



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-09/2020

Pérdida de control, incendio y posterior hundimiento del pesquero LOLY DOS en las cercanías de Punta Pedrosa (A Coruña), el 20 de junio 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.

Figura 1. E/P<sup>1</sup> LOLY DOS

Figura 2. Lugar del accidente

## 1. SÍNTESIS

El día 20 de junio de 2019 la E/P LOLY DOS se encontraba navegando cerca de la costa con tres tripulantes a bordo para la extracción del percebe. Alrededor de las 13:00 hora local el patrón, tras dejar a los otros dos tripulantes en las rocas para la recogida de percebes, intentó dar marcha atrás la embarcación sin conseguirlo. El motor funcionaba, pero el pesquero no reaccionaba a las órdenes de adelante o atrás.

La embarcación, sin gobierno, fue arrastrada hasta golpear contra las rocas. El patrón avisó por VHF a otros pesqueros. La E/P JEMA acudió en su ayuda y consiguió, remolcándola, alejarla de las rocas. Los dos tripulantes que estaban en las rocas habían vuelto a embarcar.

Cuando los tripulantes de la E/P LOLY DOS se encontraban intentando esclarecer la causa del problema, se originó un incendio en el espacio del motor que obligó a los tripulantes a abandonar la embarcación, haciendo uso de los chalecos salvavidas.

Los tres tripulantes fueron recogidos en perfecto estado de salud por la E/P BARQUIÑA.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 21 de junio de 2019. 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 15 de octubre de 2020 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en diciembre 2020.

---

<sup>1</sup> Embarcación de pesca

2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	LOLY DOS
Pabellón / registro	España / Corme (A Coruña)
Identificación	Matrícula 3ª-CO-4-1-96 NIB 147070
Tipo	Pesquero de pesca local (percebe-artes menores)
Características principales	Eslora total: 6,40 m Eslora (L): 5,12 m Manga: 2,18 m Arqueo bruto: 1,87 GT Material de casco: P.R.F.V Propulsión: motor diésel NANNI DIESEL modelo 5250 MD-TM 345, de 19,85 kW
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de un empresario particular
Sociedad de clasificación	No clasificada
Pormenores de construcción	Construida el año 1996 por Astilleros J. CARRACEDO, Laxe (A Coruña)
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Camariñas (A Coruña) y llegada prevista al mismo puerto
Tipo de viaje	Extracción de percebe
Información relativa a la carga	Combustible (100 l)
Dotación	3 tripulantes
Documentación	El pesquero disponía de un certificado de conformidad expedido en A Coruña el 16/09/2016 sin caducidad
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Pérdida de control y posterior incendio
Fecha y hora	20 de junio de 2019, 13:00 horas pérdida de gobierno/ 14:00 horas incendio
Localización	43° 9,5'N, 009° 12,2'W
Operaciones del buque	Desembarcando los tripulantes para coger percebes/Intentando solucionar el problema de la pérdida de gobierno
Lugar a bordo	Espacio del motor y puente de gobierno
Daños sufridos en el buque	Hundimiento de la embarcación
Heridos / desaparecidos a bordo	No
Contaminación	La correspondiente a hidrocarburos y otras sustancias a bordo. No se detectó
Otros daños externos al buque	No
Otros daños personales	No
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del NE, fuerza 3 en la escala de Beaufort (12 a 19 m/s)
Estado de la mar	Marejada
Visibilidad	Buena
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	SASEMAR
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ALTAIR E/P JEMA, E/P BARQUIÑA
Rapidez de la intervención	Inmediata
Medidas adoptadas	Movilización de embarcación
Resultados obtenidos	Traslado de los tripulantes a tierra

## 2.1. Otros datos



Figura 3. E/P LOLY DOS, antes de su reforma

también se habían llevado a cabo otras modificaciones, como son, la variación del puente de gobierno, el aumento de altura de los costados del buque y la instalación de barandillado alrededor de todo el pesquero.

La E/P LOLY DOS disponía de un certificado de conformidad expedido en A Coruña el día 16 de septiembre de 2016 sin caducidad, al ser la eslora (L) menor de 6 m. Previo a la expedición del certificado de conformidad el buque fue sometido a un estudio de estabilidad para la expedición del Certificado de conformidad para 3 personas.

Con fecha 12 de marzo de 2007 se autorizó un cambio de motor de la E/P LOLY DOS, pasando de montar un motor fueraborda YANMAR modelo D27XLE de 27 CV a un motor intraborda NANNI DIESEL modelo 5250 MD-TM 345 de 27 CV. En la factura presentada a la Administración Marítima para justificar dicho cambio se detallaba que se había colocado un nuevo motor a bordo, chasis o polines del motor, tomas de fondo, tubo de escape, eje de cola, hélice e instalación del cuadro del motor.

Aunque no viene reflejado en la hoja de asiento del pesquero, a la vista de las fotografías que aparecen en las figuras 1 y 3, se aprecia que, a bordo del pesquero,

## 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.

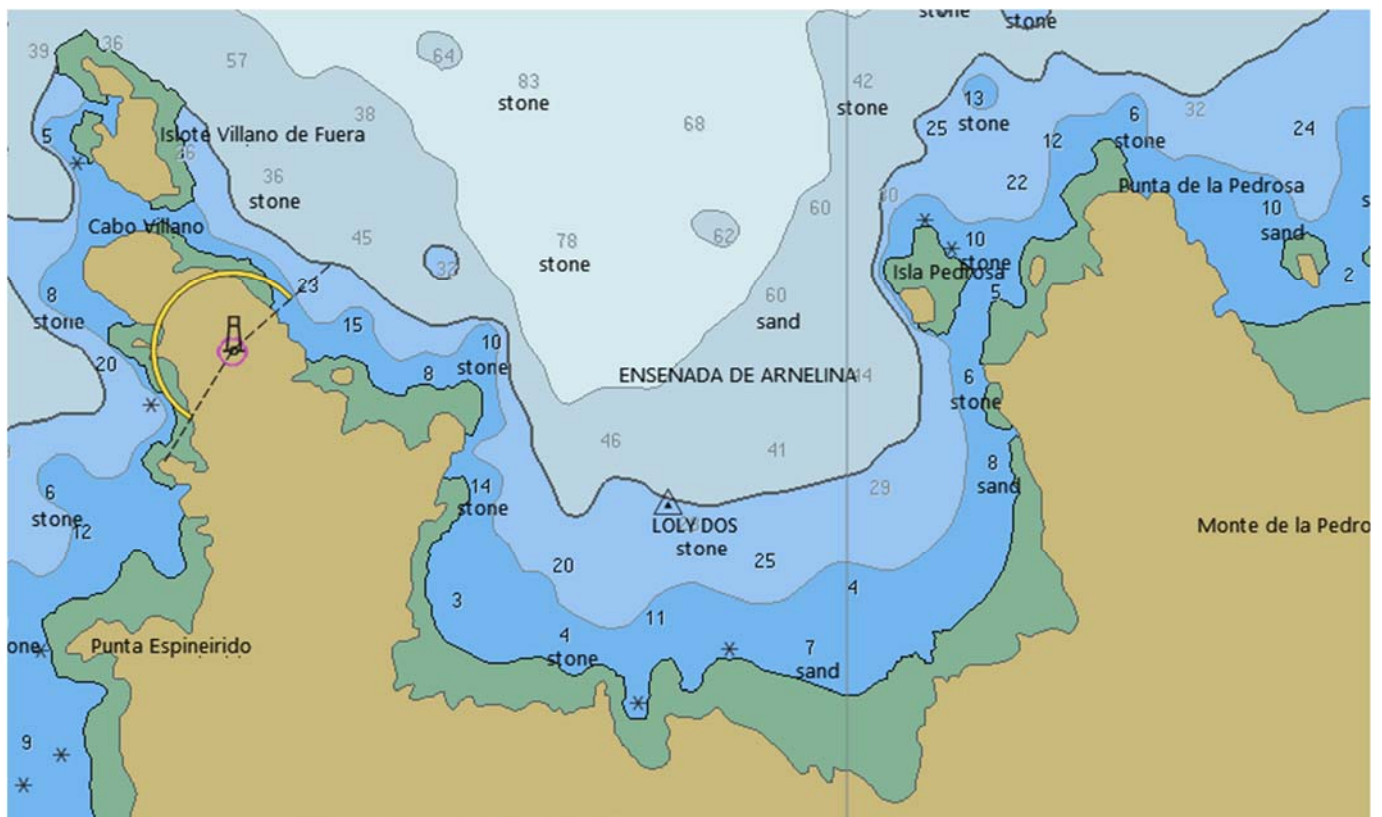


Figura 4. Zona del accidente

El día 20 de junio de 2019, la E/P LOLY DOS con sus 3 tripulantes a bordo recogían percebe en el islote Villano de Fuera, junto con otras embarcaciones. Antes de dar por finalizada la jornada de trabajo, decidieron cambiar de zona para completar las capturas, dirigiéndose a la zona de Punta Pedrosa. Allí el acceso a las rocas era más complicado, pero el percebe era de mejor calidad.

Alrededor de las 13:00 horas, dos de los tripulantes saltaron a las rocas para coger percebes, quedando el patrón en la embarcación. El patrón intentó alejarse de las rocas, dando marcha atrás, pero, aunque el motor permanecía en funcionamiento el pesquero no reaccionaba a las órdenes. Los 2 tripulantes que estaban en las rocas volvieron a saltar al pesquero para intentar solucionar el problema.



Figura 5. E/P LOLY DOS

La embarcación sin gobierno fue empujada por la acción del viento y el oleaje hacia las rocas, por lo que los tripulantes decidieron abandonarla, saltando nuevamente, a las rocas. Los tripulantes llevaban puestos trajes de neopreno y chalecos salvavidas.

Antes de saltar a las rocas, el patrón solicitó ayuda por medio del VHF portátil a los pesqueros de la zona. La E/P ZEUS y la E/P JEMA escucharon la llamada de auxilio. La E/P JEMA al estar más cerca fue la que acudió en su ayuda.

El mar golpeaba bruscamente a la embarcación contra las rocas.

La E/P JEMA pudo acercarse y remolcar al pesquero LOLY DOS lejos de las rocas. Los tres tripulantes regresaron a nado al pesquero.

El patrón de la E/P LOLY DOS apagó el motor y fondeó la embarcación para intentar solucionar el problema, presuponiendo que se trataba de una avería de fácil solución en la palanca del motor. Informaron al patrón de la E/P JEMA que ya no necesitaban su asistencia y que en el supuesto de que no pudieran solucionar el problema, la E/P BARQUIÑAS les remolcaría hasta el puerto de Camariñas.

A través de un registro situado a popa de la caseta de gobierno, observaron que había entrado algo de agua al pesquero, pero que no suponía riesgo de hundimiento.

El patrón arrancó el motor y otro de los tripulantes se dirigió a popa para observar el funcionamiento de la hélice. Esta no giraba, por lo que el tripulante decidió abrir el tambucho del motor para averiguar el origen del problema. Antes de que pudiera abrirlo, el patrón gritó fuego, al haber comenzado a salir humo de los cables que conectaban el motor con el cuadro de mandos del puente, apareciendo seguidamente llamas de color azulado. Inmediatamente el incendio se propagó al cuadro de mandos y a todo el puente.

Los tripulantes temían que explotara el tanque de gasoil de uso diario que se encontraba empotrado en la pared del puente.

Debido a la rapidez con la que el humo inundó el puente de reducidas dimensiones no pudieron coger el extintor que también se encontraba allí para intentar sofocar el incendio.

Los tres tripulantes, con los chalecos salvavidas puestos, abandonaron la embarcación y fueron recogidos por la E/P BARQUIÑA, que al ver el humo acudió rápidamente en su ayuda.

A las 14:05 horas, el CCS<sup>2</sup> Finisterre escuchó por el canal 16 de VHF que una embarcación notificaba fuego a bordo en las proximidades de Punta Pedrosa, pero que sus tripulantes se encontraban bien al haber sido rescatados por otro pesquero.

A las 14:07 horas, el CCS Finisterre estableció comunicación con el patrón del pesquero que confirmó que no necesitaban asistencia sanitaria, que se encontraban muy nerviosos y que iban a ser trasladados a tierra por la E/P BARQUIÑA. A bordo tenían 100 l de combustible.

A las 14:10 horas, se movilizó a la E/S SALVAMAR ALTAIR.

A las 14:59 horas, la E/S SALVAMAR ALTAIR informó que la E/P LOLY DOS acababa de hundirse, no apreciándose contaminación.

Los tres tripulantes fueron transbordados a la E/S SALVAMAR ALTAIR, que los trasladó ilesos al puerto de Camariñas.

<sup>2</sup> Centro de Coordinación de Salvamento

#### **4. ANÁLISIS**

La E/P LOLY DOS era una embarcación de pesca local, construida en plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV), sin cubierta, con una eslora (L) inferior a 6 metros.

A popa del pesquero había un tambucho donde se alojaba el motor propulsor, la reductora y encima de esta, la batería para el arranque del motor propulsor y otros servicios a bordo. Dicha batería estaba trincada en un soporte de acero inoxidable. La tapa de este tambucho también era de acero inoxidable.

En la caseta de gobierno se alojaba el cuadro de mandos del motor, con la palanca de control de la propulsión. A dicha palanca llegaban dos cables de transmisión mecánica desde el tambucho, uno que permitía el embrague avante y atrás en la reductora, y otro el aumento o disminución de las revoluciones del motor. Estos cables iban desde la caseta de gobierno hasta el tambucho dentro de un tubo flexible de plástico.

##### **4.1. Pérdida de gobierno**

Los tripulantes presuponían que el problema de gobierno se localizaba en el cable que permitía el embrague de avante o atrás, al estar el motor en funcionamiento. Más concretamente, a la rotura del cable de la palanca de la reductora. Al no haberse recuperado la embarcación, este hecho no pudo ser comprobado.

##### **4.2. Incendio**

Los tripulantes declaran que el incendio se inició en el puente y se extendió muy rápidamente. Al no haberse recuperado la embarcación, no se han podido estudiar las posibles causas del incendio.

#### **5. CONCLUSIONES**

Al no haberse recuperado la embarcación, no ha sido posible determinar las causas del incendio que provocó su hundimiento.

#### **6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD**

No se formulan recomendaciones de seguridad.