



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES  
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

COMISIÓN PERMANENTE DE  
INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES  
E INCIDENTES MARÍTIMOS

## INFORME CIAIM-18/2023

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

### 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.

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.



Figura 1. E/P BIENVENIDO PRIMERO



Figura 2. Lugar del accidente

## 1. SÍNTESIS

El día 18 de enero de 2022 la embarcación de pesca (E/P) BIENVENIDO PRIMERO, con cuatro tripulantes a bordo, se encontraba largando la última línea de nasas frente a la costa de Matalascañas (Huelva). Finalizando dicho largado, un cabo de la línea de nasas se enganchó en la pierna de uno de los marineros, que fue arrastrado hasta que cayó al mar por la banda de babor, hundiéndose inmediatamente.

El patrón maniobró y viró el aparejo, pero únicamente apareció la bota del tripulante. El patrón dio aviso de la emergencia al Centro de Coordinación de Salvamento de Huelva.

Se emprendieron las labores de búsqueda hasta que el día 20 el cadáver del marinero fue localizado a unas 5,8 millas al suroeste de Matalascañas.

### 1.1. Investigación

La CIAIM recibió la notificación del suceso el día 18 de enero 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 14 de diciembre de 2023 y, tras su posterior aprobación, fue publicado en marzo de 2024.

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

## 2. DATOS OBJETIVOS

DATOS DEL BUQUE / EMBARCACIÓN	
Nombre	BIENVENIDO PRIMERO
Pabellón / registro	España / Rota
Identificación	Matrícula: 3ª-CA-1-4-99 MMSI: 224269220
Tipo	Pesca local
Características principales	Eslora total: 13,00 m Eslora (L): 11,00 m Manga: 4,00 m Puntal: 1,50 m Arqueo: 12,97 GT Material de casco: Poliéster reforzado con fibra de vidrio (PRFV). Propulsión: Hélice de palas fijas. Motor: Motor diésel MAN modelo D0826 EV, de 25,74 kW.
Propiedad y gestión	La embarcación era propiedad de dos empresarios particulares.
Sociedad de clasificación	No clasificada.
Pormenores de construcción	Construida el año 1999 por el astillero Izar Construcciones Navales S.A. (Cádiz).
Dotación mínima de seguridad	2 tripulantes (1 patrón/mecánico y 1 marinero).
PORMENORES DEL VIAJE	
Puertos de salida / llegada	Salida de Mazagón (Huelva) y llegada prevista al mismo puerto.
Información relativa a la carga	Capturas del día (pulpo).
Dotación	Cuatro tripulantes: 1 patrón/mecánico y 3 marineros. Uno de los marineros se había enrolado con una identidad falsa.
Documentación	El pesquero había sido despachado para cuatro tripulantes, 1 patrón/mecánico y 3 marineros.
INFORMACIÓN RELATIVA AL SUCESO	
Tipo de suceso	Atrapamiento con un cabo y caída al agua de un tripulante.
Fecha y hora	18 de enero de 2022, 10:50 hora local.
Localización	36° 56,240'N, 006° 39,004'W.
Operaciones del buque	Maniobra de largado del aparejo.
Lugar a bordo	Cubierta principal.
Daños sufridos en el buque	Ninguno.
Fallecidos / desaparecidos / heridos a bordo	Un fallecido.
Contaminación	No
Otros daños externos a la embarcación	No.
Otros daños personales	No.
CONDICIONES MARÍTIMAS Y METEOROLÓGICAS	
Viento	Viento del noreste de fuerza 3 en la escala de Beaufort.
Estado de la mar	Marejadilla (grado 2 en la escala Douglas). Mar de fondo del sur-suroeste de 0,5 m a 1 m de altura significativa de ola.
Visibilidad	Buena (superior a 10 km).
INTERVENCIÓN DE AUTORIDADES EN TIERRA Y REACCIÓN DE SERVICIOS DE EMERGENCIA	
Organismos intervinientes	Sociedad de salvamento y seguridad marítima (SASEMAR). Grupo especial de actividades subacuáticas de la Guardia Civil (GEAS).
Medios utilizados	Embarcación de salvamento (E/S) SALVAMAR ILLES PITUSES. Buque de salvamento (B/S) MARÍA ZAMBRANO. Patrullera de la Guardia Civil (P/GC) GUARDAMAR TALÍA. Helicóptero de salvamento (H/S) HELIMER 204.
Rapidez de la intervención	Inmediata.
Medidas adoptadas	Movilización de medios de búsqueda y rescate.
Resultados obtenidos	Recuperación del cuerpo sin vida.

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

### 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 3. Zona del accidente

El día 17 de enero de 2022 los armadores de la embarcación BIENVENIDO PRIMERO contrataron a un nuevo marinero de forma temporal para cubrir la baja médica del marinero que habitualmente formaba parte de la tripulación de la embarcación.

El día 18 de enero de 2022, aproximadamente a las 04:30 horas, la embarcación de pesca BIENVENIDO PRIMERO salió del puerto de Mazagón (Huelva) con sus cuatro tripulantes a bordo: el patrón, dos de los marineros habituales y el marinero recién contratado.

El patrón dirigió la embarcación a su zona habitual de pesca donde habían dejado unas líneas de nasas largadas el día anterior. Durante las primeras horas de la mañana la tripulación se dedicó a virar las cinco líneas de nasas que tenían caladas y a sacar las capturas que habían obtenido. Las capturas se colocaron en proa, mientras que las nasas vacías quedaron estibadas en la popa de la embarcación.

Posteriormente iniciaron las tareas de encarnado de las nasas y cuando las tuvieron todas dispuestas comenzaron a largar las cinco líneas de nasas que tenían a bordo. Durante el largado el patrón navegó a una velocidad aproximada de cinco nudos. Los marineros situados en el costado de babor largaron las primeras cuatro líneas de nasas con su procedimiento habitual sin que se presentase ningún problema.

Aproximadamente a las 10:35 horas los marineros se encontraban largando la quinta y última línea de nasas. Los tres marineros formaban una cadena humana para coger las nasas estibadas en popa, pasárselas de mano en mano y lanzarlas por la borda a babor a media eslora. El marinero recién contratado se encontraba en la posición intermedia de esa cadena, cogiendo las nasas de las manos de un marinero y entregándoselas al otro.

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

---

Casi al final de la operación de largado, cuando sólo quedaban dos nasas que lanzar al agua, el marinero que ocupaba la posición central se retiró y el marinero que ocupaba la posición en popa avanzó con las dos nasas en la mano para dárselas directamente al marinero que las estaba lanzando al agua. En esos segundos el marinero que se había retirado fue a buscar la potala<sup>1</sup>.

Tras lanzar al agua las últimas nasas de la línea, los dos marineros se retiraron y dejaron espacio para que el marinero que había cogido la potala se acercase a la borda y lanzase la piedra.

Cuando este marinero se agachó para coger la potala de la cubierta, el cabo de unión de la piedra con la línea de nasas se le enredó en la pierna derecha entre el tobillo y la rodilla. La tensión de toda la línea de nasas ya en el agua arrastró al marinero contra el costado de la embarcación. El marinero se agarró durante unos segundos a la barandilla que existe por encima de la regala, pero no pudo resistir la fuerza de arrastre y cayó al agua, hundiéndose. Ninguno de los marineros llevaba puesto el chaleco salvavidas de trabajo.

Los otros dos marineros que se encontraban a su lado no tuvieron tiempo de agarrarle y sólo pudieron avisar al patrón para que detuviera la embarcación e iniciase una maniobra de búsqueda. Al regresar a la zona en el que el marinero había caído únicamente encontraron una de sus botas. Los tripulantes decidieron virar esa última línea de nasas, pero sólo levantaron la otra bota sin rastro del marinero caído.

El patrón dio aviso de la emergencia al CCS Huelva a través del canal 16 de la emisora de VHF, informando de la posición que había grabado cuando habían largado la última nasa.

El CCS inmediatamente movilizó a la E/S SALVAMAR ILLES PITIUSES, a la P/S GUARDAMAR TALÍA y al H/S HELIMER 204. También se emitió un *mayday relay* para advertir de la emergencia.

Los medios de rescate estuvieron buscando al marinero desaparecido sin éxito.

El día 20 de enero de 2022 los buzos del GEAS de la Guardia Civil localizaron el cadáver del marinero a unas 5,8 millas al suroeste de Matalascañas.

---

1 Según la RAE: piedra que, atada a la extremidad de un cabo, sirve para hacer fondear los botes o embarcaciones menores.

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

---

## 4. ANÁLISIS

### 4.1. Identidad falsa

El marinero fallecido formaba parte de un grupo de personas que habitualmente estaba por la zona del puerto pesquero de Isla Cristina (Huelva) solicitando trabajo como marineros a los patrones y armadores que operaban por allí. Entre otros, había solicitado trabajo al armador de la embarcación BIENVENIDO PRIMERO.

Cuando el armador de la embarcación BIENVENIDO PRIMERO tuvo que contratar a un nuevo marinero para sustituir al que estaba de baja, fue al puerto y contactó con esta persona.

Debido a la premura con la que se necesitaba que se incorporase a la tripulación, este marinero envió la documentación necesaria al armador en formato electrónico por medio de la aplicación WhatsApp Messenger, quién a su vez la reenvió a una gestoría a través de la cofradía de pescadores.

Este marinero quedó contratado y enrolado por el Distrito Marítimo de Isla Cristina (Capitanía Marítima de Huelva) en la embarcación con la identificación y datos que había enviado al armador.

Los dos días que este marinero estuvo a bordo de la embarcación, con el resto de tripulantes, también se presentó e identificó por un nombre hipocorístico relacionado con el nombre que figuraba en los documentos que había aportado para su contratación, y no por su auténtico nombre.

Días más tarde cuando se recuperó el cadáver de este marinero la Guardia Civil lo identificó con su verdadera identidad, que no se correspondía con la que había indicado en toda la documentación entregada días antes.

El marinero fallecido era un hombre de Senegal que no poseía la preceptiva autorización administrativa para prestar sus servicios como trabajador por cuenta ajena en España. Tampoco consta en los registros de personal de la Dirección General de la Marina Mercante y no se le reconoce titulación profesional ni certificado médico alguno. Se desconoce si sabía nadar.

La identidad suplantada correspondía a otro hombre de Senegal que sí tiene permiso para trabajar en España y que había estado correctamente enrolado en diversos buques desde el año 2009, siendo su último enrole en Ondárroa (Vizcaya) hasta el día 26/07/2021.

El marinero fallecido poseía la documentación completa escaneada de este otro porque le había pedido que le buscara trabajo en Huelva, ya que quería abandonar el norte de la península.

### 4.2. Idioma de trabajo

En el momento del accidente, la tripulación del buque estaba compuesta por cuatro tripulantes:

- Patrón/mecánico, con nacionalidad de España.
- Marinero, con nacionalidad de España.
- Marinero, con nacionalidad de Polonia.
- Marinero, con nacionalidad de Senegal.

Los tres primeros hablan castellano con total fluidez. El último, el marinero recién contratado, apenas era capaz de expresarse en castellano, aunque según el resto de los tripulantes creen que sí era capaz de entenderlo de forma básica. El patrón tampoco habla francés, idioma oficial de Senegal. El idioma de trabajo a bordo de la embarcación era el español.

El patrón de la embarcación no puso impedimento a la contratación del marinero, pese a su dificultad para expresarse en español.

### 4.3. Procedimiento de trabajo

El patrón de la embarcación habitualmente largaba las nasas por el cuadrante SW de la costa de Matalascañas, a una distancia de unas cinco millas de la costa, donde la profundidad es de aproximadamente 20 metros.

En general, la tripulación viraba las líneas de nasas una vez al día, dejándolas caladas durante toda la noche. Únicamente en días muy propicios viraban y calaban las nasas dos veces en el mismo día.

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

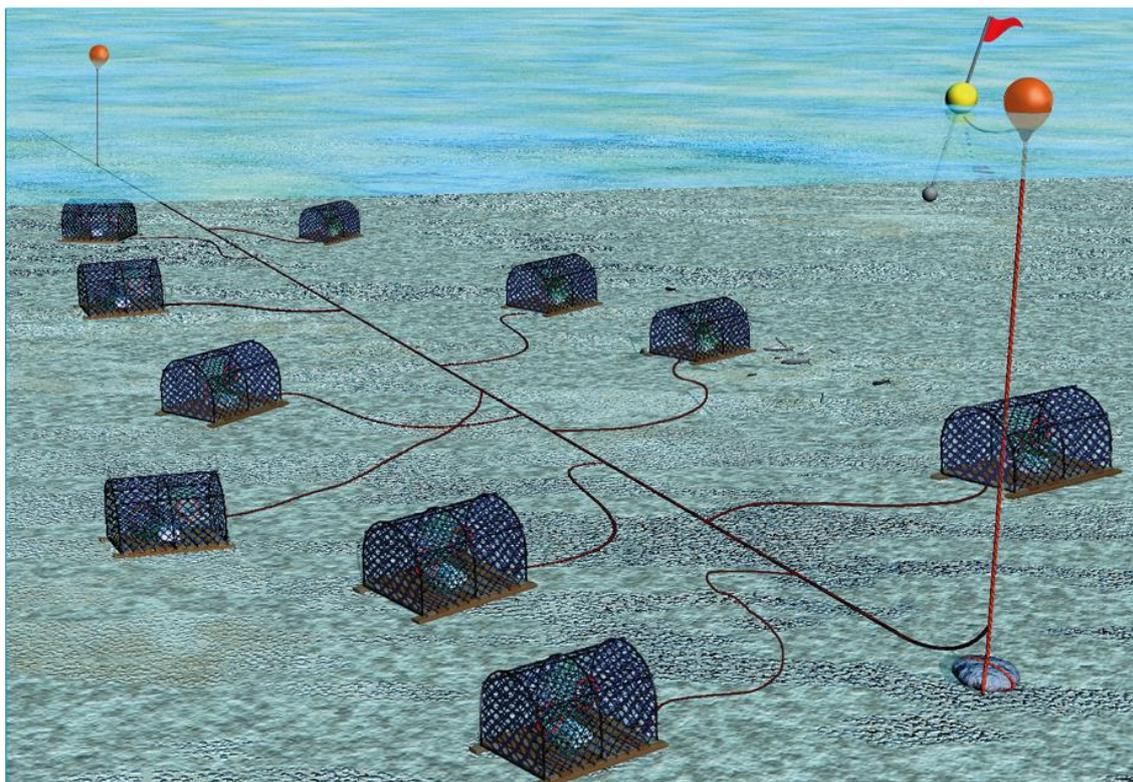


Figura 4. Línea de nasas, potala y boya

La embarcación dispone de cinco líneas de nasas. Cada línea de nasas está compuesta por 80 nasas de plástico (40 cm × 30 cm × 19 cm) unidas por una cabo de nylon de 5,5 mm de diámetro y separadas entre sí unos 8-10 metros. En cada extremo de las líneas se encuentra un lastre o potala y una boya de corcho. Las piedras están unidas por el mismo cabo que las nasas y a una distancia de unos 20-25 metros de la primera y última nasas. Cada potala tiene un peso de aproximadamente 20 kg. Cada línea de nasas tiene una longitud total de casi 1000 m.



Figura 5. Nasa para pulpos



Figura 6. Potala

Las 400 nasas que componen las cinco líneas iban estibadas en la zona de popa de la embarcación. Los cabos que unen las líneas con las piedras y boyas se extienden a lo largo de la cubierta hacia proa, pegados al costado, situando las piedras en la cubierta, arrimadas contra el mamparo de popa del puente.

Para desarrollar el trabajo de calado de las nasas los marineros se situaban junto a la banda de babor desde popa hasta una posición próxima a la puerta de entrada al puente de gobierno.

A lo largo de toda la eslora de la embarcación, la borda tiene una altura hasta la tapa de regala de 0,77 m sobre el nivel de la cubierta. En la parte más a popa, por encima de la tapa de regala se ha instalado una barandilla que aumenta la altura hasta 1,80 m.

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.



Figura 7. Zona de popa de la embarcación



Figura 8. Cabos desde popa



Figura 9. Cabos por la banda



Figura 10. Entrada al puente

Durante la maniobra de calado de las nasas la embarcación navega a una velocidad aproximadamente de cinco nudos. A esta velocidad, como las nasas están separadas entre sí 8 metros, es necesario lanzar una nasa al agua cada tres segundos para que no salgan arrastradas por el tirón provocado por el cabo del resto de nasas ya caladas. Cuando se termina la línea de nasas, la potala está separada por un trozo de cabo de aproximadamente 20 metros desde la última nasa, lo que proporciona casi ocho segundos más para lanzarla.

Desde el momento que el marinero fallecido entregó las últimas nasas que tenía en las manos, quedaban por calar esas dos nasas que había entregado, más las dos últimas nasas, con las que avanzaba el marinero de popa. De esta forma el marinero disponía de unos 20 segundos para coger la potala y lanzarla al agua.

En el momento de entregar las dos últimas nasas el marinero accidentado se encontraba junto al costado de babor, mirando hacia babor, hacia el mar. En ese momento la potala estaba en el suelo, a su espalda por lo que tenía que girarse sobre sí y agacharse para recogerla. Después de coger la potala en las manos e incorporarse, el marinero debía volver a girarse sobre sí mismo para lanzar la piedra al agua.

Al analizar el riesgo de que el cabo pueda atrapar y arrastrar al marinero, el primer giro para ponerse de espaldas al mar y coger la piedra es indiferente porque el marinero está en una posición libre de la influencia de los cabos; sin embargo, cuando tiene la potala en las manos y debe darse la vuelta para colocarse de cara al mar, el sentido de giro tiene importancia, pues determina si el marinero queda libre del cabo o queda rodeado por él.

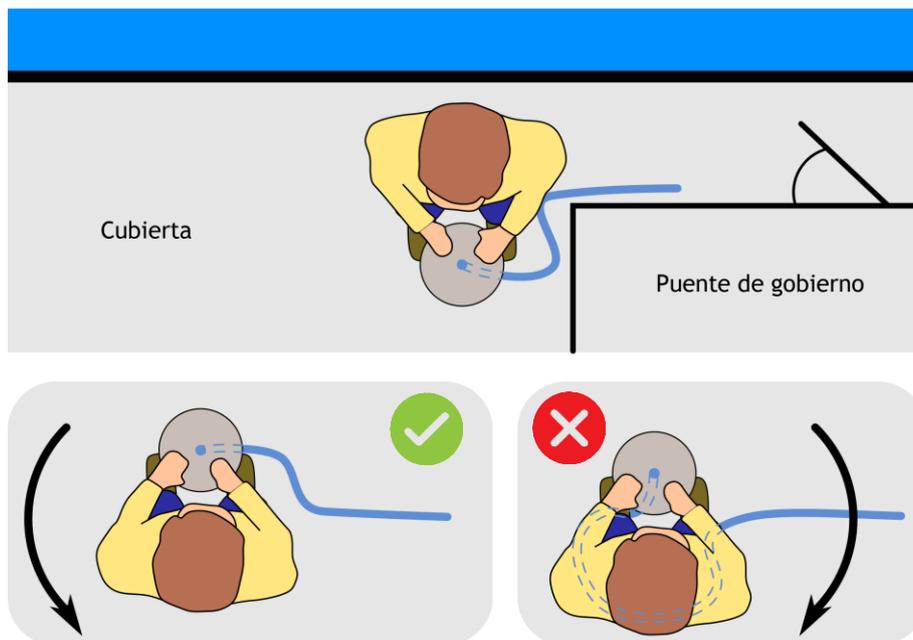


Figura 11. Giro con la potala en las manos

Si el marinero gira hacia su izquierda todo el cabo que une la potala con las nasas le queda por delante del cuerpo, dejándole libre. Al avanzar hacia el costado el marinero va empujando el cabo y en caso de no poder lanzar la piedra al agua a tiempo el tiro del cabo le quita la piedra de las manos sin atraparle en ningún

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

momento. Si el marinero gira hacia su derecha el cabo que une la potala con las nasas le rodea todo el cuerpo, formando un seno a su alrededor. Esto obliga al marinero a tener que desembarazarse del cabo pasando una y otra pierna por encima del cabo antes de poder lanzar la piedra al agua. Si por algún motivo el marinero tarda más en pasar por encima del cabo, el tirón del resto de la línea de nasas aprisiona al marinero arrastrándolo al agua.



Figura 12. Bandeja para pasar las nasas a popa

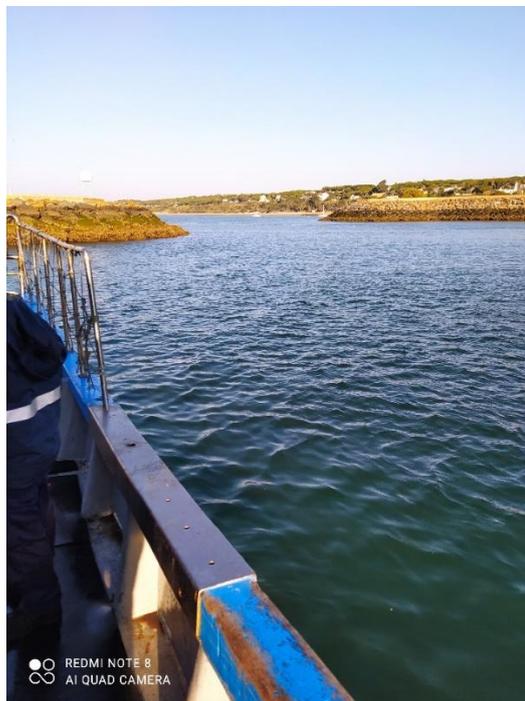


Figura 13. Costado de babor

#### 4.4. Ropa de agua

La ropa de trabajo utilizada por los marineros consistía en tres piezas: chaqueta, pantalón y botas. Las prendas eran impermeables y tenían protección contra la lluvia.

Los marineros utilizaban la ropa de agua porque era muy útil para protegerse del frío y evitar mojarse y no era demasiado incómoda para trabajar estando en cubierta. Sin embargo, reconocen el miedo y lo peligrosa que es cuando caes al agua con esta ropa puesta. Según sus declaraciones, al estar sumergido la presión del agua provoca que la ropa se pegue al cuerpo impidiendo cualquier tipo de movilidad, además de que es una ropa pesada, lo que dificulta nadar hacia la superficie.



Figura 14. Chaqueta



Figura 15. Pantalón



Figura 16. Botas

En cuanto al uso del chaleco salvavidas, la tripulación tiene por norma no usarlo jamás. En caso de mal tiempo la embarcación permanece en puerto y no sale a faenar. La tripulación no usa el chaleco salvavidas por la percepción de los tripulantes de que su uso conlleva más riesgos que beneficios: los tirantes y cintas de los chalecos se enganchan constantemente con las estructuras del barco y con los aparejos de pesca provocando caídas, atrapamientos y arrastres (en decir de los tripulantes de este pesquero).

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

---



Figura 17. Marinero con chaleco. Figura 18. Chaleco salvavidas plegado. Figura 19. Chaleco salvavidas inflado.

#### 4.5. Prevención de riesgos laborales

La embarcación BIENVENIDO PRIMERO es un pesquero de artes menores con eslora inferior a 15 metros por lo que queda fuera del ámbito del Real Decreto 1216/1997 por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. La embarcación queda bajo el ámbito de la normativa preventiva general.

El armador no realizó ninguna evaluación de riesgos ni planificación preventiva en la embarcación. Tampoco se valoraron las capacidades profesionales del marinero fallecido en materia de seguridad y salud laboral antes de encomendarle las tareas.

Con posterioridad al accidente el armador ha concertado la actividad preventiva con un servicio de prevención ajeno.

Enganche de aparejo y posterior caída al agua de un tripulante a bordo del pesquero BIENVENIDO PRIMERO a 12 millas del puerto de Huelva, el 18 de enero de 2022, con resultado de fallecimiento.

---

## 5. CONCLUSIONES

Del análisis del accidente se concluye que la causa de éste fue el atrapamiento de la pierna del marinero con la línea madre de una cacea de nasas, por una incorrecta ejecución de la maniobra de recogida y lanzamiento de la potala. Esto se debió a la falta de familiarización del marinero con las tareas propias de su puesto de trabajo y sus riesgos asociados.

El marinero accidentado no llevaba puesto el chaleco salvavidas, lo que pudo haber contribuido a su fallecimiento, dado que, al no tener los certificados exigibles, no se ha acreditado que el marinero supiera nadar.

Como factores contribuyentes se encuentran:

- El armador/patrón enroló a un tripulante sin haber tenido acceso a los documentos originales o copias autorizadas acreditativas de su identidad, certificaciones y condición física.
- El accidentado carecía de formación, al no disponer de los certificados de especialidad marítima necesarios para ejercer como marinero en pesqueros españoles.
- El patrón no proporcionó al trabajador formación sobre las tareas a desarrollar y los riesgos de su puesto de trabajo.
- Había problemas de comunicación para indicar al marinero las tareas asignadas y la forma de realizarlas.
- La cultura de trabajo a bordo rechaza el uso del chaleco salvavidas de trabajo.

## 6. RECOMENDACIONES SOBRE SEGURIDAD

Al armador de la embarcación BIENVENIDO PRIMERO:

1. Que establezca, de acuerdo con el servicio de prevención de riesgos laborales, procedimientos seguros para el largado de las nasas, identificando los riesgos y estableciendo medidas para su control.
2. Que valore, de acuerdo con el servicio de prevención de riesgos laborales, la idoneidad de la ropa de trabajo utilizada por los tripulantes en sus tareas en cubierta.
3. Que se asegure de que todos los tripulantes son capaces de comunicarse con suficiente fluidez en español.
4. Que implante un protocolo de familiarización para el personal nuevo que embarca por primera vez a bordo, donde se proporcionen al tripulante nociones básicas de los riesgos de su puesto de trabajo, y se le informe de la metodología de trabajo a bordo.
5. Que no curse el enrole de tripulantes sin la documentación acreditativa de su identidad, certificaciones y condición física.

Al patrón de la embarcación BIENVENIDO PRIMERO:

6. Que imponga el uso del chaleco salvavidas de trabajo a bordo.

## 7. LECCIONES SOBRE SEGURIDAD

El enrole de tripulantes sin haber podido examinar los documentos originales (o copias autorizadas) acreditativos de la identidad y titulación de los interesados, puede dar lugar a situaciones fraudulentas como la que se produjo en este accidente, permitiendo que puedan embarcar trabajadores sin una mínima formación en pesqueros españoles. Todos los intervinientes en el proceso de contratación y enrole (patrón, armador, cofradía, capitanía marítima) deben ser conscientes de esta situación.