



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-15/2021

Abordaje entre los pesqueros ISLETA TERCERA y CATAN a 20 millas al Este de cabo La Nao (Alicante), el 25 de febrero de 2019

### 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.

Abordaje entre los pesqueros ISLETA TERCERA y CATAN a 20 millas al Este de cabo La Nao (Alicante), el 25 de febrero de 2019



Figura 1. ISLETA TERCERA



Figura 2. CATAN



Figura 3.

## 1. SÍNTESIS

Alrededor de las 03:35 horas (hora local) del día 25 de febrero de 2019, encontrándose a unas 20 millas al Este de Cabo la Nao, se produjo un abordaje entre las embarcaciones de pesca (E/P) ISLETA TERCERA, con base en Villajoyosa, y CATAN, con base en Castellón. La proa de la E/P ISLETA TERCERA golpeó el costado de estribor de la E/P CATAN.

Ambas embarcaciones quedaron dañadas, aunque el ISLETA TERCERA pudo remolcar al CATAN hasta el puerto de Denia y continuar viaje hacia Gandía. No se registraron daños personales ni contaminación.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 25 de febrero de 2019. El mismo día el suceso fue calificado provisionalmente como "accidente 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 16 de septiembre de 2021 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en octubre de 2021.

## 2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN		
Nombre	ISLETA TERCERA	CATAN
Pabellón / registro	España	España
Identificación	NIB: 9939; CENSO PESCA: 14692 MMSI: 224144590	NIB: 27088; CENSO PESCA: 22513 MMSI: 224337930
Tipo	Arrastrero	Artes menores
Características principales	Eslora total: 19,8 m Eslora entre perpendiculares: 17,0 m Manga: 6,0 m Puntal: 2,75 m Tipo de casco: monocasco Material de construcción: PRFV Arqueo bruto (GT): 95,16 Puerto de registro: Alicante Propulsión: 1 motor de 176,4 kW	Eslora total: 15,21 m Eslora entre perpendiculares: 12,74 m Manga: 5,53 m Puntal: 1,55 m Tipo de casco: catamarán Material construcción: PRFV Arqueo bruto (GT): 38,69 Puerto de registro: Sant Carles de Ràpita Propulsión: 2 motores de 109,515 kW c.u.
Propiedad y gestión	PESCA FERRER, S.L.	MARSISAL 2016, S.L.
Pormenores de construcción	Año de construcción: 1985 Astillero: Joaquín Blasco Martínez	Año de construcción: 1992 Astillero: Josefa Sales
Dotación mínima de seguridad	La Dotación mínima de seguridad prevé cuatro modalidades. Se encontraba despachado en la modalidad 1: pesca litoral en navegaciones inferiores a 12 horas, para el que solo era necesario un patrón.	No se emitió Dotación mínima de seguridad. La tripulación cumplía con los requisitos del RD 963/2013, sobre tripulaciones mínimas de seguridad en pesqueros.

Abordaje entre los pesqueros ISLETA TERCERA y CATAN a 20 millas al Este de cabo La Nao (Alicante), el 25 de febrero de 2019

Autorizaciones Pesca	MED caladero nacional arrastre fondo	MED caladero nacional palangre fondo MED caladero nacional artes menores
<b>PORMENORES DEL VIAJE</b>		
Puertos de salida / llegada	Altea	Castellón
Tipo de viaje	Faenas de pesca	Faenas de pesca
Información relativa a la carga	Pesca	Pesca
Dotación	Despachado con 4 tripulantes: patrón al mando, mecánico, 2 marineros	Despachado con 3 tripulantes: un patrón/mecánico, un segundo patrón/mecánico, un segundo mecánico
Documentación	Certificados en vigor. Despacho en vigor	Certificados en vigor
<b>INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO</b>		
Tipo de suceso	Abordaje	
Fecha y hora	25 de febrero de 2019. 03:35 hora local	
Localización	38°40,012' N ; 000°37,474' E	
Operaciones del buque	En navegación (rumbo 084°; 10,5 nudos)	En navegación (rumbo 130°, velocidad 7,8 según patrón)
Lugar a bordo	Proa, amura a babor	Costado de estribor
Daños sufridos en el buque	Rotura y deslaminación de la roda y la amura por encima y debajo de la flotación	Rotura completa y deslaminación del casco de la embarcación, por su costado de estribor, desde la quilla hasta la cubierta superior, con afectación grave de la cubierta principal.
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	No	No
Contaminación	No	
Otros daños externos al buque	No	
Otros daños personales	No	
<b>CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS</b>		
Viento	Calma	
Estado de la mar	Mar de fondo de levante, 1 m	
Visibilidad	Buena	
<b>INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA</b>		
Organismos intervinientes	No se solicitó ayuda a los servicios de emergencia.	
Medios utilizados		
Rapidez de la intervención		
Medidas adoptadas		
Resultados obtenidos		

### 2.1. Otros datos

La CIAIM ha podido obtener los datos AIS de la navegación efectuada por la embarcación ISLETA TERCERA. No así los de la embarcación CATAN, que activó su AIS después de haberse producido el abordaje.

### 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.

La E/P CATAN salió de Castellón hacia las 16:00 horas del día 24 con destino a caladero. Se trataba de un palangrero de fondo que iba al fresco y que, dependiendo de las capturas, iba a realizar una marea de 3 o 4 días. El viaje hasta caladero solía durar de 12 a 14 horas. El patrón se había retirado a descansar y dejó al 2º patrón al cargo de la navegación. La navegación fue tranquila, sin viento, aunque tenía un ligero mar de fondo del N. Navegaba al 130° a una velocidad de 7,8 nudos según declaró el patrón.

Abordaje entre los pesqueros ISLETA TERCERA y CATAN a 20 millas al Este de cabo La Nao (Alicante), el 25 de febrero de 2019

La E/P ISLETA TERCERA salió de Altea hacia a las 01:00 horas del día 25 con destino a caladero. Se trataba de un arrastrero típico del Mediterráneo; su patrón se encontraba también descansando. Navegaba al 085°, a una velocidad de 10,5 nudos<sup>1</sup>.

Hacia las 03:35 horas, la proa del ISLETA TERCERA golpeó en el costado de estribor del CATAN, sin que ninguno de los que mantenían -o deberían haber mantenido- la guardia en el puente en ambas embarcaciones, se apercibieran de la situación de aproximación excesiva y posterior abordaje entre ambas embarcaciones.

Los daños producidos fueron importantes, aunque la embarcación CATAN resultó más afectada precisando la atención del ISLETA TERCERA para ser remolcado con seguridad al puerto de Denia. El ISLETA TERCERA prosiguió viaje hasta Gandía, donde procedió a efectuar las reparaciones.

## 4. ANÁLISIS

### 4.1. Estudio de los movimientos de las embarcaciones

Se dispone de los datos AIS del ISLETA TERCERA hasta el momento del accidente. No así de los datos del CATAN, que encendió su equipo AIS con posterioridad al abordaje. En la Figura 4 se muestra el registro del AIS del ISLETA TERCERA.

A partir del área marcada de abordaje, el CATAN encendió su equipo por lo que ambas embarcaciones siguieron la misma trayectoria hasta que el CATAN entró en el puerto de Denia y fue puesto en seco, y el ISLETA TERCERA siguió viaje hasta Gandía para reparar.



Figura 4. Movimientos del ISLETA TERCERA

<sup>1</sup> Ambos rumbos y velocidades son congruentes con la información de salida suministrada.

## 4.2. Estudio de los daños

### 4.2.1. Daños al ISLETA TERCERA

En la Figura 5 se pueden apreciar los daños externos que sufrió el ISLETA TERCERA.

Según el varadero de Gandía, donde se efectuó la reparación "se le ha reparado con P.R.F.V. el golpe en la proa babor reforzando cuadernas interiores y casco; se le cambia la tapa registro acero del tanque de agua, se reemplaza candeleros y barandilla de acero afectados en el castillo de proa".



Figura 5. Daños externos sufridos por el ISLETA TERCERA



Figura 6. Daños al CATAN, costado de estribor, hacia la medianía un poco hacia popa.

#### 4.2.2. Daños al CATAN

En el caso del CATAN los daños fueron severos. Como se aprecia en la Figura 6 se produjo un colapso estructural desde la quilla del patín de estribor hasta el techo del cierre a popa de la caseta del puente.

A resultas de la subsiguiente inundación resultaron también afectados el motor principal de estribor y otra maquinaria auxiliar.

#### 4.3. Estudio del aspecto<sup>2</sup> del abordaje

Se ha observado concordancia entre las declaraciones obtenidas de las partes y los daños acaecidos a ambas embarcaciones.

En la Figura 7 se muestra un croquis del aspecto bajo el que tuvo lugar el abordaje. Los rumbos de las embarcaciones son las que han manifestado los patrones que eran. Así mismo, los daños observados son compatibles con los rumbos seguidos.

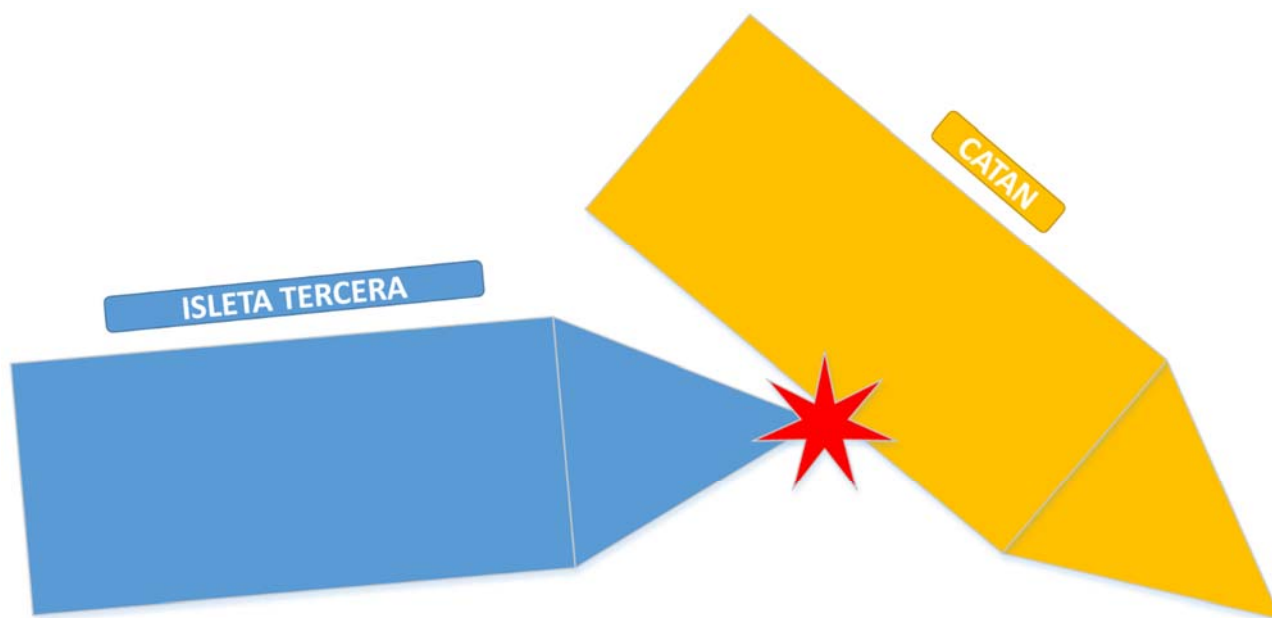


Figura 7. Croquis del abordaje

#### 4.4. Cinemática

En la Figura 8 se muestra la representación vectorial de la cinemática realizada para comprobar el aspecto bajo el que se estaban viendo ambas embarcaciones. Este cálculo es necesario para determinar, en caso de que hubiera habido una vigilancia eficaz en ambas casetas de gobierno, cual debió ser la maniobra a completar por cada uno para evitar el abordaje.

Con una sencilla composición vectorial basada en los datos ofrecidos por ambos patrones de sus movimientos se ha obtenido la derrota relativa bajo la que se estaban aproximando las embarcaciones (en línea discontinua de color negro en la Figura 8): el ISLETA TERCERA debió estar viendo al otro con una demora del 038° y a su vez el CATAN debió estar observando como el ISLETA TERCERO se le estaba acercando desde una demora del 218° (magnitudes aproximadas).

<sup>2</sup> En la acepción recogida por la RAE de "Apariencia de las personas y los objetos a la vista".

El resultado fue que el abordaje se produjo, por lo que trasladando una paralela de la derrota relativa al centro de la rosa de maniobra se puede determinar fácilmente cómo un observador situado en una de las embarcaciones vería al otro.

El resultado principal de esta composición vectorial es que cada uno de los que patroneaban la embarcación veían al otro sus luces de costado<sup>3</sup>. Es decir, se encontraban en una situación de cruce.

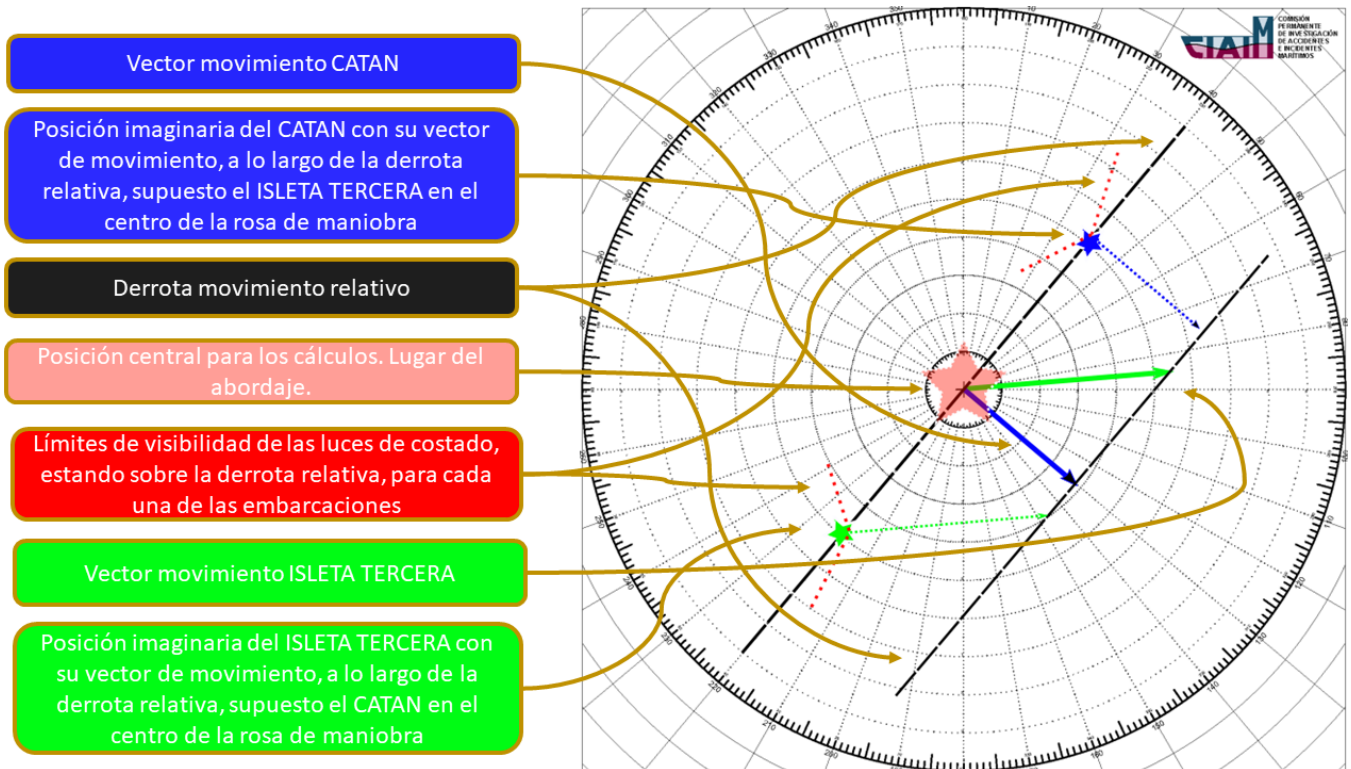


Figura 8. Cinemática

#### 4.5. Estudio de los ángulos de visión desde el CATAN

Nótese que la construcción del CATAN dificulta la visión desde el puente a popa del través de la embarcación. Cualquier buque o embarcación que se aproximara desde esa posición no sería percibida por el patrón al cargo de la navegación a no ser que activamente saliera al alerón y dirigiera su vista a la zona. Alternativamente, debería utilizar el radar para vigilar esas zonas ciegas. Véase Figura 9.

El cierre de la cubierta principal a popa de la caseta de gobierno fue aprobada por la Administración Marítima, y cumplía con los requisitos de visibilidad desde el puente establecidos por el RD 543/2007 sobre seguridad de pesqueros de eslora L inferior a 24m.

A la vista de la cinemática presentada en la Figura 8, el CATAN vería por su costado de estribo las luces del ISLETA TERCERA y por tanto la existencia de un cierre a popa del puente de gobierno del CATAN no tuvo influencia en este accidente.

#### 4.6. Discusión

Ambas embarcaciones eran de propulsión mecánica y se encontraban en navegación, no encontrándose efectuando labores de pesca. La visibilidad era buena. La CIAIM no dispone de testimonios que apunten a la fatiga como causa del abordaje.

<sup>3</sup> En la Regla 21.b del RIPA se establece que " las luces de costado... muestran cada una su luz sin interrupción en todo un arco del horizonte de 112,5 grados, fijadas de forma que sean visibles desde la proa hasta 22,5 grados a popa del través de su costado respectivo" .

Este accidente debe ser analizado de acuerdo con el Reglamento internacional para prevenir los abordajes en la mar, 1972 (RIPA)<sup>4</sup>, y más concretamente las Reglas de la Parte B (rumbo y gobierno), Sección I: Conducta de los buques en cualquier condición de visibilidad.

La Regla 5, sobre vigilancia, que establece que: *“ 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”*.

A la vista de las declaraciones de ambos patronos y del resto de circunstancias analizadas, parece evidente que en ninguna de las dos embarcaciones nadie fue consciente de la presencia mutua de la otra embarcación hasta el momento del abordaje; lo que supone que en ninguna embarcación se estaba dando cumplimiento efectivo a la Regla 5 del RIPA.



Figura 9. E/P CATAN, tras el accidente (arriba) y en una foto de archivo (abajo) donde se advierte mejor el cerramiento

<sup>4</sup> Instrumento de adhesión publicado en el BOE num. 163, de 9 de julio de 1977.



También se podría discutir quién tenía preferencia de paso, de acuerdo con Reglas de la Sección II del RIPA (Conducta de los buques que se encuentren a la vista uno del otro). Según la Regla 15, en esta situación ...“el buque que tenga al otro por su costado de estribor se mantendrá apartado de la derrota de este otro”. Según los cálculos realizados, y ateniéndonos solamente a esta circunstancia, el CATAN veía la luz roja del ISLETA TERCERA por su costado de estribor por lo que debía haber maniobrado.

#### 4.7. Accidentes previos

No constan otros accidentes de la E/P CATAN notificados a la CIAIM.

Por su parte, la E/P ISLETA TERCERA se ha visto implicada en otros dos abordajes más desde el año 2010 en la misma zona de navegación, con los mercantes CELTIC VOYAGER e HISTRIA IVORY, respectivamente:



Figura 10. Izquierda, B/M CELTIC VOYAGER. Derecha, B/T HISTRIA IVORY (fuente: www.shipspotting.com)

##### 4.7.1. ISLETA TERCERA - CELTIC VOYAGER

El día 05 de noviembre de 2010 ocurrió un abordaje entre el pesquero ISLETA TERCERA y el mercante CELTIC VOYAGER, al sur del Cabo de la Nao, en posición 38°24,2'N 000°09,3'E.

De acuerdo con la información recopilada en su día, el CELTIC VOYAGER procedía hacia el S navegando al 230° a 10 nudos. El pesquero procedía al puerto de Altea una vez finalizadas las labores de pesca. Según declaraciones del patrón, no tuvo tiempo de evitar la colisión embistiendo su proa contra el costado (de babor) del mercante.

A consecuencia del accidente el ISLETA TERCERA sufrió daños estructurales en la proa que no afectaron a su navegabilidad y pudo volver a puerto por sus medios. El CELTIC VOYAGE no sufrió daños reseñables.

La CIAIM no investigó el accidente.

##### 4.7.2. ISLETA TERCERA - HISTRIA IVORY

El día 22 de febrero de 2017 tuvo lugar el abordaje entre la E/P ISLETA TERCERA y el B/T HISTRIA IVORY en posición 38°33,4'N 000°18,4'E. Ninguno de los dos buques avisó a Salvamento Marítimo, y el patrón del pesquero presentó una protesta de averías dos días después del suceso.

De acuerdo con la información recopilada en su día, el HISTRIA IVORY procedía hacia el S y fue golpeado en su costado de babor por el pesquero. El mercante no sufrió daños reseñables y el pesquero sufrió daños en el pescante de popa que no afectaron a su navegabilidad y pudo volver a puerto por sus medios.

La CIAIM no investigó el accidente.

#### 4.8. Dotación de la E/P ISLETA TERCERA

La E/P ISLETA TERCERA estaba despachada con cuatro tripulantes: patrón, mecánico y 2 marineros. El patrón y uno de los marineros disponían de titulaciones habilitantes para realizar guardia de navegación en barcos de este tipo.

En el momento del presente accidente, el armador de la E/P ISLETA TERCERA estaba enrolado en este pesquero como marinero. Desde el año 2010 ha estado enrolado en la E/P ISLETA TERCERA como marinero, mecánico o 2º patrón. En el accidente ocurrido en el año 2010 el armador estaba enrolado como 2º patrón.

Abordaje entre los pesqueros ISLETA TERCERA y CATAN a 20 millas al Este de cabo La Nao (Alicante), el 25 de febrero de 2019

---

El patrón al mando de la E/P ISLETA TERCERA en el presente accidente también estaba enrolado como patrón en el mismo barco en el abordaje ocurrido en 2017.

#### 4.9. Dotación de la E/P CATAN

La E/P CATAN estaba despachada con tres tripulantes: patrón-mecánico, mecánico-2º patrón, y marinero. Ambos patrones disponían de titulación habilitante para realizar guardia de navegación en este pesquero.

Aunque la composición de la tripulación se ajustaba a lo establecido por el Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca, es una tripulación insuficiente para realizar una navegación de varios días, tal como era la intención del patrón.

#### 4.10. Indisponibilidad del AIS en la E/P CATAN

El área donde se produjo el abordaje se encuentra próxima a un sistema de separación de tráfico. La desconexión del AIS a bordo del CATAN, ya sea por olvido o intencionadamente, además de ser constituir un incumplimiento de la normativa de seguridad marítima, pudo haber tenido consecuencias. La navegación sin activar el AIS por un área de tráfico regulado, donde se supone esperar una gran densidad de tráfico, puso en riesgo al propio pesquero e interfirió la navegación segura del resto de embarcaciones que se encontraban en la zona.

### 5. CONCLUSIONES

El abordaje se produjo a consecuencia de la falta de una vigilancia visual y auditiva eficaz en ambas casetas de gobierno. Tampoco utilizaron todos los medios disponibles, léase radar y/o AIS, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

La no disponibilidad del sistema AIS a bordo del CATAN, contraviniendo la normativa que exige su utilización durante la navegación, incrementó el riesgo de abordaje por la falta de información ofrecida a los buques que se encontraban en las inmediaciones.

A la vista de los daños producidos, además de incumplir la obligación de comunicar el abordaje a las autoridades marítimas, fue una imprudencia que ni el CATAN ni el ISLETA TERCERA hubieran avisado del abordaje a SASEMAR.

Estas circunstancias ponen de manifiesto que los tripulantes presentes en las casetas de gobierno de ambas embarcaciones, durante el abordaje y en los momentos posteriores, no tuvieron percepción del riesgo ni procedieron como es habitual en personas con la debida formación en seguridad marítima.

### 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

A los patrones de ambos pesqueros, al armador de la E/P ISLETA TERCERA, y a todas las personas que montan guardia de navegación en ambos buques:

1. Que realicen un curso de formación sobre el RIPA, para recordarles los conceptos y procedimientos que deben tener presentes durante la navegación, así como la necesidad de mantener en todo momento una vigilancia eficaz.

Al armador de la E/P ISLETA TERCERA:

2. Que modifique su operatividad y protocolo de vigilancia en el puente pues tres abordajes en 9 años son indicativos de una operativa ineficaz.

### 7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

Se recuerda a los patrones y personas que ejercen labores de mando o gobierno a bordo que deben mantener una vigilancia atenta y eficaz utilizando todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje, tal como exige el RIPA. En caso de encontrarse cansados o sentirse indispuestos deberán solicitar el relevo inmediatamente.