



## **PROTOCOLO DE NAVEGACIÓN EN AGUAS DEL PUERTO DE BARCELONA DE LAS EMBARCACIONES ASOCIADAS A LA CELEBRACIÓN DE LA 37ª COPA AMÉRICA DURANTE EL PERIODO DE ENTRENAMIENTO.**

La celebración el próximo año 2024 de la trigésima séptima Copa América (en adelante, AC37) en las aguas de la zona de servicio del puerto de Barcelona, y el hecho de que las bases de la organización y de los equipos participantes estén emplazadas en el puerto de Barcelona, supone una serie de retos en la gestión del dominio público marítimo portuario que la Autoridad Portuaria de Barcelona debe abordar.

Uno de ellos será, sin duda, la incidencia que en el tráfico marítimo portuario comportará tanto la navegación de las embarcaciones de la organización y de los equipos participantes en la AC37 para llevar a cabo sus entradas y salidas hacia/desde sus bases, como la realización de otras operaciones marítimas o movimientos en las aguas portuarias que es previsible que también se generarán como consecuencia de la celebración del evento en el puerto de Barcelona.

Por otro lado, además de este previsible incremento del tráfico marítimo en las aguas interiores portuarias, se debe destacar la especial singularidad que en su navegación tienen las embarcaciones participantes en la AC37, tanto las propias de la competición como las de apoyo, que requieren un tratamiento específico en su tránsito por las aguas portuarias.

Por consiguiente, y aunque la organización AC37 ha adquirido el compromiso de que los equipos AC37 tomarán proactivamente todas las acciones preventivas para no estorbar el tránsito seguro del resto de buques y embarcaciones al objeto de que la situación de riesgo de abordaje ni siquiera se produzca, la Autoridad Portuaria de Barcelona considera necesario que, oficialmente, se adopten las acciones oportunas para permitir compatibilizar la presencia de las embarcaciones de la AC37 con los tráficos ya existentes.

Por tanto, al objeto de velar por una adecuada gestión de la seguridad y operativa en relación con la navegación que en los periodos de entreno realicen las embarcaciones de los equipos de la Copa América, procede aprobar el presente documento, que pretende: por un lado, informar a los equipos participantes y a la organización de la AC37 de los aspectos más relevantes del funcionamiento del sistema de control de tráfico portuario en el puerto de Barcelona; y, por otro, protocolizar las reglas específicas de navegación a la que quedarán sujetos y, por tanto, de obligado cumplimiento para las embarcaciones asociadas a la celebración de la AC37 en su navegación en aguas portuarias.

En este protocolo cuando nos referimos a:

- Las 'embarcaciones AC37' son concretamente los veleros de competición, tanto los AC75 como los AC40
- Las 'embarcaciones de los equipos AC37' son tanto las embarcaciones AC37 como sus embarcaciones auxiliares de apoyo.
- Las 'embarcaciones asociadas a la celebración de la AC37' son las embarcaciones de los equipos AC37 y las todas de la organización o relacionadas con la misma.



## 1.- SISTEMA DE CONTROL DEL TRAFICO MARÍTIMO PORTUARIO.

**1.1.-** Es competencia de la Autoridad Portuaria de Barcelona la ordenación y coordinación del tráfico marítimo portuario en las aguas de servicio del Puerto de Barcelona de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del Texto Refundido de la Ley de Puertos de Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, (en adelante “TRLPEMM”), así como la prestación del servicio general de coordinación y control de los servicios portuarios técnico-náuticos y de ordenación, coordinación y control del tráfico marítimo portuario, ex artículo 106 del citado texto legal.

**1.2.-** La ordenación y supervisión del tráfico marítimo portuario en el puerto de Barcelona se controla desde el centro de gestión situado en la Torre de Control Portuaria cuyo distintivo de llamada es **‘Barcelona Port Control’**.

Barcelona Port Control (BPC), que actúa como VTS (vessel traffic service) portuario, recibe llamadas de todos los buques de más de 500 GTs de acuerdo con lo establecido en la Ordenanza Reguladora de la Ordenación y Coordinación del Tráfico Marítimo Portuario en el Puerto de Barcelona (de ahora en adelante, O.T.). Además de las mencionadas comunicaciones VHF, la supervisión del tráfico marítimo se basa, principalmente, en la información de la señal AIS de los buques y embarcaciones. En consecuencia, cualquier buque de menos de 500 GTs o que navegue sin emisor AIS no se encontrará bajo la vigilancia directa del VTS portuario.

Por tanto, todas las embarcaciones asociadas a la celebración de la AC37, y en especial las los equipos , deben tener en cuenta que es muy improbable que el VTS de puerto pueda tener un conocimiento pleno de la situación (*situational awareness*) que le permita recomendar, controlar o dar instrucciones de modificación del rumbo a otras embarcaciones menores que naveguen por sus proximidades, y, por ese mismo motivo, el VTS no puede controlar, en la mayoría de los casos, la agitación provocada por el paso de buques menores cerca de los puntos de atraques de sus bases, por lo que no será responsable de las consecuencias que puedan derivarse de esa agitación que puede provocarse; por todo ello, son los equipos AC37 los que deben implementar las medidas mitigadoras que entiendan, en cada caso, convenientes.

Por consiguiente, la responsabilidad de la aplicación y ejecución de las reglas establecidas en este protocolo recae directamente en los equipos AC37; medidas de obligado cumplimiento, sin perjuicio de aquellas otras medidas mitigadoras adicionales que deben adoptar los equipos AC37, por los motivos ya expuestos.

## 2.- ESPACIOS MARITIMOS. AREAS DE CONTROL DE TRÁFICO BPC

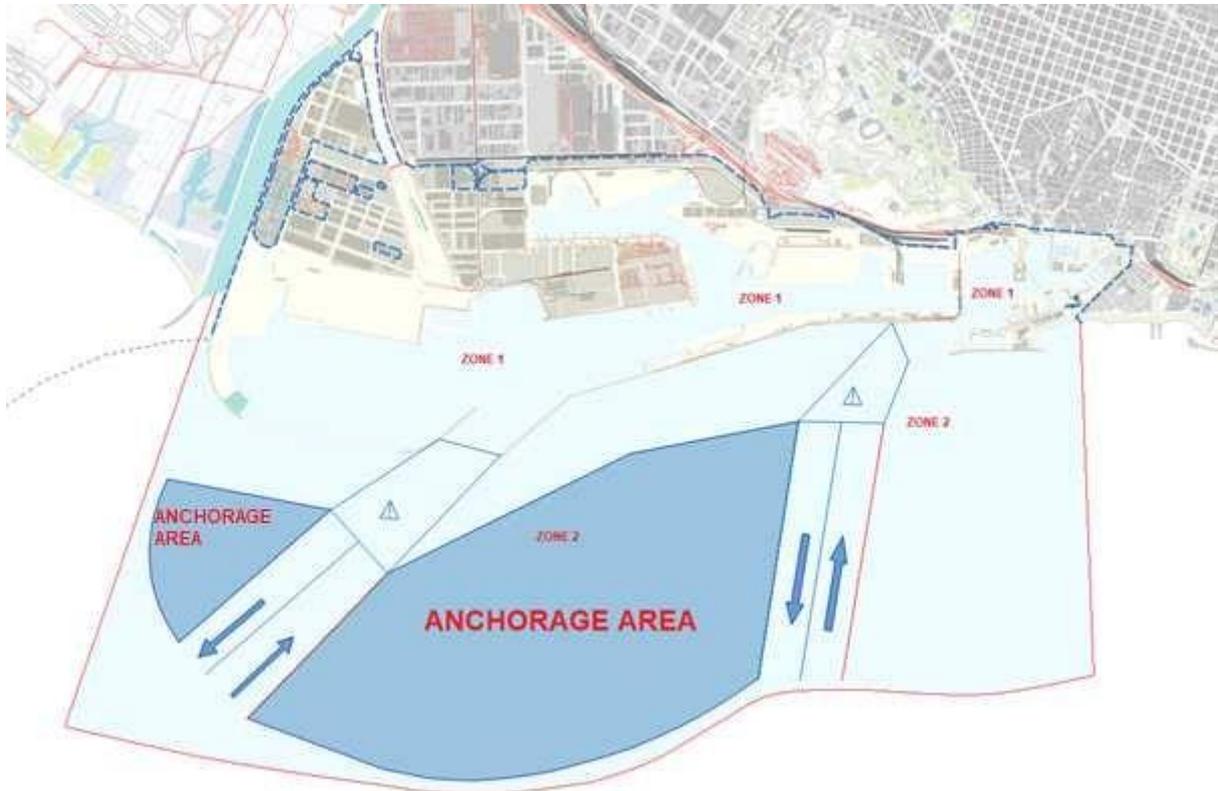
Los espacios marítimos de las aguas de la zona de servicio portuaria vienen definidos en la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) aprobada por la Orden FOM/1684/2016, y se dividen de la siguiente forma:

- La zona I, o interior, que abarca los espacios de agua abrigados por el efecto de los diques de abrigo, y que se encuentra sectorizada de acuerdo con la Terminología Local de Zonas de Mar aprobada por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Barcelona en sesión del 29 de mayo de 2013.



- La zona II que abarca las aguas exteriores de la zona de servicio, y que comprende los espacios del sistema de organización del tráfico aprobados por la O.T. (canales de acceso y zonas de precaución), las zonas de fondeo, y las aguas abiertas sin cometido específico.

Las áreas de control de BPC pueden verse en el siguiente gráfico:



1. Aguas de Servicio del Puerto de Barcelona

Más allá de las áreas marítimas definidas anteriormente, la Capitanía Marítima de Barcelona, como órgano periférico de la Administración Marítima, ejerce competencias de control del tráfico marítimo por medio del Centro de Coordinador de Salvamento (CCS Barcelona), trabajando en el canal 10/16 VHF u otros que se puedan fijar específicamente para la celebración de la AC37.

Por tanto, el presente protocolo únicamente tiene por objeto regular la navegación de los equipos AC37 de entrada/salida y hacia/desde aguas del puerto de Barcelona durante el periodo de entrenamiento, y en ningún caso pretende regular la navegación más allá de las aguas portuarias, incluyendo la futura zona de regatas.

### 3.- REGLAS DE NAVEGACIÓN.

#### (i) Reglas de rumbo y gobierno.

En el caso de que exista una situación de riesgo de colisión, se aplicará lo establecido en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes (de ahora en adelante RIPA), teniendo en cuenta, no obstante, lo que se establece en la O.T. (1) - 2.5.- Reglas de rumbo y gobierno de los buques y embarcaciones en aguas portuarias:



<< En todas las aguas portuarias serán de aplicación las disposiciones establecidas en el Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar en su forma enmendada (COLREG 1972, BOE 9 de julio 1977), con las siguientes especificaciones a los efectos de conducta de los buques y embarcaciones en relación con las reglas de rumbo y gobierno:

- Todas las aguas portuarias de la zona I, o interior, y las correspondientes a las 'zonas de precaución' tendrán la consideración de 'canal o paso angosto' de conformidad con la regla 9 del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes en la Mar.
- Los canales exteriores de acceso tendrán consideración de dispositivos de separación de tráfico a los efectos de aplicación de la regla 10 del COLREG.

En consecuencia, en esas aguas consideradas pasos o canales angostos, las embarcaciones menores de 20 metros de eslora total, los buques de vela y los dedicados a la pesca no estorbarán el tránsito del resto de los buques. Además, esta obligación de no estorbar el tránsito del resto de buques que naveguen dentro de las aguas consideradas pasos o canales angostos, se hace extensiva a los siguientes buques y embarcaciones:

- Buques y embarcaciones cuyo arqueado bruto sea menor de 500 GTs .....>>

En consecuencia, todas las embarcaciones asociadas a la celebración de los equipos AC37 **no estorbarán el tránsito seguro de los buques cuyo arqueado bruto sea igual o mayor de 500 GT**. En lo que refiere al resto de tráficos cumplirán con las disposiciones del RIPA en aguas portuarias.

## (ii) Navegación en aguas interiores del puerto (zona I)

La navegación de entrada y salida de puerto de todas las embarcaciones asociadas a la celebración de la AC37 deberá realizarse siempre por la bocana norte del puerto.

Las embarcaciones AC37 irán siempre remolcadas (ya sea remolque lateral o de proa) y su navegación será directa e ininterrumpida, solo deteniéndose en caso de cambio de remolque (y este será realizado de forma rápida y segura) o cuando se realice la maniobra de izado de la vela mayor de acuerdo con lo establecido en el punto (iv).

Las embarcaciones AC37 será asistidas en todo momento por una embarcación de apoyo equipada con un transmisor AIS funcionando adecuadamente.

Cuando se navegue de entrada o salida de puerto en el área denominada "Canal Bocana Nord" (ver gráfico abajo), la navegación deberá realizarse tan cerca del costado de estribor como sea posible y de forma directa e ininterrumpida.





#### (iv) Operación de izado/arriado de la vela mayor (zona I o II)

En la maniobra de salida, la operación de izado de la vela mayor puede ser realizada en el interior del puerto bajo las siguientes condiciones:

- El lugar de izado seleccionado no deberá impedir u obstruir los canales de navegación o las aguas navegables de las otras embarcaciones.
- Finalizada la maniobra de izado, los límites de velocidad establecidos en el punto 4 deberán ser respetados.

Si cualquiera de los dos puntos establecidos anteriormente no puede ser respetado, el área requerida para realizar el izado de la vela mayor será en la zona II del puerto de Barcelona bajo los siguientes condicionantes:

- Se realizará al norte del dispositivo de separación de tráfico hacia el norte de la entrada del puerto.
- Se mantendrá una distancia mínima al rompeolas de la bocana norte del puerto de Barcelona o el DST/PRECAUTIONARY AREA de 0.2MN, tal y como puede verse en el siguiente gráfico:



Antes de la entrada a puerto, esta área será la utilizada también para el arriado de la vela mayor y para la preparación del remolque a proa.

Por último, y única y exclusivamente cuando las condiciones meteorológicas impidan realizar la maniobra de izado/arriado de la vela mayor de forma segura de acuerdo con las alternativas anteriores, la **dársena de San Beltrán** podrá ser utilizada, bajo las siguientes condiciones:

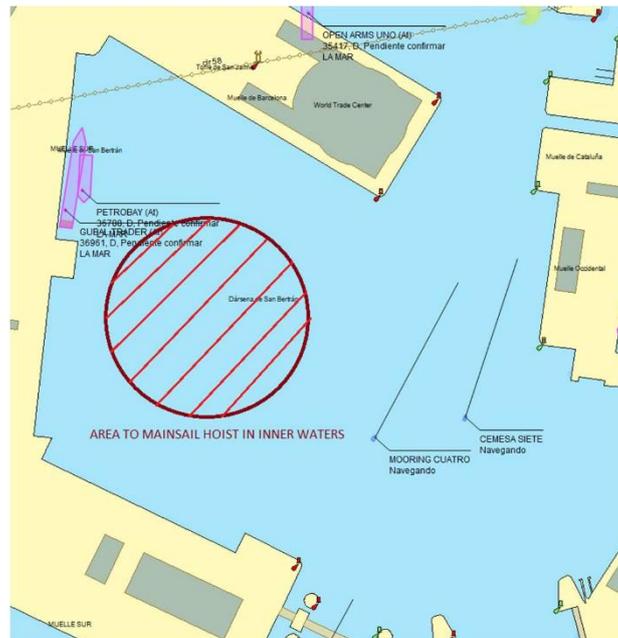
- Los equipos AC37 solicitarán permiso para el uso de la zona y deberá ser aprobado por BCP.
- Se mantendrán alejados de la línea de atraque, incluso si no hay buque atracado.
- Cualquier buque comercial maniobrando en la zona tiene prioridad absoluta por lo



que, desde la llamada ‘aviso de llegada’ o ‘aviso de salida’ realizada a una hora de la llegada o salida prevista por un buque de más de 500 GTs, los equipos AC37 pueden ser requeridos por BPC a que esperen a la finalización de dicha maniobra.

- Si, por cualquier motivo, la maniobra de izado/arriado se espera que dure más de lo habitual debido a un problema técnico, el equipo AC37 contactará con BPC y éste podrá solicitar al equipo a que vuelva a la base hasta que el problema sea solucionado si la situación de tráfico así lo requiere.

En el siguiente gráfico se muestra la zona permitida:



4. Zonas de izado/arriado de la vela mayor en condiciones meteorológicas adversas.

#### 4.- LÍMITES DE VELOCIDAD EN AGUAS PORTUARIAS

Como regla general, los límites de velocidad establecidos en la O.T. (1), y específicamente los valores indicados en la zona I del Anexo IV de la ordenanza no deben ser superados. Estas son aproximadamente las siguientes:

- Desde la entrada al helipuerto – 8 nudos.
- Desde el helipuerto hacia el interior del puerto – 6 nudos.

Si por cualquier razón debidamente justificada los límites fueran superados, los equipos AC37 contactarán con BPC para comprobar el tráfico de buques de más de 500 GTs en ese momento. Además, una embarcación de apoyo equipada con un transmisor AIS funcionando adecuadamente será enviada por proa para informar y controlar el tráfico seguro de cualquier embarcación de menos de 500 GTs.



## 5.- COMUNICACIONES CON BPC

El identificador de las comunicaciones radio para referirse al servicio de ordenación del tráfico marítimo portuario es **BARCELONA PORT CONTROL**, y el canal de trabajo de radiotelefonía en banda marina utilizado para comunicarse con los buques y embarcaciones es el canal 14 VHF

El canal de trabajo de BPC no deberá ser utilizado para comunicaciones internas de los equipos.

Para identificar las áreas de reporte de acuerdo con la terminología en las comunicaciones con BPC, el Anexo 3 muestra las dársenas y canales y sus correspondientes nombres.

Cualquier problema inesperado de un equipo AC37 que pueda poner en peligro la normal navegación en la zona I, la Precautionary Area o cerca del DST deberá ser informado a BPC. Además, se establecen las siguientes comunicaciones regladas para las entradas y salidas de las embarcaciones AC37:

### (i) Reporte en salida de puerto

Cada día de entreno, antes de abandonar el muelle de salida de puerto, los equipos deberán contactar con BPC para recabar el visto bueno del inicio de la maniobra.

Una vez BPC es informado de que un equipo AC37 desea salir de puerto, BPC informará de los movimientos de todo buque de más de 500 GTs y dará las instrucciones pertinentes.

Si un equipo AC37 solicita izar la vela mayor en la dársena de San Beltrán, éste indicará el tiempo requerido estimado. BPC, a su vez, informará del tráfico esperado en la siguiente hora y consecuentemente aprobará la maniobra o indicará la estimación de cuando se podrá realizar.

### (ii) Escucha continua durante la navegación

Se deberá mantener escucha continua en el canal 14 VHF cuando los equipos AC37 estén navegando de entrada o salida de puerto o en la Precautionary Area. Se recomienda que se mantenga escucha en este mismo canal fuera de estas zonas durante la navegación.

Adicionalmente, los equipos AC37 deberán mantener escucha continua en los canales que otras autoridades soliciten mediante sus protocolos.

### (iii) Reporte de entrada a puerto

Los equipos AC37 cuando hayan finalizado el arriado de la vela mayor deberán informar a BPC y solicitar permiso de entrada a puerto 10 minutos antes de alcanzar la bocana norte. BPC informará entonces sobre el tráfico de todo buque de más de 500 GTs en las proximidades y dará las instrucciones pertinentes.



## 6.- INFORMACIÓN ADICIONAL / PLANIFICACIÓN

A los efectos de facilitar al máximo la coordinación entre la Autoridad Portuaria de Barcelona y los equipos participantes se recomienda que:

- Los equipos AC37 faciliten a la Autoridad Portuaria de Barcelona copia de los siguientes documentos, los cuales deberán ser enviados también a la administración marítima (Capitanía Marítima), para conocer los riesgos que conlleva la navegación de las embarcaciones AC37:
  - “Team Risk Assessment”
  - “Team On Water Safety Manual”
  - “Vessel Registration Document” proporcionado por Capitanía Marítima and ACE S.L.
- Los equipos AC37 informen a la Autoridad Portuaria de Barcelona de sus planes de navegación previstos para el día siguiente a las direcciones de correo:

- Enric Cortada (PORT VTS Head): [enrique.cortada@portdebarcelona.cat](mailto:enrique.cortada@portdebarcelona.cat)
- BPC: [torre.control@portdebarcelona.cat](mailto:torre.control@portdebarcelona.cat)

- El departamento de atraques de la Autoridad Portuaria facilitará a todo equipo que así lo solicite (contactando con las direcciones de correo anteriormente indicadas) la previsión de atraque previsto para el próximo día (en viernes para todo el fin de semana o en vigilias de festivo hasta el siguiente día laborable). Esta información incluirá el nombre del buque, atraque asignado, y ETA/ETD en los atraques comerciales de la zona norte del puerto. Es importante destacar que el ETA/ETD son horas estimadas y están sujetas a cambio.

Además, se recomienda a la organización AC37 el llevar a cabo una campaña informativa a toda la comunidad portuaria que navegue por la zona norte del puerto de Barcelona, zona en la que los equipos AC37 tendrán sus bases. A modo de lista informativa y no limitativa, véase el Anexo 1 de este protocolo.

La Autoridad Portuaria de Barcelona se ofrece cooperar con la organización AC37 en la campaña mencionada anteriormente para fortalecer su importancia.

## 7.- PROCEDIMIENTO DE EMERGENCIA

Si durante la navegación en aguas del puerto de Barcelona surge una situación de emergencia los equipos AC37 deberán contactar con los siguientes servicios de tráfico marítimo (ambos):

- CCS Barcelona – Barcelona Tráfico – VHF canal 16.
- Barcelona Port Control – BPC – VHF canal 14.

## 8.- APLICACIÓN TEMPORAL Y SUPERVISIÓN DEL DOCUMENTO

Este protocolo es de aplicación únicamente durante el periodo de entrenamiento previo a la celebración de la AC37, es decir desde su aprobación hasta al inicio de las pruebas que propiamente forman parte de la competición, no obstante se podrá extender la vigencia del



presente protocolo si fuese necesario derivado de los requerimientos funcionales que puedan surgir, en caso de no aprobarse cualquier otra norma que regule la navegación en aguas del Puerto de Barcelona.

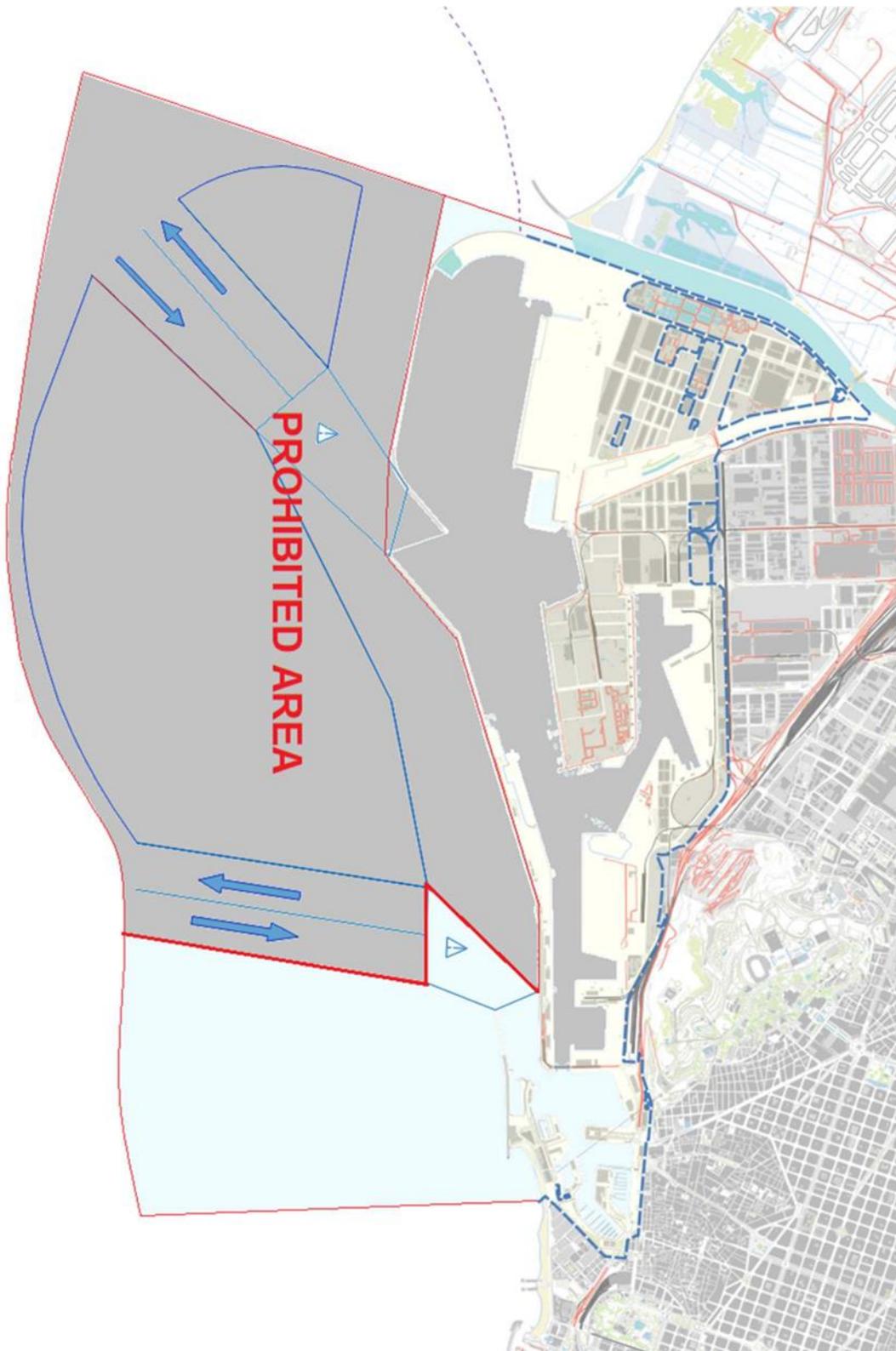
Asimismo, a los efectos de facilitar la aplicación por parte de los interesados, se elaborará un documento en lengua inglesa que incorpore el contenido esencial de este protocolo, si bien en caso de discrepancia la interpretación válida será la de este protocolo en lengua castellana.

#### **ANEXO 1 – LISTA DE USUARIOS DEL PUERTO SUGERIDOS DE SER INFORMADOS DELAS OPERACIONES DE AC37**

- Servicios Portuarios Técnico-Náuticos:
  - Corporación de Prácticos de Barcelona
  - Remolcadores Barcelona
  - Amarres Barcelona
- Cofradía de Pescadores
- Museo Marítimo
- Marina Barcelona 92
- Marina Port Vell
- Nova Marina Vela
- Real Club Maritim Barcelona
- Real Club Náutico
- Embarcaciones turísticas, entre otras:
  - Golondrinas
  - Naval Tours
  - Orsom
- Gabarras de bunkering



## ANEXO 2 – AREA PROHIBIDA DE PUERTO





En la zona gris los equipos AC37 no están autorizados a navegar.

### ANEXO 3 – NOMBRES DE LAS DÁRSENAS Y CANALES EN LA ZONA NORTE DEL PUERTO

