



Ministerio de Fomento

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

**Comisión Permanente de Investigación  
de Siniestros Marítimos**

**INFORME SOBRE EL ABORDAJE ENTRE EL  
PESQUERO “SILVIA CELESTE” Y EL BUQUE  
GASERO “CERVANTES”**

**EN A CORUÑA**

**el día 9 de diciembre de 2003**



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes  
Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### ADVERTENCIA

**El presente informe ha sido elaborado por la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, regulada por la Orden Ministerial de 17 de mayo de 2001.**

**De conformidad con lo señalado en el artículo 3 de la citada Orden Ministerial y en la Resolución núm.849 (20) de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional, el presente informe es un documento de carácter técnico que refleja las conclusiones de la Comisión de Investigación de Siniestros Marítimos en relación con las circunstancias en que se produjo el accidente objeto de la investigación, sus causas y sus consecuencias, sin que se haya dirigido a la declaración o limitación de derechos ni de responsabilidades personales o pecuniarias.**

**Esta investigación al tener un carácter exclusivamente técnico, su conducción ha sido efectuada sin recurrir necesariamente a procedimientos de prueba y sin otro objeto fundamental que la prevención de futuros accidentes.**

**Por tanto, la utilización de los resultados de la investigación, con una finalidad distinta a la descrita, quedan condicionada en todo caso a las premisas anteriormente expresadas, por lo que no deben prejuzgar los resultados obtenidos de cualquier otro expediente que, en relación con el accidente, pudiera ser incoado con arreglo a lo previsto en la legislación en vigor.**

### SINOPSIS

A las 08<sup>h</sup>15<sup>m</sup>, hora local, del día 9 de diciembre de 2003, el buque pesquero “*Silvia Celeste*” abordó al buque gasero “*Cervantes*”, fuera de los canales de acceso al Puerto de A Coruña, en la posición 43°25’6 N y 008°23’4 W, a 2’5 millas al 020° de la Torre de Hércules. Dicho abordaje provocó el hundimiento del buque “*Silvia Celeste*”, siendo todos sus tripulantes rescatados sanos y salvos por el pesquero “*Monzo*” que se encontraba en las proximidades.

La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, después de analizar las pruebas disponibles, ha determinado que el siniestro se produjo por el incumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar (COLREG), por parte de ambos buques.



## INDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
1.1 Descripción de los buques.....	4
1.2 Descripción del suceso.....	5
1.3 Acaecimientos posteriores al accidente.....	7
1.4 Averías causadas.....	7
1.5 Certificación y equipo del buque.....	8
1.6 Tripulaciones.....	8
1.7 Condiciones meteorológicas.....	8
<b>2. ANÁLISIS.....</b>	<b>9</b>
2.1 Información proporcionada por las tripulaciones.....	9
2.2. Grado de cumplimiento del COLREG.....	12
<b>3. CONCLUSIONES.....</b>	<b>14</b>
3.1 <b>Hechos</b> .....	14
3.2 <b>Causas</b> .....	14
<b>4. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>15</b>
<b>5. GLOSARIO DE TERMINOS NÁUTICOS.....</b>	<b>16</b>
<b>6. ACRÓNIMOS.....</b>	<b>18</b>



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 1. INTRODUCCIÓN.

El día 9 de diciembre de 2003 a las 08<sup>h</sup>15<sup>m</sup> (\*), cuando el pesquero “*Silvia Celeste*” se encontraba navegando en labores de pesca, en posición 43°25’6 N y 008°23’4 W abordó al buque mercante “*Cervantes*”, que salía del puerto de A Coruña.

Como consecuencia del abordaje, se produjo una vía de agua en el buque “*Silvia Celeste*” lo que causó su hundimiento. No hubo que lamentar pérdida de vidas humanas ni heridos graves, resultando únicamente heridos leves dos miembros de la tripulación del “*Silvia Celeste*”.

#### 1.1 Descripción de los buques.

Las características más importantes de los buques que intervinieron en el abordaje son:

##### “Cervantes”

<b>Tipo:</b>	Gasero.
<b>Nº OMI:</b>	8922357.
<b>Bandera:</b>	Portugual (Madeira).
<b>Distintivo de llamada:</b>	CRZL.
<b>Eslora total:</b>	97’58 m.
<b>Manga:</b>	15’3 m.
<b>Puntal:</b>	9 m.
<b>GT:</b>	3675.
<b>Sociedad de Clasificación:</b>	Bureau Veritas.
<b>Año de Construcción:</b>	1992.
<b>Armador:</b>	Shoreoff Invest Bahamas
<b>Operador:</b>	Lauritzen Kosan

---

(\*) Todas las horas se refieren a horas locales



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes  
Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### “Silvia Celeste”

<b>Tipo:</b>	Pesquero al cerco
<b>Bandera:</b>	España.
<b>Puerto de Matrícula:</b>	Sada
<b>Indicativo:</b>	EA4032.
<b>Eslora total:</b>	21 m.
<b>Manga:</b>	6 m.
<b>Puntal:</b>	2'3 m.
<b>GT:</b>	54.
<b>Material del casco:</b>	Madera.
<b>Año de Construcción:</b>	1999.
<b>Armador:</b>	Andrés García Boutureira

#### 1.2 Descripción del suceso.

El día 9 de diciembre de 2003, sobre las 06<sup>h</sup>00<sup>m</sup>, el pesquero “*Silvia Celeste*” salió del puerto de Sada para la pesca después de haber entrado a descargar pescado la noche anterior sobre las 23<sup>h</sup>00<sup>m</sup>.

Al llegar a la zona de pesca por el norte del bajo denominado de “*Las Yacentes*” comenzaron las labores de localización del cardumen.

Sobre las 08<sup>h</sup>00<sup>m</sup> el Patrón del “*Silvia Celeste*” vio que un barco mercante salía por el canal Oeste del puerto de A Coruña, a lo cual no dio importancia al estar su buque navegando hacia el Este y bastante al Norte del mercante, por lo que continuó en labores de pesca. La tripulación del “*Silvia Celeste*” informó que después de localizar sardina prepararon la maniobra de largado del aparejo, poniendo a la tripulación en aviso y encendiendo las luces de “sin gobierno” en el momento de realizar dicha maniobra. En ese momento, casi toda la tripulación del “*Silvia Celeste*” estaba en cubierta, quedando alguno en el comedor terminando de prepararse para la maniobra.

El buque gasero “*Cervantes*” salió del puerto de A Coruña en lastre, con destino al puerto de Gijón. Pocos minutos antes de las 08<sup>h</sup>00<sup>m</sup>, el Práctico había ya desembarcado, y el “*Cervantes*” navegaba por el canal Oeste, rumbo 289° y cambiando posteriormente al 004°, momento en el cual se conectó el piloto automático.

Desde el puente del buque “*Cervantes*”, y según las declaraciones del Primer Oficial, que era el oficial de guardia, se observaron por la proa multitud de pequeñas embarcaciones, aparentemente pesqueros con rumbo hacia la costa. Poco después el Primer Oficial observó varios pesqueros por babor, otro por la proa y otro por estribor a unos 45° de marcación. Uno de ellos que venía por babor lo hacía en navegación libre, y a unas 2 millas de distancia no variaba su marcación, por lo que se hizo sonar repetidamente la bocina para llamar su atención ya que no mostraba señales de pesca.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Sinistros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

El Patrón del “*Silvia Celeste*” declaró que vio al mercante muy próximo por la banda de estribor, por lo que intentó maniobrar metiendo todo el timón a babor y dando toda avante, ya que la velocidad a la que navegaban en esos momentos era entre 2 y 4 nudos, velocidad declarada como habitual por los tripulantes del “*Silvia Celeste*” cuando se va a largar el aparejo.

Sobre las 08<sup>h</sup>15<sup>m</sup> se produjo el abordaje entre los dos buques en situación 43°-25’6N y 008-23’4 W.

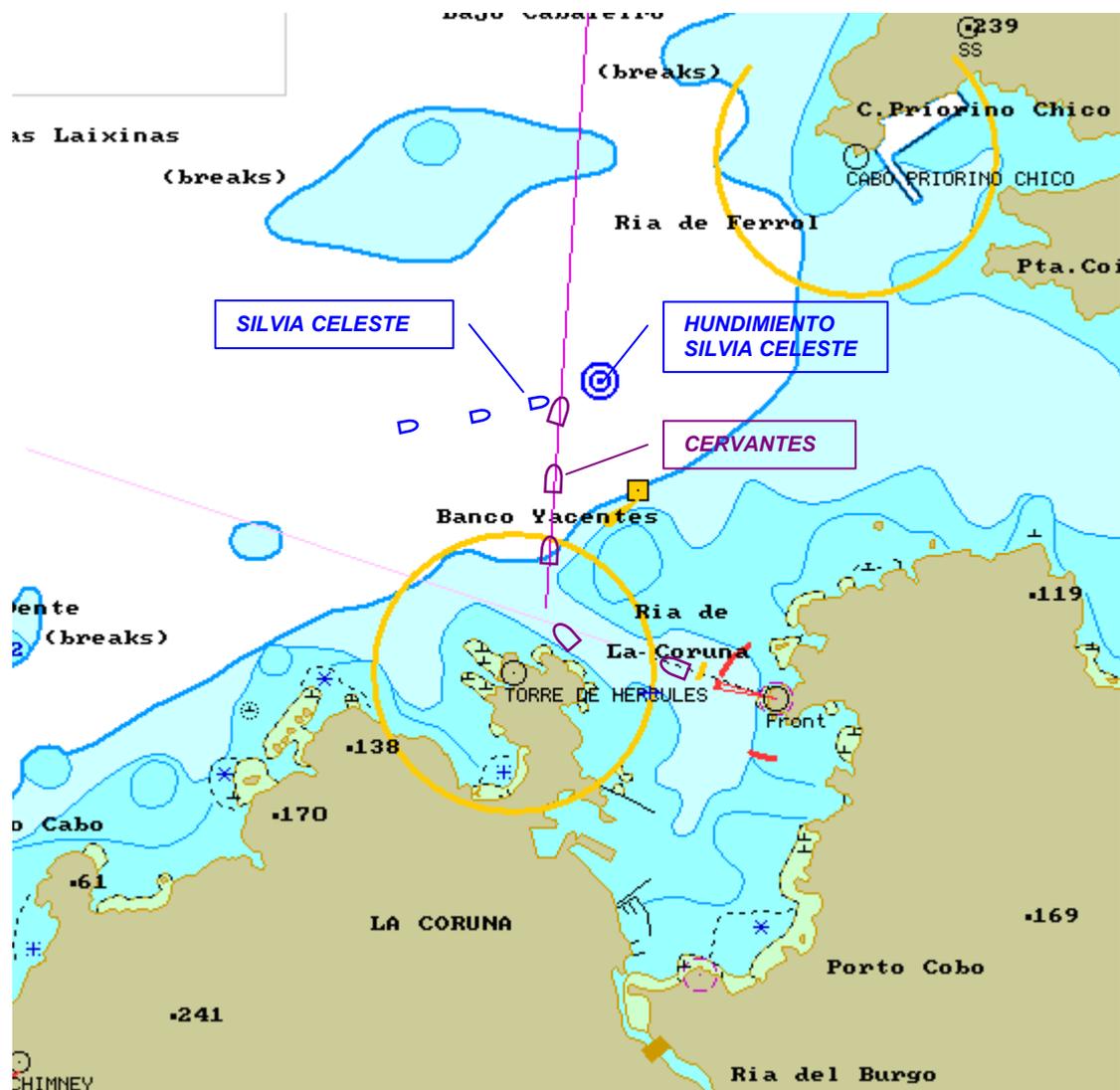


Gráfico 1: Carta de Navegación de la zona donde produjo el abordaje



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 1.3 Acaecimientos posteriores al accidente.

Después de producirse el abordaje, el Patrón del “*Silvia Celeste*” avisó por VHF (canal 77)<sup>1</sup> a otros pesqueros que estaban faenando en las proximidades y volvió a dar avance para tratar de llegar a tierra, pero en aproximadamente 2 minutos se apagó el motor, por lo que la tripulación procedió al arriado de las balsas salvavidas poniéndose los chalecos salvavidas. Algunos miembros de la tripulación saltaron a las balsas salvavidas mientras que otros pasaron directamente al pesquero “*Monzo*” que se abarló al “*Silvia Celeste*” para prestar auxilio. Otros barcos que había por la zona se implicaron en las labores de recogida del aparejo al oír el aviso.

Al poco tiempo el “*Silvia Celeste*” se hundió. La hora del hundimiento según el C.L.C.S. de A Coruña se produjo sobre las 08<sup>h</sup>15<sup>m</sup>.

El buque gasero “*Cervantes*” se puso en contacto con el C.L.C.S. de A Coruña por el canal 10, desde donde le indicaron que no era necesario su ayuda, ya que los tripulantes del pesquero ya habían sido recogidos por otros buques pesqueros de la zona, por lo que continuó su viaje hacia el puerto de Gijón donde tenía prevista su llegada el mismo día 9 de diciembre sobre las 18<sup>h</sup>30<sup>m</sup>.

### 1.4 Averías causadas.

El buque “*Cervantes*” sufrió, como consecuencia del abordaje, daños en forro del costado de babor a la altura del tanque nº 1 entre las cuadernas 111 y 113 y a unos 3’30 m sobre el plan de tanques, consistentes en una abolladura de unos 70 cm de longitud y unos 2’5 cm. máximo de profundidad, sin deslizamiento.

El buque “*Silvia Celeste*” sufrió una vía de agua en su costado de estribor que provocó su hundimiento.

---

<sup>1</sup> Según declaración del Patrón del “*Silvia Celeste*”, pidió socorro en el canal 77 de VHF y no en el canal 16, ya que el canal 77 era el canal de trabajo en el que sabía estaban a la escucha todos los pesqueros en las cercanías.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 1.5 Certificación y equipo del buque.

El buque “*Silvia Celeste*” tenía todos sus certificados en regla.

El buque “*Cervantes*” tenía igualmente todos sus certificados en regla y había pasado dos inspecciones MOU en el 2003, una en el puerto de A Coruña, (España) el 10 de enero de 2003 y otra en el puerto de Brofjorden (Suecia) con fecha 15 de agosto de 2003. En estas dos inspecciones el buque no presento ninguna deficiencia.

### 1.6 Tripulaciones.

La tripulación del “*Silvia Celeste*” estaba formada por 9 tripulantes, todos ellos de nacionalidad española.

La tripulación del “*Cervantes*” estaba formada por 14 tripulantes, 12 de nacionalidad española y 2 de nacionalidad cubana.

### 1.7 Condiciones meteorológicas.

En el momento del abordaje el tiempo estaba despejado con buena visibilidad (más de 3 millas). El viento soplaba del SW con fuerza 2/3 y en esos momentos había mar de fondo de dirección NW con olas de 1 metro de altura aproximadamente.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

## 2. ANÁLISIS.

Para la elaboración del presente informe, la Comisión ha estudiado, entre otros, los siguientes documentos:

- Declaraciones del Capitán, del 1º Oficial de cubierta y del 3º Oficial de cubierta del buque “*Cervantes*”.
- Declaraciones del Patrón, del Motorista y del Marinero / Largador del buque “*Silvia Celeste*”.
- Diario de Navegación y Cuaderno de Máquinas del buque “*Cervantes*”.
- Informes de inspección MOU realizadas al buque “*Cervantes*”.
- Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar, 1972 (COLREG).
- Carta Náutica 412 A del Instituto Hidrográfico de la Marina correspondiente a la zona del abordaje.

### 2.1 Información proporcionada por las tripulaciones.

#### 2.1.1 Buque “*Cervantes*”

Por parte del Capitán:

- En el puente estaban el Primer Oficial y el Tercero, y el Capitán permanecía en el cuarto de derrota preparando los telexes de salida y el resto de la documentación.
- Al poco de salir, llamó su atención, primero, el sonido repetido del silbato y, poco más tarde, otro silbato largo. Salió al puente casi al tiempo de que sentía un fuerte golpe, y es que habían sido colisionados por un buque de unos veinte metros de eslora tipo pesquero, que resultó ser el “*Silvia Celeste*”. Rápidamente dio orden de parar la máquina, procediendo al protocolo de salvamento. Llamaron a Coruña Port Control Canal 10. El buque abordador continuó navegando por la banda de babor del “*Cervantes*” hacia popa y poco más tarde se hundió.
- De Coruña Port Control, indicaron que no era necesaria la ayuda del “*Cervantes*”, pues los tripulantes ya habían sido recogidos por los buques pesqueros acompañantes. En opinión del Capitán, el buque abordador iba navegando a su puerto base o no estaba dedicado a tareas de pesca, pues no aparecía por ninguna parte indicios de redes u otras artes.

1er. Oficial de Puente:

- Hacia las 08<sup>h</sup>06<sup>m</sup> el buque ya franco se puso al rumbo 004º con la máquina toda avante.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

- Por la proa multitud de pequeñas embarcaciones, aparentemente pequeños pesqueros con rumbo hacia la costa. Se mantuvo una rigurosa vigilancia del horizonte y control de los radares puestos en la escala de 1,5 millas y 3 millas.
- Poco después se observaron varios pesqueros por babor, uno por la proa y otro por estribor a unos 045° de marcación.
- Había uno de los que vía por babor que navegaba a toda máquina, ya que no mostraba las luces o señales de pesca y que a unas dos millas no variaba su marcación, por lo que se hizo sonar repetidamente el silbato para llamar su atención, pues al parecer el pesquero iba navegando hacia su puerto y el “*Cervantes*” no podía caer demasiado a estribor por la presencia de embarcaciones en esa banda. No se observaba a nadie en el puente del pesquero.
- A continuación, al ver que la marcación no variaba, se dio con el silbato del buque una pitada corta<sup>2</sup>, cayendo poco a poco a estribor evitando las embarcaciones que tenía en esa banda, pero finalmente no se pudo evitar que el pesquero colisionara a toda máquina en el costado de babor bodega núm.1.
- Inmediatamente se moderó máquina, llamando a Coruña Port Control y reportando el siniestro. Desde Coruña Port Control, indicaron que no hacía falta la presencia del “*Cervantes*” y que prosiguiera su viaje, comunicando hora y puerto de llegada.
- Finalmente, el 1er. Oficial del “*Cervantes*” considera responsable del abordaje a la embarcación colisionante, incluyendo infracción de la regla de cruce del COLREG, habiendo tratado el “*Cervantes*” evitar la colisión, y no habiendo podido caer más a estribor por la presencia de pesqueros a esa banda.

### 3er. Oficial de Puente:

- Al llegar al puente observó que el buque iba al rumbo 004° y que dos pesqueros por estribor.
- El 1er. Oficial acababa de hacer sonar la sirena primero repetidas veces y luego con una pitada, y estaba tratando de maniobrar un pesquero que venía abierto unos treinta a cuarenta grados por babor. Observó que en el puente del pesquero no se veía a nadie. No se pudo evitar la colisión y el buque colisionante golpeó al “*Cervantes*” en el costado de babor hacia la bodega número uno.
- No se observaba red o arrastre alguno por la popa del pesquero, lo que se confirmó después del abordaje al salir al alerón con los prismáticos y observar solamente gente corriendo.

---

<sup>2</sup> De acuerdo con el COLREG (señales acústicas), una pitada corta significa “Estoy cayendo a estribor”.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 2.1.2. Buque “*Silvia Celeste*”:

Patrón al mando:

- El buque se encontraba en labores de localización de pesca antes del abordaje y comenzando a largar el aparejo en el momento del abordaje.
- Se encontraba en el puente. El 2º Patrón había bajado cinco minutos antes de la colisión para prepararse para la maniobra de largado de aparejo.
- En el momento de la colisión el timón de gobierno en “manual”, llevándolo él mismo, navegando aproximadamente al 090º y a una velocidad de entre 2 y 4 nudos.
- Por la zona en la que el barco estaba faenando, justo al norte de “Las Yacentes”, la cual es una zona habitual de pesca de los cerqueros, no suele haber tráfico al no estar en interferencia con los canales de navegación.
- Detectó al otro buque en el radar cuando salía por el canal con dirección oeste a una distancia de 3 millas. No siguió la trayectoria del mercante en el radar hasta el final, porque le vio ir hacia el oeste y se despreocupó de él, dedicándose a labores de pesca.
- No controló al mercante directamente en el radar, ya que al estar faenando en grupo, aproximadamente unos 15 pesqueros, no se esperaba que pasase por en medio del grupo, y por tanto se dedicó a la maniobra de pesca.
- Fue consciente de que existía riesgo de abordaje un instante antes de la colisión, cuando el mercante estaba ya prácticamente encima. Trató de evitar el abordaje y no pudo ya que el mercante estaba encima de del pesquero, y no hubo tiempo.
- El pesquero llevaba las luces de navegación encendidas y también las de sin gobierno, dos rojas, porque estaba comenzando a largar el aparejo y al tener la maniobra restringida, sólo puede caer a babor para realizar el cerco.
- En los momentos previos al abordaje, él tenía que haber maniobrado, pero al estar en maniobra de pesca y al ver al mercante cuando estaba encima no pudo reaccionar, no tuvo tiempo, metió todo a babor y dio toda avante sin resultado, ya que se produjo la colisión.

Motorista:

- En el momento de la colisión estaba en la máquina. Sintió el impacto y subió a cubierta, fue a proa y miró por la banda de estribor Vio un boquete a la altura del centro del barco un poco hacia proa y volvió a bajar a la máquina. El agua le llegaba hasta la cintura.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

Marinero / Largador:

- En el momento de la colisión se encontraba en la popa, en la banda de babor, largando el aparejo.
- No vio al otro barco porque estaba mirando para babor que es por donde se larga el aparejo.
- El “*Silvia Celeste*” tenía encendidas las luces de navegación más dos rojas en vertical que se encienden al iniciar la maniobra de largado.

### 2.2. Grado de cumplimiento del COLREG.

En relación con el Reglamento para Prevenir los Abordajes en la Mar (COLREG) y con el fin de aclarar algunas decisiones tomadas y si se procedió en todo momento conforme a dicho Reglamento cabe destacar:

Regla 5.- Vigilancia:

Con respecto a este apartado, el buque “*Silvia Celeste*” no parece que mantuviera una vigilancia adecuada en los momentos previos al abordaje, ya que no se obtuvo respuesta a las señales sonoras emitidas por el “*Cervantes*” y según las declaraciones de los tripulantes del “*Cervantes*” no había nadie en el puente.

Por otra parte, de las propias declaraciones de la tripulación del “*Silvia Celeste*”, se deduce que no existió la debida vigilancia “... *me despreocupé, dedicándome a las labores de pesca...*” “...*no controlaba al mercante... no esperaba que pasase por medio del grupo y me dediqué a la maniobra de pesca...*”

Regla 6.- Velocidad:

Para determinar la velocidad de seguridad el COLREG cita explícitamente como un factor a tener en cuenta “la densidad de tráfico, incluidas las concentraciones de buques de pesca...”. El buque “*Cervantes*” debería haber tenido en cuenta esta regla.

Regla 15.- Situación «de cruce»:

En este caso era el “*Cervantes*” el que tenía preferencia de paso, y por lo tanto el “*Silvia Celeste*”, que tenía al “*Cervantes*” por su costado de estribor, debería haber maniobrado, siempre teniendo presente lo indicado en las Reglas 18 y 27.

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



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

Con respecto a este apartado, el “*Cervantes*”, mantuvo su rumbo y velocidad, y según declaraciones de sus tripulantes, no pudo maniobrar a estribor para evitar el abordaje debido a la presencia de otros pesqueros en la zona. No obstante deberían haberse realizado otras maniobras alternativas de evasión.

Regla 18.- Obligaciones entre categorías de buques.

Regla 26.- Buques de pesca.

Regla 27.- Buques sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida:

Según las declaraciones del Patrón del “*Silvia Celeste*”, encendió las luces de sin gobierno en el momento de comenzar a largar el aparejo. A este respecto, el 1º Oficial del “*Cervantes*” declara que el pesquero no muestra señales de pesca y parece estar navegando hacia su puerto. Además el “*Silvia Celeste*”, en caso de encontrarse faenando, debería haber encendido las luces que se especifican en la Regla 26 correspondiente a un buque faenando, y no las correspondientes a la Regla 27 que se corresponden a un buque sin gobierno o con capacidad de maniobra restringida. En todo caso, si el “*Silvia Celeste*” hubiese tenido estas luces encendidas, independientemente de si eran las correctas o no, el “*Cervantes*”, debería haberse mantenido alejado de su derrota, no aplicándose en tal caso la regla 15.

Regla 36.- Señales para llamar la atención:

Según las declaraciones de la tripulación del “*Cervantes*”, se hizo sonar repetidamente el silbato para llamar la atención del “*Silvia Celeste*”. Según las declaraciones del Patrón del “*Silvia Celeste*”, no se hizo ningún tipo de señal desde el otro buque.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 3. CONCLUSIONES.

#### 3.1 Hechos.

- El día 9 de diciembre de 2003, el buque “*Silvia Celeste*” se encontraba navegando, junto con un grupo de pesqueros de cerco, en búsqueda de cardumen al norte del banco de “*Las Yacentes*”, con rumbo aproximado 090°. Por su parte, el buque “*Cervantes*” que había salido del puerto de A Coruña navegaba al rumbo 004° con la máquina toda avante.
- A las 08<sup>h</sup>15<sup>m</sup>, el buque “*Silvia Celeste*”, abordó al buque “*Cervantes*” en la posición 43° 25’6 N y 008° 23’4 W. Como consecuencia del abordaje, el buque “*Silvia Celeste*” sufrió una vía de agua por el costado de estribor, que produjo su hundimiento.
- En las proximidades del lugar del accidente había un gran número de buques pesqueros.
- Las condiciones meteorológicas no tuvieron influencia en el accidente.
- Ninguno de los dos buques informó de averías o disfunciones en el aparato motor ni en el sistema de gobierno.

#### 3.2 Causas.

La Comisión, analizados los hechos, la documentación contenida en el expediente, los informes, las declaraciones de los testigos, evidencias y demás consideraciones a las que hace referencia este informe, concluye que las causas por las que se produjo el abordaje fue el incumplimiento por parte de ambos buques de diversas reglas del COLREG, y en concreto:

1. El “*Cervantes*”, además de los esfuerzos para llamar la atención del pesquero no realizó una maniobra para evitar el abordaje, tal y como se indica en la Regla 17 del COLREG.
2. La existencia de otros buques pesqueros en la zona provocó que el “*Cervantes*” no pudiera maniobrar para evitar la colisión. No obstante debería haber llevado a cabo alguna alternativa de evasión (moderar máquina, ganar longitud Oeste para librar la concentración de pesqueros, gobernar en manual).
3. Desde el “*Silvia Celeste*” no se prestó la atención suficiente a las señales que la tripulación del buque “*Cervantes*” dice haber emitido.
4. Desde el “*Silvia Celeste*” no se realizó una vigilancia adecuada ya que no se prestó la atención suficiente a la presencia del “*Cervantes*” hasta que fue demasiado tarde.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

#### 4. RECOMENDACIONES.

- I. Concienciar a las tripulaciones sobre la importancia del cumplimiento del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar.
- II. Establecimiento de canales de acceso Este-Oeste y Norte-Sur para mantener separadas, siempre que sea posible, las rutas de navegación de los buques que entran y salen del puerto de A Coruña y las zonas habituales donde faenen los buques de pesca.
- III. Dar instrucciones a los Centros Locales de Salvamento para que, durante las conversaciones con los Capitanes, les informe de la existencia, en su caso, de aglomeración de pesqueros pescando o navegando, con el fin de que los buques tengan conocimiento de este hecho y les den más cancha en la salida.
- IV. Evitar la utilización del piloto automático cuando se navegue en zonas de concentración de buques pesqueros.

Finalizado por la Comisión:

**23 de marzo de 2006**



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes  
Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 5. GLOSARIO DE TERMINOS NÁUTICOS

<b>Abarloar:</b>	Situar a un buque con el costado en contacto con el de otro buque
<b>Armador:</b>	Persona física o jurídica propietaria o explotadora de un buque.
<b>Babor:</b>	Costado izquierdo de un buque cuando, a bordo de él, miramos hacia su proa. "A babor": por extensión, todo aquello que se encuentra hacia dicho costado o más allá del mismo.
<b>Cardumen:</b>	Banco de peces.
<b>Cerco:</b>	Arte de pesca utilizado para la captura de peces cuya costumbre es nadar formando densos cardúmenes o bancos de peces, ya sea en la superficie o a media agua, es decir, pelágicas. Un arte de cerco se reduce a un gran paño de red de forma rectangular, cuyas dimensiones varían entre 250 y 1000 metros de longitud y alrededor de 40 de profundidad. En la parte superior de la red se dispone de un número adecuado de flotadores que la mantienen en posición vertical, cuando se utiliza. En la parte inferior lleva una serie de plomos que ayudan al mantenimiento vertical, contando además con un conjunto de anillos por los que pasa un cabo resistente llamado "jareta", que se encarga de cerrar la red y por esto se le conoce con el nombre de "red de cerco de jareta".
<b>Cerquero:</b>	Buque de pesca dedicado a la modalidad de pesca al cerco
<b>Eslora:</b>	Medida de la longitud de un buque.
<b>Estribor:</b>	Costado derecho de un buque cuando, a bordo de él, miramos hacia su proa. "A estribor": por extensión, todo aquello que se encuentra hacia dicho costado o más allá del mismo.
<b>Franquía:</b>	Situación en la cual un buque tiene el paso libre para hacerse a la mar o tomar determinado rumbo.
<b>Indicativo:</b>	Conjunto de letras o de números y letras con que se identifica un buque. También llamado "Señal Distintiva".
<b>Nº IMO:</b>	Número dado por la OMI a cada buque, que lo mantendrá aunque cambie de nombre, propietario, bandera o puerto de matrícula.
<b>Popa:</b>	Parte trasera del buque, según el sentido de la marcha avante.
<b>Proa:</b>	Parte delantera del buque, según el sentido de la marcha avante.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

- Rumbo:** Dirección a la que navega un buque. El rumbo se cuenta en grados de circunferencia, a partir del meridiano del buque (000°, o rumbo Norte), de forma que el rumbo Este es el 090°, rumbo Sur es 180° y rumbo Oeste es 270°).
- Sociedad de Clasificación:** Entidades, autorizadas por la Administración, que se encargan de la inspección y emisión de Certificados a los buques.
- Tonelaje bruto:** Ver “GT”.



## Ministerio de Fomento

Secretaría General de Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Comisión Permanente de Investigación de  
Siniestros Marítimos

c/ Ruiz de Alarcón, 1  
28071 Madrid

### 6. ACRÓNIMOS

<b>C.L.C.S:</b>	Centro Local de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación. Están los CZCS, los CRCS y los CLCS (centros zonales, centros regionales y centros locales, respectivamente) ubicados en diversos puertos. Tanto unos como otros dependen de SASEMAR.
<b>COLREG</b>	Del inglés “ <i>Collision Regulation</i> ”- Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar
<b>GT:</b>	Del inglés “ <i>Gross Tonnage</i> ”.- Medida de la cubicación o arqueo de un buque.
<b>GMT:</b>	Del inglés “ <i>Greenwich Mean Time</i> ”. Hora del meridiano de Greenwich, también llamada Hora de Tiempo Universal o UTC.
<b>MHz</b>	Mega Herzio, unidad de frecuencia radioeléctrica.
<b>MOU:</b>	Acrónimo de <i>Memorandum of Understanding</i> . Inspección de acuerdo al Memorandum de Entendimiento (conocido como “memorándum de Paris) sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto en el que escalen.
<b>SASEMAR:</b>	Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. Organismo adscrito al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Su cometido fundamental es la activación y coordinación de los medios marítimos y aéreos, públicos o privados, en situaciones de emergencia y en las operaciones de salvamento de buques y de vidas humanas en la mar, y de lucha contra la contaminación del medio marino.
<b>UTC:</b>	Del inglés “ <i>Universal Time Coordinated</i> ”, que es la hora de Tiempo Universal o GMT.
<b>VHF:</b>	Acrónimo de <i>Very High Frequency</i> . Aparato de radiocomunicaciones de que utiliza la banda de Muy Alta Frecuencia. La banda marina de VHF se encuentra entre 156 MHz y 170 MHz.