE sol·licitem que, en tot moment, s'emfatitzi més en la informació als usuaris de les embarcacions i no tant en les sancions.**

Així mateix, atès que els visitants dels Parcs són de diferents nacionalitats, predominantment espanyols i francesos, **sol·licitem que les campanyes d'informació als usuaris de les embarcacions, així com els controls que es realitzin, es facin amb diferents idiomes per tal de que siguin comprensibles pels navegants estrangers i així poder fer arribar la normativa relativa a la protecció del Parc a tots els seus usuaris.**

Sens perjudici que des del sector s'incideixi i es realitzin polítiques de conscienciació amb el medi i l'entorn, és imprescindible que des de l'Administració s'intensifiqui la conscienciació dels usuaris amb embarcacions que vagin pel Parc informant de les diferents normatives, sobretot en temporada d'estiu on la pressió al Parc és més elevada.

9. Motos nàutiques

L'annex 8 del PRUG *prohibeix la navegació dins del Parc de les motos nàutiques.*

ASSOCIACIÓ D'EMPRESES NÀUTIQUES D'EMPURIABRVAVA

Tal i com s'ha exposat a la introducció del present escrit, des de l'AENE estem completament d'acord en regular certs punts, però no ho estem amb prohibicions absolutes i indiscriminades.

En aquest sentit, cal tenir en compte que les motos nàutiques són embarcacions que estan subjectes a una elevada pressió fiscal i que tenen el mateix dret que la resta a poder navegar dins les aigües del Parc, podent arribar a considerar-se aquesta mesura fins i tot discriminatòria.

Tanmateix, **des de l'AENE proposem limitar la velocitat a 5 nusos quan naveguin fins a 100 metres de la costa, per tal d'evitar la contaminació acústica i reduir la sinistralitat.**

10. Nàutica recreativa

L'annex 8 del PRUG també regula que *per navegar a motor a les aigües del Parc cal disposar com a mínim de la Llicència de Navegació.*

Des de l'AENE considerem que el PRUG manca de competència a l'hora de regular les titulacions necessàries per a la navegació, en tant que la navegació sense titulació ja ve regulada per la normativa de la Marina Mercant⁶.

A Empuriabrava, a 11 de novembre de 2022.



Pedro Pérez
President de l'AENE

⁶ Vegi's l'article 10 del Reial Decret 875/2014, de 10 d'octubre, pel que es regulen les titulacions nàutiques pel govern de les Embarcacions d'esbarjo.