



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES,  
MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

COMISIÓN PERMANENTE DE  
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES MARÍTIMOS

## INFORME CIAIM-04/2023

Abordaje entre el buque de pesca ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo CLEM a 7 millas al este del faro de la Entallada (Fuerteventura), el 30 de marzo de 2022

### ADVERTENCIA

Este informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), regulada por el artículo 265 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y por el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio.

El objetivo de la CIAIM al investigar los accidentes e incidentes marítimos es obtener conclusiones y enseñanzas que permitan reducir el riesgo de accidentes marítimos futuros, contribuyendo así a la mejora de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques. Para ello, la CIAIM realiza en cada caso una investigación técnica en la que trata de establecer las causas y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente y, en su caso, efectúa las recomendaciones de seguridad pertinentes.

La elaboración del presente informe técnico no prejuzga en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, ni persigue la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.



Figura 1. Buque pesquero ZERUKO ERREGIÑA



Figura 2. Rustler 36, modelo del velero de recreo CLEM



Figura 3. Zona del accidente

## 1. SÍNTESIS

El día 30 de marzo de 2022, a las 19:52 horas (hora local insular de Canarias = UTC+1 en la fecha del accidente), se produjo el abordaje entre el buque pesquero (B/P) ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo a vela CLEM, a siete millas al este del faro de la Entallada, en la isla de Fuerteventura. Como resultado del abordaje, el velero sufrió importantes daños en el casco que le provocaron una vía de agua de caudal considerable, el pesquero no sufrió daños que afectaran a la seguridad de la navegación.

El pesquero hizo firme un cabo para remolcar la embarcación de recreo y puso rumbo a tierra. El patrón del CLEM, que era su único tripulante, permaneció a bordo de su embarcación hasta que tuvo que abandonarla por el progreso de la inundación, que no pudo ser controlada.

La embarcación de recreo CLEM se hundió a las 20:06, después de haber sido remolcada durante aproximadamente media milla. El B/P ZERUKO ERREGIÑA se dirigió entonces al puerto de Arrecife en Lanzarote llegando pasada la medianoche, cuando desembarcó el patrón del velero.

No se registró más contaminación en la zona que la correspondiente al naufragio del velero. Ninguno de los tripulantes resultó herido durante el accidente.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 31 de marzo de 2022. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como “accidente muy grave” y se acordó la apertura de una investigación. El pleno de la CIAIM ratificó la calificación del suceso y la apertura de la investigación de seguridad. El presente informe fue revisado por el pleno de la CIAIM en su reunión de 19 de enero de 2023 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2023.

Abordaje entre el buque de pesca ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo CLEM a 7 millas al este del faro de la Entallada (Fuerteventura), el 30 de marzo de 2022

**2. DATOS OBJETIVOS**

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN		
Nombre	ZERUKO ERREGIÑA	CLEM (anteriormente JANET PATRICA)
Pabellón / registro	España	Reino Unido
Identificación	Matrícula: 3ª-BI-2-2730 NIB: 24928 N OMI: 8799786 MMSI: 224000240 Distintivo de llamada: EHGZ	Numero oficial de registro: 730006 MMSI: 232015802 Distintivo de llamada: MWQP7
Tipo	Buque de pesca con cañas y cebo vivo	Embarcación de recreo propulsada a vela
Características principales	Casco de madera Eslora L: 29,62 m Manga: 7,42 m Arqueo: 162 GT Motor GUASCOR F360TA 640 KW	Casco de PRFV Eslora total: 10,77 m Manga: 3,35 m Puntal: 1,92 m Motor Beta Marine 21 KW
Propiedad y gestión	La sociedad limitada De la Cruz e Hijos figura como titular del 100% de la propiedad de la embarcación	Propiedad del patrón de la embarcación, que disfrutaba de su navegación
Pormenores de construcción	Construido en el año 1977, en el astillero Julio Muruaga de Bermeo	Construido en 1996 en el astillero Rustler localizado en Falmouth, Cornualles, Inglaterra.
Dotación mínima de seguridad	No disponía de resolución de tripulación mínima	No aplicable
PORMENORES DEL VIAJE		
Puertos de salida / llegada	Salida del puerto de Arrecife en Lanzarote y llegada prevista al mismo puerto	Salida del puerto de Arrecife en Lanzarote y llegada prevista a Puerto Rico en la isla de Gran Canaria
Información relativa a la carga	1600 kg de capturas	Pertrechos y víveres para una persona 180 litros de combustible
Dotación	Once tripulantes. Ver apartado 2.1	Un tripulante
Documentación	El pesquero tenía los certificados en vigor. Fue despachado en Arrecife el 11 de marzo de 2022, con un comentario en observaciones en el que se especificaba navegaciones inferiores a 12 horas (ver apartado 2.1)	En orden, se perdió con el barco.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO		
Tipo de suceso	Abordaje	
Fecha y hora	18:52 UTC del 30 de marzo de 2022	
Localización	28°12,59'N 013°49,3'W. Aguas costeras de Fuerteventura	
Operaciones del buque	En navegación, a 7-8 nudos	En navegación, a 5-6 nudos
Lugar a bordo	Proa, obra muerta	Obra viva y obra muerta en el costado de babor
Daños sufridos en el buque	Daños menores en el casco a la altura de la zona de la colisión, sin daños estructurales	La colisión provocó daños estructurales y se produjo una gran vía de agua que no pudo ser controlada
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No	No
Contaminación	La correspondiente a un naufragio, no se detectó	
Otros daños externos al buque	No	
Otros daños personales	No	
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS		
Viento	Fuerza 4 (11-16 nudos) del noroeste	
Estado de la mar	Marejada (0,6-1,2 metros) Mar de fondo del noroeste de 1 metro	
Visibilidad	Buena	
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA		

Abordaje entre el buque de pesca ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo CLEM a 7 millas al este del faro de la Entallada (Fuerteventura), el 30 de marzo de 2022

Organismos intervinientes	SASEMAR <sup>1</sup>
Medios utilizados	Embarcación de Salvamento SALVAMAR MIZAR <sup>1</sup> Helicóptero de Salvamento HELIMER 201 <sup>1</sup>
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Comunicación con la tripulación del pesquero, que rescató al patrón del velero y movilización y coordinación de los medios de salvamento
Resultados obtenidos	Todos los afectados desembarcaron en el puerto de Arrecife y ninguno necesitó asistencia sanitaria

### 2.1. Documentación del buque pesquero y de los tripulantes

El buque pesquero ZERUKO ERREGIÑA fue despachado el 11 de marzo de 2022. La lista de tripulantes adjunta a la solicitud del despacho incluía a siete tripulantes, uno con el cargo de patrón, un jefe de máquinas, tres marineros y dos engrasadores.

A pesar de que la lista de tripulantes solo incluyera siete personas, a bordo del buque iban once personas, por lo que 4 personas que iban a bordo no estaban enroladas en el buque. El inventario de equipo adjunto al certificado de conformidad del buque especificaba que los dispositivos de salvamento del buque se habían provisto para una dotación compuesta por hasta 15 tripulantes.

Por otro lado, la resolución del despacho contenía una anotación en el campo de observaciones que limitaba las navegaciones del buque a 12 horas. El buque había zarpado del puerto de Arrecife más de 24 horas antes del accidente, superando las 12 horas establecidas en la resolución de despacho. Había estado fondeado al sur de la isla de Lanzarote entre las 21:00 horas del día 29 de marzo y las 03:00 horas del día 30 de marzo, por lo que llevaban navegando unas 17 horas.

<sup>1</sup> Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

### 3. DESCRIPCIÓN DETALLADA

El relato de los acontecimientos se ha realizado a partir de los datos, declaraciones e informes disponibles. Las horas referidas son locales.

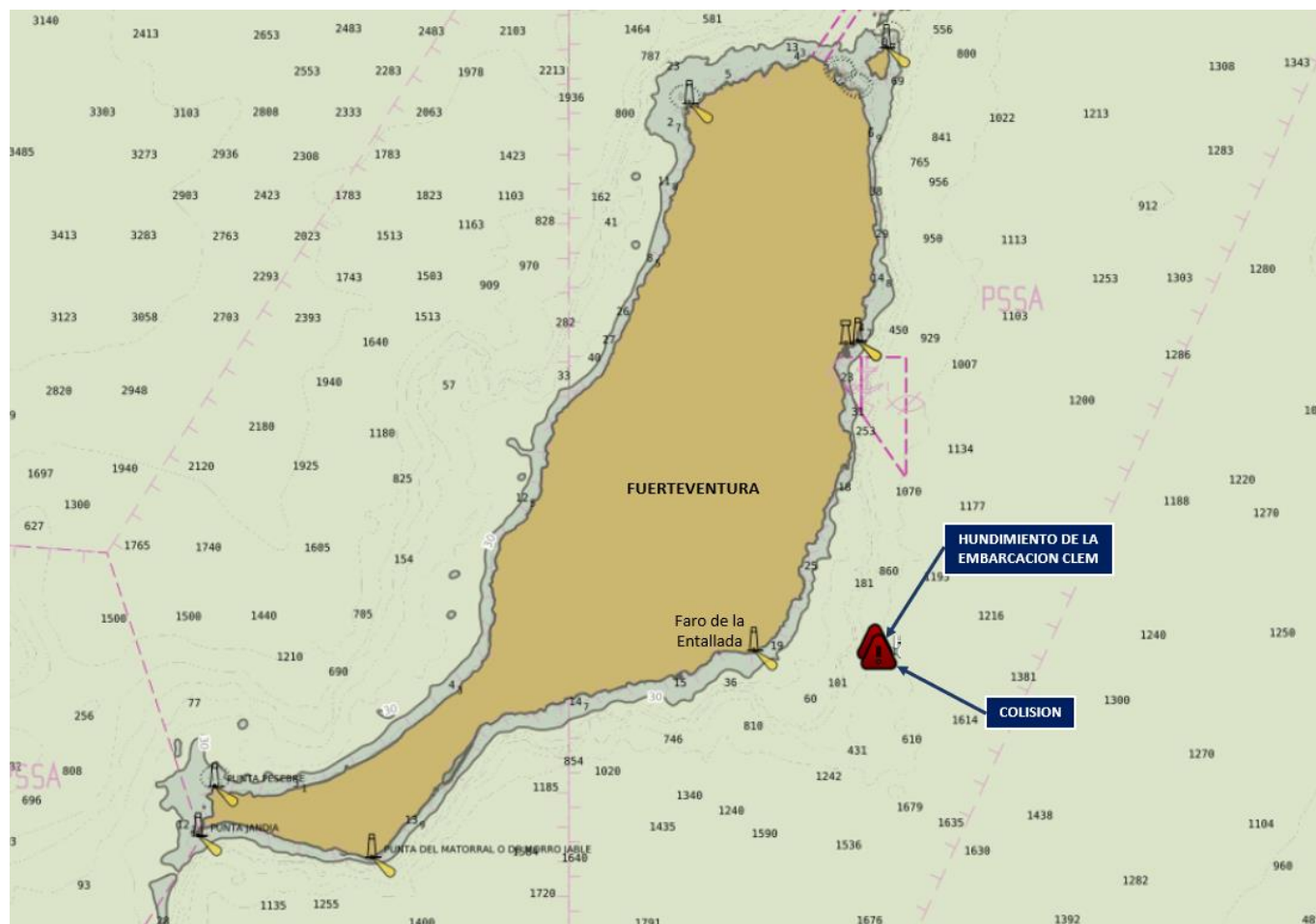


Figura 4. Zona del accidente. (Visualizador de la Infraestructura de datos especiales del Instituto Hidrográfico de la Marina)

El día 29 de marzo de 2022 a las 19:05 horas, el B/P ZERUKO ERREGIÑA salió del puerto de Arrecife con una dotación de 11 tripulantes, navegando paralelamente a la costa de la isla de Lanzarote. Aproximadamente dos horas después el buque fondeó en las inmediaciones de Punta Gorda, al sur de la isla, donde la tripulación pudo descansar unas horas ya que el buque, dedicado a la pesca del atún con caña, únicamente faenaba de día. El pesquero estuvo fondeado aproximadamente hasta las 3:00 horas del día 30 de marzo.

En la mañana del 30 de marzo, el ZERUKO ERREGIÑA reanudó su travesía, navegando rumbo sur a una velocidad aproximada de 7 nudos. A las 12:15 horas, el pesquero llegó a la zona donde iba a faenar durante todo el día, a unas 12 millas al este de la isla de Fuerteventura. El patrón iba en el puente atendiendo la guardia de navegación, maniobrando constantemente en busca de pesca, para lo que vigilaba los sónares de barrido lateral instalados a bordo para tal fin. El resto de la tripulación atendía las labores de la pesca o se encontraba estibando la carga en la bodega, a popa del puente.

A las 09:30 horas del 30 de marzo, el velero de bandera del Reino Unido CLEM, salió a navegar del puerto de Arrecife con un único tripulante, que era su propietario, con el objetivo de explorar las islas Canarias. Una vez salió del puerto, el patrón apagó el motor de la embarcación para navegar a vela con rumbo suroeste, hacia Fuerteventura, manteniendo una velocidad de entre 5 y 6 nudos.

Abordaje entre el buque de pesca ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo CLEM a 7 millas al este del faro de la Entallada (Fuerteventura), el 30 de marzo de 2022

El patrón del CLEM tenía la intención de navegar hasta el sur de Fuerteventura, donde iba a pernoctar en algún lugar resguardado y continuar su viaje.

Sobre las 14:30 horas, cuando el velero ya se encontraba a una milla de la costa de Fuerteventura, el patrón maniobró para poner rumbo sur. La embarcación seguía navegando a vela y a una velocidad de aproximada de 6 nudos.

Alrededor de las 19:40 horas, el pesquero ZERUKO ERREGIÑA puso rumbo oeste, abandonando la zona en la que había estado pescando durante todo el día. A las 19:52 horas el patrón del ZERUKO ERREGIÑA vio a pocos metros de la proa del pesquero el palo de un velero y, dándose cuenta de que iba a colisionar con el mismo, dio atrás toda para intentar detener el buque.

El patrón no consiguió detener la arrancada del ZERUKO ERREGIÑA, que colisionó con el velero CLEM a 7 millas al este del faro de la Entallada, Fuerteventura, en la posición 28°13,59'N 013°49,3'O.



Figura 5. Derrotas del pesquero ZERUKO ERREGIÑA (rojo) y la embarcación de recreo CLEM (verde) desde una hora antes del accidente. (Visualizador de la Infraestructura de datos especiales del Instituto Hidrográfico de la Marina)

El pesquero colisionó con su proa en el costado de babor del velero causando daños estructurales y provocando una importante vía de agua. Al ver como progresaba la inundación de los espacios bajo cubierta, el patrón del CLEM pidió ayuda a la tripulación del pesquero. Los tripulantes lanzaron un cabo al patrón del CLEM, que lo hizo firme en una cornamusa de proa.

El pesquero procedió a remolcar a la embarcación de recreo. Sin embargo, la vía de agua era demasiado grande y no podía ser controlada con los medios disponibles a bordo. El patrón del velero, al ver que la inundación progresaba rápidamente y que no iban a poder salvar el barco, se puso el chaleco, desplegó la balsa salvavidas que llevaba a bordo del CLEM y se subió a ella abandonando el velero.

El CLEM se hundió a 0,6 millas al norte de la localización en la que se produjo la colisión, la última señal del sistema de identificación automática SIA fue emitida a las 20:06. El patrón del velero pudo subir a bordo del ZERUKO ERREGIÑA, donde le proporcionaron ropa seca para cambiarse la suya, que estaba mojada a pesar de no haber caído al agua.

A las 20:06 horas, el patrón del pesquero contactó por el canal 16 de VHF con el Centro de Comunicaciones Radiomárítimas de Las Palmas, CCR Las Palmas, informando que había colisionado con el CLEM.

A continuación, el CCR Las Palmas informó del suceso al Centro de Coordinación de Salvamento de Las Palmas, CCS Las Palmas que, a las 20:10 horas, movilizó la embarcación de salvamento SALVAMAR MIZAR y el helicóptero de salvamento HELIMER 201.

Abordaje entre el buque de pesca ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo CLEM a 7 millas al este del faro de la Entallada (Fuerteventura), el 30 de marzo de 2022

---

El patrón de ZERUKO ERREGIÑA, en conversación con el CCR Las Palmas, detalló las circunstancias del accidente y comunicó que había rescatado al único tripulante que iba a bordo del CLEM, que se había hundido. El personal del CCS Las Palmas, que estaba escuchando la conversación, canceló entonces la movilización del HELIMER 201.

La E/S SALVAMAR MIZAR salió de Gran Tarajal, Fuerteventura, a las 20:22 horas y llegó a la zona del accidente a las 21:14. Después de inspeccionar la zona, informó que no había resto alguno de naufragio y que no se observaba contaminación por hidrocarburos.

El ZERUKO ERREGIÑA se dirigió a Lanzarote, entrando en el puerto de Arrecife a las 01:30 horas. Allí desembarcó el patrón de la embarcación de recreo CLEM, que no necesitó asistencia médica.

El día 31 de marzo, un técnico de un taller de reparaciones y construcciones navales de Arrecife acudió a inspeccionar los daños del buque ZERUKO ERREGIÑA (ver Figura 6). El técnico emitió un informe para hacer constar que durante la inspección no observó daños estructurales en la zona afectada por la colisión, únicamente rasguños.



Figura 6. Detalle de los daños sufridos por el ZERUKO ERREGIÑA en el accidente

#### 4. ANÁLISIS

##### 4.1. Las derrotas de las embarcaciones y la colisión

La tabla 1 incluye los datos de posición, rumbo y velocidad de ambas embarcaciones emitidos por sus respectivos equipos del sistema de identificación automática (SIA), desde las 19:35 horas hasta 19:52, justo después de que el accidente tuviera lugar.

Tabla 1. Datos SIA de ambas embarcaciones desde las 19:35 hasta las 19:52

Embarcación de recreo CLEM					Posición	Buque pesquero ZERUKO ERREGIÑA				
Hora	Latitud	Longitud	Velocidad (nudos)	Rumbo		Hora	Latitud	Longitud	Velocidad (nudos)	Rumbo
19:35:26	28°13,937'N	13°49,165'O	6	182,0	1	19:35:29	28°12,772'N	13°47,292'O	1,3	76,0
19:35:54	28°13,894'N	13°49,169'O	5,8	178,0	2	19:35:59	28°12,772'N	13°47,285'O	0,4	120,0
19:36:27	28°13,850'N	13°49,178'O	5,4	185,0	3	19:36:38	28°12,769'N	13°47,280'O	2,4	185,0
19:36:54	28°13,809'N	13°49,176'O	5,5	186,0	4	19:36:59	28°12,766'N	13°47,280'O	0,9	175,0
19:37:27	28°13,762'N	13°49,178'O	5	179,0	5	19:37:29	28°12,755'N	13°47,272'O	2,4	180,0
19:37:54	28°13,720'N	13°49,173'O	5,8	163,0	6	19:37:59	28°12,726'N	13°47,279'O	4,5	205,0
19:38:27	28°13,666'N	13°49,159'O	5,2	186,0	7	19:38:29	28°12,708'N	13°47,323'O	5,9	264,0
19:38:57	28°13,618'N	13°49,164'O	6,1	186,0	8	19:38:59	28°12,699'N	13°47,386'O	7,2	251,0
19:39:27	28°13,575'N	13°49,164'O	4,6	180,0	9	19:39:29	28°12,691'N	13°47,456'O	7,6	268,0
19:39:57	28°13,532'N	13°49,167'O	5,1	178,0	10	19:39:59	28°12,691'N	13°47,527'O	7,8	264,0
19:40:27	28°13,488'N	13°49,166'O	5,4	182,0	11	19:40:29	28°12,689'N	13°47,604'O	7,8	266,0
19:40:57	28°13,444'N	13°49,170'O	5	186,0	12	19:40:59	28°12,684'N	13°47,676'O	8,1	259,0
19:41:27	28°13,402'N	13°49,177'O	5,3	173,0	13	19:41:29	28°12,676'N	13°47,753'O	7,9	268,0
19:41:57	28°13,358'N	13°49,173'O	5,5	175,0	14	19:41:59	28°12,670'N	13°47,826'O	8	268,0
19:42:26	28°13,314'N	13°49,170'O	4,5	181,0	15	19:42:29	28°12,665'N	13°47,903'O	8,1	268,0
19:42:57	28°13,275'N	13°49,175'O	4,8	185,0	16	19:42:59	28°12,661'N	13°47,976'O	7,9	265,0
19:43:26	28°13,236'N	13°49,178'O	4,8	180,0	17	19:43:29	28°12,656'N	13°48,054'O	7,7	255,0
19:43:55	28°13,199'N	13°49,186'O	4,7	193,0	18	19:43:59	28°12,651'N	13°48,126'O	7,7	260,0
19:44:26	28°13,158'N	13°49,190'O	4,3	196,0	19	19:44:28	28°12,647'N	13°48,201'O	7,8	271,0
19:44:55	28°13,121'N	13°49,199'O	5,1	188,0	20	19:44:59	28°12,643'N	13°48,275'O	7,7	264,0
19:45:26	28°13,075'N	13°49,206'O	5,1	189,0	21	19:45:28	28°12,639'N	13°48,349'O	7,8	272,0
19:45:55	28°13,036'N	13°49,213'O	5,2	183,0	22	19:45:59	28°12,634'N	13°48,423'O	7,9	261,0
19:46:26	28°12,994'N	13°49,220'O	4,7	182,0	23	19:46:28	28°12,629'N	13°48,496'O	7,9	274,0
19:46:55	28°12,953'N	13°49,229'O	5,1	175,0	24	19:46:59	28°12,626'N	13°48,571'O	8,2	267,0
19:47:26	28°12,912'N	13°49,238'O	4,7	192,0	25	19:47:28	28°12,622'N	13°48,648'O	8,1	266,0
19:47:56	28°12,871'N	13°49,246'O	4,8	190,0	26	19:47:59	28°12,618'N	13°48,725'O	8,2	272,0
19:48:27	28°12,831'N	13°49,254'O	5	194,0	27	19:48:28	28°12,615'N	13°48,802'O	8	267,0
19:48:56	28°12,795'N	13°49,261'O	4,6	194,0	28	19:48:59	28°12,611'N	13°48,880'O	8,6	267,0
19:49:27	28°12,759'N	13°49,271'O	4,8	201,0	29	19:49:28	28°12,607'N	13°48,957'O	8,3	265,0
19:49:56	28°12,724'N	13°49,278'O	4,7	185,0	30	19:49:59	28°12,603'N	13°49,036'O	8,2	264,0
19:50:27	28°12,686'N	13°49,283'O	5,5	188,0	31	19:50:28	28°12,599'N	13°49,114'O	8,5	266,0
19:50:56	28°12,645'N	13°49,290'O	5,6	200,0	32	19:50:59	28°12,596'N	13°49,192'O	8,4	272,0
19:51:27	28°12,604'N	13°49,300'O	4,5	194,0	33	19:51:28	28°12,592'N	13°49,269'O	8,2	256,0
SIN DATOS					34	19:51:59	28°12,590'N	13°49,314'O	1,8	293,0
SIN DATOS					35	19:52:28	28°12,594'N	13°49,323'O	1,5	298,0
19:52:59	28°12,576'N	13°49,324'O	1,5	99,0	36	19:52:59	28°12,594'N	13°49,338'O	2,2	235,0



Cada una de las 36 filas de la tabla 1 contiene los datos SIA de las dos embarcaciones emitidos casi al mismo tiempo, con un intervalo entre ellas menor de cinco segundos. Aunque se dispone de más datos SIA de posiciones intermedias del pesquero, únicamente se han incluido estas para que la interpretación de los datos sea más comprensible.

La Figura 7 muestra la representación de las derrotas que siguieron las embarcaciones desde las 18:35 horas hasta la colisión, a partir de los datos SIA de la tabla 1 de este mismo apartado. Nótese que las posiciones marcadas en la representación de las derrotas coinciden con las filas 1, 5, 10, 15, 20, 25, 30 y 36 de la tabla 1 posiciones de ambas embarcaciones incluidos en la tabla 1.

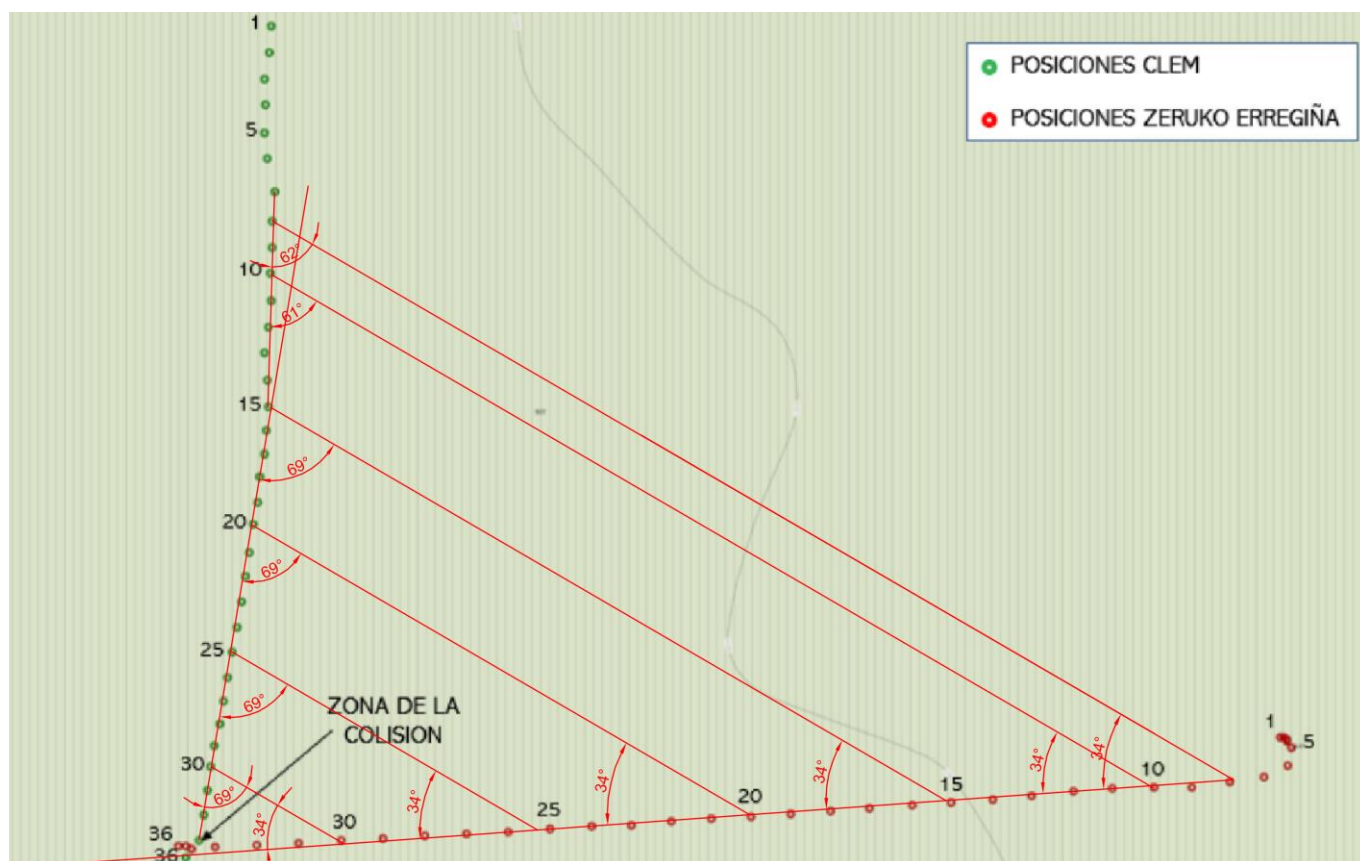


Figura 7. Posiciones del pesquero ZERUKO ERREGIÑA y el velero CLEM antes del accidente

En la Figura 5 del apartado anterior, en la que se incluye una representación de las derrotas del CLEM y el ZERUKO ERREGIÑA desde una hora antes del accidente, no se aprecian cambios de rumbo significativos de las embarcaciones en los momentos anteriores al accidente. Esto puede verse más claramente en la representación incluida en la Figura 7 y analizando los datos de la tabla 1.

Durante los 15 minutos anteriores al accidente la distancia entre ambas embarcaciones fue disminuyendo desde las dos millas y media, distancia a la que estaban las embarcaciones cuando se encontraban en sus posiciones iniciales de la Figura 7, sin que los patrones hicieran nada para evitar el riesgo de colisión, que era mayor a medida que pasaba el tiempo. El accidente se produjo sobre las 19:52, cerca de la posición 33 de la tabla 1.

#### 4.2. Sobre las declaraciones del patrón del ZERUKO ERREGIÑA y sus actuaciones anteriores al accidente

El patrón del pesquero declaró que en los momentos previos al accidente se encontraba en el puente encargándose de la guardia de navegación y vigilando el sónar en busca de pescado.

Analizando la tabla 1 y el gráfico de la Figura 7 se observa que sobre las 19:38 horas, cerca de la posición 8, el patrón del pesquero fijó un rumbo cercano al 260 y aumentó la velocidad para alcanzar los 8 nudos. El rumbo y la velocidad de la embarcación se mantuvieron más o menos constantes hasta el momento del accidente. Las variaciones del rumbo que se observan en la tabla de datos son debidas a la deriva provocada por el viento y las olas y las correcciones del piloto automático para mantener el rumbo. Las variaciones de la velocidad pueden ser debidas a las variaciones de la resistencia al avance, efecto del viento y las olas incidiendo en el casco.

Abordaje entre el buque de pesca ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo CLEM a 7 millas al este del faro de la Entallada (Fuerteventura), el 30 de marzo de 2022

---

El sol todavía estaba por encima del horizonte y las condiciones meteorológicas eran buenas. A pesar de esto, el patrón del pesquero declaró que no se percató de la presencia del velero, aproximándose por estribor en situación de cruce, hasta que vio el palo del velero en la proa del pesquero antes de que se produjera la colisión. En ese momento, el patrón intentó dar atrás toda, cuando la colisión ya era inevitable.

El hecho de que no advirtiera el acercamiento del velero pone de manifiesto que el patrón, encargado de la guardia de navegación, no estaba ejerciendo una vigilancia efectiva de la navegación y que no estaba haciendo uso de las ayudas a la navegación de las que disponía a bordo de ZERUKO ERREGIÑA. En el certificado de seguridad radioeléctrica del pesquero se incluyen los siguientes equipos de radar y sistemas de posicionamiento:

- Radar SOLAS FURUNO 8250 DA
- Radar SOLAS FURUNO FR-8111
- Radar no-SOLAS KODEN MDC-7925
- GPS no-SOLAS KODEN KGP-98
- GPS no-SOLAS FURUNO GP-50 MARK3

Si hubiera comprobado la pantalla de visualización de cartas náuticas, en la que se incluye la información de los sistemas GPS y los SIA de otras embarcaciones, habría detectado el riesgo de colisión con el velero, que llevaba el SIA. De la misma manera, podría haber advertido el riesgo de colisión si hubiera comprobado la pantalla de visualización de los ecos del radar que, a la vista de cómo se desarrollaron los acontecimientos, tenía desactivada su alarma.

Estos hechos constituyen un incumplimiento de la regla 5 del RIPA<sup>2</sup>:

[...]

*Regla 5.-Vigilancia. Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando asimismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento. para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.*

[...]

La no utilización de los equipos instalados a bordo constituye un incumplimiento de la regla 7 del RIPA:

[...]

*Regla 7.-Riesgo de abordaje.*

*a) Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga a bordo y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje. En caso de abrigarse alguna duda, se considerará que el riesgo existe.*

*b) Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados*

[...]

Entre los posibles factores que contribuyeron a la falta de vigilancia por parte del patrón podría considerarse una falsa percepción de seguridad generada por la realización de un trabajo rutinario, en el que el patrón tenía muchos años de experiencia sin haber sufrido ningún percance. En cierta manera esto constituye una incorrecta evaluación de los riesgos por parte del patrón.

El tripulante que ejercía las labores de patrón declaró que él era el único tripulante que se encargaba de la guardia de la navegación durante las labores de la pesca, iba en el puente de gobierno del buque controlando rumbo y velocidad y vigilando el sónar de barrido. Mientras, los demás tripulantes estaban en cubierta o trabajando en la bodega. Esto pone de manifiesto que a bordo del buque no había establecido un régimen de guardias de navegación que permitiera el descanso del personal de guardia en condiciones de seguridad para la navegación. La falta de descanso se traduce en fatiga que pudo influir en el estado físico y mental del tripulante enrolado como patrón, lo que podría haber contribuido a que se produjera el accidente.

---

<sup>2</sup> Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el mar. Ver BOE -A-1977-15605. Instrumento de adhesión de España al Convenio Internacional por el que se aprueba el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972.

#### 4.3. Sobre las declaraciones del patrón del CLEM y sus actuaciones anteriores al accidente

El patrón declaró que llevaba navegando desde que era un adolescente, tenía una amplia experiencia en navegación a vela con una distancia recorrida de unas 50.000 millas náuticas. Había cruzado el océano Atlántico y el océano Pacífico en dos ocasiones y había vivido 2 años a bordo de un velero.

El propietario y patrón del CLEM declaró que mientras navegaba con rumbo sur a una velocidad aproximada de 6 nudos, sobre las 19:00 horas, divisó por la amura de babor un buque pesquero, el ZERUKO ERREGIÑA, navegando con rumbo norte.

Viendo que su trayectoria no representaba un riesgo, mantuvo rumbo y velocidad. Minutos después, el patrón del velero pudo observar como el pesquero cambiaba de rumbo repetidas veces lo que el patrón interpretó como maniobras erráticas por lo que empezó a vigilar atentamente la derrota del pesquero, aunque había comprobado que no se encontraba en una situación de cruce y el pesquero pasaría por la popa del velero sin tener riesgo. Estas maniobras que el patrón consideraba erráticas podrían ser las maniobras características que hace un atunero cañero durante el proceso de búsqueda de los bancos de atunes.

El patrón del CLEM declaró que había mantenido rumbo y velocidad constantes, y lo había hecho así durante todo el día, lo que habría sido evidente para cualquier tripulante de una embarcación navegando en sus proximidades. Efectivamente, analizando los datos de la tabla 1 se puede afirmar que la velocidad y el rumbo de la embarcación CLEM no tuvo variaciones significativas. La velocidad y el rumbo se mantienen en rangos de amplitud aceptable si se tiene en cuenta la influencia que pueden tener el viento y la mar sobre una embarcación de ese tamaño navegando a vela.

El patrón del CLEM también declaró que momentos antes del accidente, cuando las embarcaciones se encontraban a unos 300 m, el pesquero cambió de rumbo aumentando el riesgo de colisión entre las embarcaciones. De la misma manera, le pareció que el ZERUKO ERREGIÑA cambió de rumbo unos segundos antes de que colisionara con el velero para que las trayectorias de las embarcaciones se cruzaran con un ángulo de 90°.

Estas declaraciones son incongruentes con los datos SIA de ambas embarcaciones. Como se ha comentado en el apartado anterior, el ZERUKO ERREGIÑA no cambió de rumbo mientras recorrió 2,4 millas desde que puso su nuevo rumbo hasta que se produjo el accidente.

Por otro lado, a las 19:00 horas, el patrón del CLEM se encontraba a una distancia aproximada de 7 millas del buque pesquero ZERUKO ERREGIÑA. Teniendo en cuenta las dimensiones de su embarcación, la línea del horizonte que visualizaba el patrón se encontraba a menos de 7 millas, por lo que es difícil que el pesquero le llamara la atención en ese momento.

El patrón de CLEM sí fue consciente del riesgo de colisión más tarde, pese a que no realizó maniobra alguna y se mantuvo expectante a los movimientos del pesquero. De hecho, un minuto antes del accidente, el patrón del CLEM tomó una fotografía del pesquero (ver Figura 8) con el que su velero colisionaría un minuto después. La fotografía muestra 3 personas en la cubierta a popa del puente, las cañas de pesca recogidas y no se divisa a nadie en el puente. A pesar de esto, a partir de esta única imagen no es posible afirmar que no hubiera nadie en el puente.

El patrón del velero declaró que las condiciones de mar y viento y la disposición del velamen no le permitían maniobrar correctamente y con seguridad, y que tampoco tuvo tiempo de bajar a poner en marcha el motor antes de la colisión. No obstante, es probable que cualquier maniobra evasiva, como arriar la vela mayor del velero, o simplemente largar escotas y virar, hubiera evitado el accidente o, al menos, reducido la velocidad para minimizar los daños causados por la colisión.

Hay que concluir que el patrón del velero, incluso con su experiencia de navegación, se vio superado por los acontecimientos, y no reaccionó cuando fue evidente que el pesquero no maniobraba.



Figura 8. Imagen del pesquero ZERUKO ERREGIÑA tomada por el patrón del CLEM justo antes del accidente

#### 4.4. Sobre la situación de cruce y la preferencia de navegación

El patrón del ZERUKO ERREGIÑA declaró que, en los instantes anteriores a que se produjera la colisión, todos los tripulantes menos él se encontraban en la cubierta de popa o bajo cubierta, no pescando. Por esta razón, el pesquero no puede considerarse como un buque dedicado a la pesca de cara a analizar las reglas de rumbo y gobierno y la prioridad de paso.

Además, en la imagen anterior se puede apreciar que el ZERUKO ERREGIÑA no exhibe señal alguna que le identifique como buque dedicado a la pesca, tal y como establece el RIPa en su Regla 26- Buques de pesca.

[...]

*c) Los buques dedicados a la pesca que no sea pesca de arrastre exhibirán:*

*i) dos luces todo horizonte en línea vertical, roja la superior y blanca la inferior, o una marca consistente en dos conos unidos por sus vértices en línea vertical, uno sobre el otro;*

*ii) cuando el aparejo largado se extienda más de 150 metros medidos horizontalmente a partir del buque, una luz blanca todo horizonte o un cono con el vértice hacia arriba, en la dirección del aparejo*

*iii) cuando vayan con arrancada, además de las luces prescritas en este párrafo, las luces de costado y una luz de alcance.*

[...]

Hay que indicar que aunque la expresión “buque dedicado a la pesca” no es aplicable a buques que pesquen con cualquier arte de pesca que no restrinja su maniobrabilidad, como el curricán, la modalidad de pesca con caña que practica el ZERUKO ERREGIÑA, sí restringe la maniobrabilidad en caso de estar pescando.

Pero como el pesquero no estaba faenando, queda claro que, en la aplicación de las reglas de rumbo y gobierno del RIPa, el ZERUKO ERREGIÑA debe ser considerado un buque de propulsión mecánica.

Abordaje entre el buque de pesca ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo CLEM a 7 millas al este del faro de la Entallada (Fuerteventura), el 30 de marzo de 2022

---

Atendiendo a la regla 18 del RIPA, el pesquero debió permanecer apartado de la derrota de la embarcación de recreo, con propulsión a vela:

[...]

*Regla 18.-Obligaciones entre categorías de buques.*

*Sin perjuicio de lo dispuesto en las reglas 9, 10 y 13.*

*a) Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:*

*i) un buque sin gobierno;*

*ii) un buque con capacidad de maniobra restringida;*

*iii) un buque dedicado a la pesca;*

*iv) un buque de vela.*

[...]

Además, el CLEM se aproximaba por el costado de estribor del ZERUKO EREGIÑA, lo que le habría dado preferencia de paso en el caso de que se hubiera producido una situación de cruce sin distinción de categorías de buques.

El velero mantuvo rumbo y velocidad antes del accidente, cumpliendo con lo establecido en la regla 17 del RIPA manteniendo el rumbo y la velocidad.

[...]

*Regla 17.-Maniobra del buque que «sigue a rumbo».*

*a) i) Cuando uno de los buques deba mantenerse apartado de la derrota del otro, este último mantendrá su rumbo y velocidad;*

[...]

Por otro lado, el apartado a.ii de la regla 17 deja abierta la posibilidad de que el patrón velero maniobrara tan pronto como le resultara evidente que se iba a producir la colisión.

[...]

*ii) no obstante, este otro buque puede actuar para evitar el abordaje con su propia maniobra, tan pronto como le resulte evidente que el buque que debería apartarse no está actuando en la forma preceptuado por este Reglamento.*

*b) Cuando, por cualquier causa, el buque que haya de mantener su rumbo y velocidad se encuentre tan próximo al otro que no pueda evitarse el abordaje por la sola maniobra del buque que cede el paso, el primero ejecutará la maniobra que mejor pueda ayudar a evitar el abordaje.*

[...]

## 5. CONCLUSIONES

El buque pesquero ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación de recreo CLEM colisionaron en las proximidades de la isla de Fuerteventura cuando el pesquero, un atunero cañero, no estaba pescando y la embarcación de recreo iba navegando a vela.

El patrón del pesquero debió haber maniobrado para cumplir así con la regla 18 del RIPA que establece las obligaciones entre categorías de buque.

El patrón de la embarcación de recreo CLEM siguió con el rumbo y velocidad como establecen la regla 17 del RIPA, pero una vez que se dio cuenta que el pesquero no maniobraba conforme al RIPA, no maniobró a su vez para evitar el abordaje.

Del análisis presentado en este informe, se concluye que el abordaje entre el buque pesquero ZERUKO ERREGIÑA y la embarcación a vela CLEM fue consecuencia de la falta de vigilancia eficaz de la navegación por parte de la tripulación del pesquero. Así, el patrón del pesquero no fue consciente del riesgo de abordaje hasta momentos antes de que se produjera.

La posibilidad de que el patrón del pesquero sufriera fatiga, ya que era la única persona a bordo encargada la guardia de navegación podría haberse traducido en una merma de las condiciones físicas y mentales necesarias para desempeñar sus funciones a bordo, lo que podría considerarse uno de los factores contribuyentes del accidente.

La resolución del despacho se había emitido para navegaciones inferiores a 12 horas, cuando el pesquero llevaba navegando más de 24 horas desde que salió de puerto, y más de 17 desde que salió de la zona de fondeo.

Otro de los posibles factores contribuyentes del accidente analizados es la falsa percepción de seguridad que podría tener el patrón del pesquero, que llevaba más de veinte años navegando sin haber sufrido ningún percance.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

No se han formulado recomendaciones de seguridad.

## 7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

A los patrones de ambas embarcaciones:

1. Que sean conscientes de la importancia de realizar una vigilancia eficaz en la navegación, respetando en todo momento el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la mar, 1972 (RIPA).

La CIAIM publicó en el año 2014 publicó una serie de recomendaciones sobre seguridad basadas en los resultados generales de las investigaciones de abordajes realizadas hasta ese momento. Dichas recomendaciones siguen siendo necesarias para evitar este tipo de accidentes por lo que se recomienda su amplia difusión, estando disponibles en el siguiente enlace:

[https://www.mitma.gob.es/recursos\\_mfom/pdf/A716DCAA-C5F2-4A40-9700-181042B3213A/125410/012014\\_RIPA\\_accesible.pdf](https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/pdf/A716DCAA-C5F2-4A40-9700-181042B3213A/125410/012014_RIPA_accesible.pdf).