¡ A golpe de mar, pecho sereno !

Revista de divulgación marítima Nº 214 / abril 2026

RECALADA

Asociación Vasca de Capitanes de la Marina Mercante-AVCCMM Merkataritza Itsasketako Kapitainen Euskal Elkartea-MIKEE

Bilbao PORT

Compromiso

Hacer del transporte marítimo una alternativa eficiente y más sostenible que responda a las nuevas necesidades del entorno empresarial y social

ECOPORTS EMAS EPD

www.bilbaoport.eus

ACONTECIMIENTOS

En estos últimos dos meses los marinos hemos cobrado cierto protagonismo en los medios de comunicación. Lamentablemente, esto no se debe a nuestra importante contribución al comercio, sino -como ocurre habitualmente- al tener un cierto protagonismo en conflictos o en accidentes, en este caso la guerra entre EEUU-Israel e Irán.

Mucha gente ha descubierto el estrecho de Ormuz e incluso el Golfo Persico y su importancia para la actividad económica del mundo por causa de la agresión israelí y norteamericana a los iranies y de rebote a Oriente Medio. Como consecuencia distintos medios de comunicación se han puesto en comunicación con nuestra Asociación. Sin embargo, su interés principal no es conocer nuestra opinión profesional sobre la difícil situación que están viviendo los marinos en el Persico, sino un titular impactante, como el de un marino varado (quiero creer que sea una metáfora), es lo que necesitan los medios de comunicación para tener audiencias y lectores. Esperemos que se llegue pronto a un acuerdo y esta situación tan grave que nos puede llevar a una Guerra Mundial termine, y no haya más marinos asesinados (unos 10) y los cerca de 20000 marinos que están retenidos sean liberados y no se convierta en una crisis humanitaria.

Desde hace años, los marinos somos un colectivo desconocido y con poca influencia. Incluso sufrimos un descarado intrusismo por parte de otras profesiones que ocupan puestos para las que nosotros, por formación, somos los competentes. Por ello, son tan necesarias las asociaciones de marinos y su trabajo en conjunto. En este sentido, diversas organizaciones del Estado nos hemos unido para crear FESMAR (Federación Estatal de Marinos Mercantes), que se constituirá en A Coruña el próximo mes de Junio. Asimismo, formamos parte de asociaciones internacionales como CESMA e IFSMA para defender nuestros intereses en Europa y en la OMI.

Para finalizar, cabe destacar una buena noticia. El pasado 24 de febrero, Argentina firmó el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, que entrará en vigor en 2027. Se necesitaban 22 países y, con Argentina, ya son 28. Además, se requería que la flota sumara 3600 pesqueros; con esta firma se ha alcanzado la cifra de 3754. Tras 50 años desde la firma del Convenio de Torremolinos, finalmente entrará en vigor un Convenio que va a regular la seguridad de los barcos de pesca (a partir de 24 metros). Esto hará que los mares sean más seguros. Aunque, tengo un regusto amargo con una Europa que gusta dar lecciones, de los 22 países marítimos de la Unión solo 9 hemos firmado, y algunos de los importantes como Italia, Grecia o Irlanda, entre otros, no lo han hecho.

Capitán, Patxi J. Odiaga Gorostizu

Presidente de la AVCCMM

Nota: La excursión anual de la AVCCMM va a ser el próximo sábado 16 de mayo a la Pasaia Itsas Festival y posterior comida en la Sociedad Itzalpe de la Parte Vieja de Donostia. El precio 60€. Abierta a socios y amigos, para apuntarse vía e-mail, por teléfono o en el local de la Asociación.

RELEVO EN EL PUENTE

RECALADA (Depósito legal: BI-1389-9), es una revista técnica y plural que puede coincidir con las opiniones de los que en ella colaboren, aunque no quiera eso decir que necesariamente las compartan.
Los artículos para publicar se enviarán al e-mail "recalada@avccmm.org" . Tienen que ser sobre tema marítimo y una extensión máxima que no sobrepase las 8 páginas en word. Si pasa, lo dividiremos en dos artículos.

Es propiedad de la: Asociación Vasca de Capitanes de la Marina Mercante
C/ Bailén, 5 Planta -1, 48003 Bilbao Bizkaia España
Fijo : 944166506 Móvil : 636449054 email : avccmm@avccmm.org Web : www.avccmm.org

MAYDAY IMPUESTO O FORZADO: SILENCIO RADIO POR SEGURIDAD

PARTE 1

Ver artículo completo

CAPT. ALICE WOLF URQUIZA

Según Hakan Agnevall, CEO de Wärtsilä, la encalladura del *Ever Given* en el Canal de Suez generó pérdidas superiores a 10.000 millones de euros diarios, evidenciando la magnitud del transporte marítimo —responsable de aproximadamente el 90 % del comercio mundial y generador de más de 23 millones de empleos entre 1995 y 2020— y la intensa presión operativa sobre el Capitán.

El sector, con una flota global de unos 115.000 buques (50 % propulsados por diésel, 48 % adaptados a combustibles alternativos —incluido GNL— y un 2 % con energías limpias), afronta una transición energética compleja. Sin embargo, la principal novedad radica en la creciente incertidumbre geopolítica, que afecta directamente a la seguridad marítima, las cadenas logísticas y el flujo de inversiones, comprometiendo suministros y bienestar económico.

Las amenazas derivadas de la guerra híbrida —ataques a buques, bombardeos en zonas como el Estrecho de Ormuz o sabotajes a cables submarinos (por donde transita el 95 % de las transacciones globales)— incrementan el riesgo operacional. En este contexto, el Capitán mantiene la primacía del mando, priorizando la seguridad de la tripulación y del buque, pudiendo emitir un *Mayday*, varar, fondear o abandonar la nave por causa de fuerza mayor. Las comunicaciones deben ser mínimas, precisas y seguidas de silencio radioeléctrico por seguridad.

En caso de abordaje o asalto, el mando puede cederse por coerción, pero debe activarse un *Mayday* conforme al capítulo IV del SOLAS. Los Estados responsables de zonas SAR están obligados, según el Convenio SAR (Hamburgo 1979), a coordinar y asistir, respetando la autoridad técnica del Capitán. Toda incidencia debe registrarse en el Diario de Navegación, evitando la consideración del buque como derrelicto y posibles implicaciones del Convenio de Nairobi.

El buque mercante opera cada vez más condicionado por factores externos: tensiones en estrechos estratégicos, cambios regulatorios (UNCLOS), presiones arancelarias, seguros, ciberseguridad y exigencias aduaneras (como cláusulas BIMCO). Estas dinámicas pueden situar a un buque, inicialmente conforme a derecho, en escenarios de inseguridad jurídica en aguas internacionales.

Finalmente, la convergencia de digitalización, inteligencia artificial, normativa ambiental y complejidad legislativa incrementa la carga operativa a bordo, recayendo en última instancia sobre el Capitán, figura clave en la gestión integral del riesgo marítimo contemporáneo.

PARTE 2

En el artículo completo, en el QR, se describe un contexto geopolítico-marítimo caracterizado por una intensa proyección internacional de Estados Unidos, mediante despliegues diplomáticos, económicos y navales orientados a consolidar corredores de seguridad (especialmente en el Pacífico), reforzar alianzas estratégicas y asegurar recursos críticos —energía, tierras raras y cadenas logísticas—. Iniciativas como *MAGA, MASA, TRIPP* y la *Pax Silica* articulan una estrategia que integra seguridad económica, inteligencia artificial y control del transporte marítimo, generando presión sobre socios y competidores.

Estas dinámicas afectan directamente al comercio marítimo, particularmente al tráfico de crudo, cuya distorsión repercute en combustibles, fletes y estabilidad de mercados globales. Zonas estratégicas como el Golfo Pérsico —clave por concentrar más del 20 % de la energía mundial— adquieren relevancia crítica, mientras se subraya la necesidad de mantener la mar como espacio seguro, regulado y orientado a la paz, evitando una sobrerregulación que incremente la fatiga operativa a bordo.

China, altamente dependiente del comercio marítimo para sostener su mercado global, basa su seguridad en la continuidad del tráfico mercante, especialmente en el suministro energético desde el Golfo. Paralelamente, Rusia y China desarrollan estrategias de influencia: Rusia mediante flota petrolera “en la sombra” y evasión de sanciones, y China a través de control de infraestructuras estratégicas y deuda soberana. La competencia por el control de rutas, puertos y estrechos refuerza la importancia del dominio marítimo global.

En este escenario, la interdicción marítima adquiere protagonismo como herramienta jurídica y operativa. Organismos como la OFAC (EE. UU.) y la OFSI (Reino Unido) ejecutan sanciones que afectan directamente a armadores, aseguradoras P&I y operadores, extendiendo la jurisdicción nacional al ámbito internacional. Estas medidas, junto con operaciones navales como la “Lanza del Sur”, buscan controlar tráficos ilícitos (crudo, drogas) tanto en aguas jurisdiccionales como, de forma más controvertida, en alta mar mediante criterios consuetudinarios o acuerdos multilaterales.

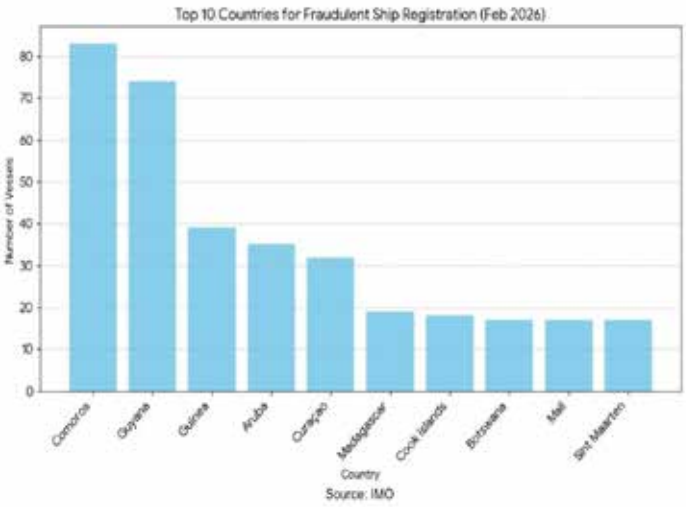
Finalmente, se destaca el incremento de prácticas irregulares en la flota mundial: uso de banderas falsas, buques apátridas, certificados fraudulentos e incluso manipulación de números IMO, afectando a petroleros, graneleros y portacontenedores. Esta “flota en la sombra” distorsiona el mercado de fletes, incrementa riesgos operativos y jurídicos, y añade una capa adicional de complejidad a la gestión del buque, que recae, en última instancia, sobre el Capitán.

En la práctica operativa, el buque depende de su pabellón y de la validez de sus certificados; sin embargo, la recepción a bordo de documentación o instrucciones de dudosa legalidad compromete la seguridad jurídica. Ningún Estado puede controlar por sí solo estos tráficos, requiriéndose cooperación internacional y vigilancia satelital, aunque con eficacia limitada dada la naturaleza abierta de la mar. La mar es la mar...

En este contexto, el artículo 92 de UNCLOS —que consagra la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón en alta mar— se ve erosionado por prácticas como el uso de banderas múltiples o falsas, generando situaciones de apatridia y vulnerabilidad jurídica. Asimismo, el artículo 97 protege al Capitán al limitar la jurisdicción penal al Estado del pabellón o de nacionalidad, reforzando su posición frente a injerencias externas.

Los artículos relativos a piratería (100–107) establecen el deber de cooperación internacional, la definición jurídica de actos piráticos y la potestad universal de apresamiento por buques de guerra autorizados, incluyendo responsabilidades en caso de actuación indebida. Complementariamente, los artículos 110 y 111 regulan el derecho de visita y persecución (*hot pursuit*), permitiendo la inspección o persecución de buques bajo sospecha fundada (piratería, trata, falta de nacionalidad, etc.), siempre bajo condiciones estrictas.

No obstante, la práctica reciente muestra una ampliación de facto de estos supuestos mediante sanciones económicas y criterios de seguridad nacional. Organismos como OFAC y OFSI, junto con operaciones navales, han propiciado la detención de buques incluso en escenarios jurídicamente controvertidos. Ejemplo de ello es la interdicción del petrolero *Aquila II*, interceptado tras evadir persecución en el área INDOPACOM por operar presuntamente bajo sanciones.



Buques petroleros Aquila II y Bella 1/ Marinera

En síntesis, la combinación de flota "en la sombra", banderas fraudulentas y expansión de la interdicción marítima está tensionando el equilibrio entre libertad de navegación y control estatal, incrementando la inseguridad jurídica y operativa para el buque, la tripulación y, en particular, para el Capitán.

El caso del **petrolero *Aquila II*** ilustra la expansión operativa de la interdicción marítima más allá de los espacios tradicionales de control.

Según fuentes oficiales, fuerzas estadounidenses ejecutaron un d**erecho de visita, interdicción y abordaje** sin incidentes en el área de responsabilidad de INDOPACOM, tras una persecución transoceánica desde el Caribe, en el marco de la aplicación de sanciones sobre el tráfico de crudo vinculado a Venezuela y a la denominada "flota en la sombra". El buque, presuntamente implicado en transporte de hidrocarburos sancionados mediante cambios de pabellón e identidad, fue seguido durante miles de millas náuticas hasta su interceptación en el océano Índico, en proximidad a Indonesia.

Desde una perspectiva técnico-marítima, la operación plantea objeciones relevantes. La interdicción se produce en una zona de tránsito complejo —como el entorno del estrecho de Sonda— caracterizada por corrientes variables, limitaciones de calado y navegación restringida para grandes petroleros, lo que incrementa el riesgo para la seguridad del buque, la tripulación y el propio tráfico marítimo. A ello se suma el hecho de encontrarse en régimen de **paso inocente o tránsito internacional**, lo que tensiona la aplicación práctica del Derecho del Mar.

Aunque Estados Unidos fundamenta estas actuaciones en la lucha contra tráficos ilícitos (narcotráfico, crudo sancionado, buques sin identificación reglamentaria), apoyándose en el concepto de "shadow fleet" definido por la OMI, la ejecución operativa evidencia una ampliación de facto del alcance de la interdicción marítima, extendiendo medidas coercitivas más allá de aguas jurisdiccionales.

En este contexto, desde el punto de vista del mando, un Capitán podría verse obligado a priorizar la **seguridad náutica** frente a la acción militar externa, adoptando medidas como: solicitud de auxilio mediante *Mayday*, maniobra hacia puerto seguro bajo jurisdicción costera, fondeo de emergencia o incluso abandono del buque por causa de fuerza mayor. Estas decisiones no implican incumplimiento normativo, sino defensa activa de los principios de seguridad marítima y del propio marco de UNCLOS.

En síntesis, el caso evidencia la colisión creciente entre **libertad de navegación, jurisdicción del Estado del pabellón y prácticas de interdicción extraterritorial**, introduciendo un nivel elevado de incertidumbre operativa y jurídica para el Capitán y la navegación comercial internacional.

El caso del *Bella 1 / Marinera* evidencia las tensiones jurídicas en torno al **cambio de pabellón durante persecución** y la aplicación extensiva de la interdicción marítima.

Se trata de un petrolero (IMO 9230880) que, tras operar como *Bella 1* —vinculado a sanciones por tráfico ilícito de crudo— fue considerado **buque apátrida** por uso de pabellones falsos, lo que habilita su persecución conforme al Derecho del Mar. Durante dicha persecución, el buque inició un **cambio de registro a Rusia**, adoptando el nombre *Marinera* y puerto de matrícula en Sochi, generando controversia sobre la validez jurídica de ese cambio en tránsito.

El artículo 92 de UNCLOS establece la jurisdicción exclusiva del Estado del pabellón y prohíbe cambios de pabellón durante el viaje salvo transferencia efectiva de propiedad o registro. No obstante, la interpretación no impide el cambio en sí, sino su uso fraudulento sin respaldo registral. La clave jurídica radica en determinar **cuándo se perfecciona dicho cambio** (registro efectivo vs. simple rotulación en casco) y si éste interrumpe o no el derecho de persecución.

Estados Unidos fundamenta su actuación en una **persecución previa (“hot pursuit”)**, argumentando que no estaba obligado a cesarla pese al cambio de estatus del buque. Por su parte, Rusia invoca vulneración del artículo 92 al considerar que el buque ya estaba bajo su pabellón al momento de la detención. Esta discrepancia refleja un vacío interpretativo que solo puede resolverse en sede judicial internacional.

Operativamente, la intervención —con participación de fuerzas estadounidenses y británicas— culminó con la conducción del buque a puerto seguro(Moray Firth, Escocia), bajo orden judicial estadounidense basada en basada en sanciones OFAC por vínculos con comercio de crudo iraní. Este enfoque evidencia una **extensión práctica de jurisdicción nacional a alta mar**, apoyada en criterios de seguridad nacional.iva, el buque depende de su pabellón y de la validez de sus certifica.

En síntesis, el caso subraya

- La vulnerabilidad jurídica de buques con historial de **banderas de conveniencia o fraudulentas**.
- La ambigüedad del **cambio de pabellón en navegación** bajo UNCLOS.
- La consolidación de la **interdicción marítima extraterritorial** como instrumento operativo.

Todo ello incrementa la inseguridad jurídica y operativa, situando al Capitán en un escenario donde confluyen derecho internacional, sanciones económicas y acción naval coercitiva.

CONCLUSIONES

1. Se necesita una **Conferencia sobre Transporte Marítimo Internacional** con implicación de todos los estados con intereses marítimos, orientada a reforzar la gobernanza global del sector.
2. Creación de un **único Registro Marítimo Universal OMI** con pabellón y régimen de tasas propias, sustituyendo los pabellones nacionales, excepto para buques de las Armadas o policiales, con el fin de eliminar banderas de conveniencia y fraudes registrales.
3. **Mantenimiento del sistema actual de Inspecciones, Sociedades de Clasificación, Seguros marítimos y control portuario (PSC)**, consolidando su mejora continua conforme a las necesidades operativas de la Marina Mercante Mundial.
4. **Replanteamiento del concepto de Aguas Internacionales, alta mar**, con asignación de responsabilidades marítimas a Estados ribereños, en línea con las zonas SAR, bajo supervisión normativa de la OMI.
5. **Creación de Zonas de Influencia Marítima Seguras** como Estrechos, Pasos, Canales, etc con Estatutos Propio y gestión bajo jurisdicción del país ribereño que las sostiene, coordinados por OMI.
6. **Creación de Zonas Marítimo-Portuarias a Regenerar Económicamente**, (p. ej., Yemen, Somalia, Sudán), bajo supervisión de autoridad internacional, con capacidad de crear industrias de transformación y libres de actividad armamentística.
7. Reconocimiento del principio de que el **Capitán**, en materia de responsabilidad penal derivada de su ejercicio profesional, pueda ser juzgado por las autoridades judiciales de su Estado de nacionalidad, si así se establece mediante acuerdo internacional. (Al igual que Estados Unidos y Francia negocian de forma particular con muchos países del mundo la aplicación del art. 98 del Estatuto de Roma para evitar que sus ciudadanos sean juzgados por la Corte Penal Internacional y sean juzgados en Estados Unidos y Francia respectivamente).
8. Desarrollo ulterior de estas líneas mediante instrumentos jurídicos internacionales que **armonicen seguridad marítima, jurisdicción, comercio y estabilidad geopolítica**, preservando l**a seguridad de la navegación, la tripulación y el buque**.

Final feliz de un naufragio trágico

La goleta *María Lorenza* (1883–1918)

En 1918, el naufragio de la goleta María Lorenza dio lugar a una de las tragedias humanas más extremas de nuestra historia marítima. Supervivencia, desesperación y rescate se entrelazan en un episodio que muestra, sin artificios, la fragilidad y la fortaleza del ser humano frente a la mar.

La goleta María Lorenza, antigua "Dorane" botada en 1.883

Vicente L. Sanahuja

Artículo publicado originalmente en la revista del ISM «Mar» (octubre de 2016). Transcripción libre: **Telmo Samikola**

El naufragio del "María Lorenza" sucedió en 1918. Se trata de una tragedia humana de dimensiones épicas de las que solían ocurrir en la mar en centurias anteriores: un puñado de hombres se ven obligados a abandonar el buque que se hundía en un bote y, al paso de los días, la falta de víveres y agua, junto con la desesperación, los lleva a la degradación humana, a la consideración del asesinato y del canibalismo como fuente de supervivencia, y al encuentro de su condición animal más primitiva.

Centrándonos en la vida marítima del "María Lorenza" -antigua Dorane- esta se puede dividir en dos etapas. La primera, desde su botadura en 1883 en los astilleros Soren Abrahamsen, en Nordby, con el nombre de "Dorane" y, una segunda, a partir de 1918, cuando, después de pasar por manos de varios armadores daneses -Christian Hansen Nielsen, A/S AP Clausen, de Nordby y Jon Petur Sigurdson-, el bonito bergantín se vende a Elorza y Lafuente, quienes, en 1918, lo matriculan en Montevideo y le ponen bandera uruguaya, como solían hacer muchos armadores españoles.

Si bien, bajo bandera danesa, su vida fue larga y no exenta de grandes peligros, como era la vida marítima de todos los traga vientos, bajo contraseña uruguaya e intereses españoles su existencia fue breve, trágica y esperpéntica.

Una dramática y efímera historia ya que vino, salió y se hundió. Pero la tragedia, narrada y novelada por Rafael Sánchez Echegaray en el libro "Naufragios en la Costa de Cantabria", quedaba también reflejada en la prensa del momento en el diario "La Acción" de Madrid (edición del 25 de enero de 1918), que, con imprecisiones en el texto, cuenta los hechos de la siguiente manera:

…" Espantosa odisea de algunos náufragos".

La goleta "María Lorenza" a merced del temporal. El naufragio. En el bote, los náufragos enloquecen y un perro se vuelve hidrófobo. Para alimentarse, devoran a un perro y quieren comerse unos a otros. Un cadáver. ¿En salvo?.

Santander, 24 (11 n.). - La goleta "María Lorenza", de 500 toneladas, de esta matrícula y propiedad de los señores Elorza y Lafuente, salió de Bilbao para Avilés el día 19, con 150 toneladas de mineral, llevando 11 tripulantes: Rafael Venerado, capitán; Manuel Castro, contramaestre; Felipe Glabancho, cocinero; Anastasio Erezuma, cocinero; Ángel y Saturnino Pilago, Salvador Vidal, Avelino Aruce, Agustín Ajeitos, y Gerardo García, marineros.

Media hora después de haber salido de puerto, un violento huracán desarboló la embarcación, y así continuaron hasta las once del día siguiente, en que la goleta comenzó hacer agua.

Resultando insuficientes las bombas de achique, se embarcaron en un bote de motor, llevandose consigo gasolina, víveres, varios barriles de agua y dos perros. Navegando en busca de tierra firme pasaron la noche, y así se les terminó la gasolina.

Divisaron la costa, y cuando se dirigían hacia ella, el viento les arrojó mar adentro. En la lucha por salvarse, arrojaron al mar el agua y los víveres, y desde entonces perdieron toda esperanza de salvación. Rezando pasaron otra noche y, al amanecer, comenzaron a sentir una sed devoradora. En contra de lo que el capitán les prohibía, bebieron agua del mar, que les avi la sed. El marinero Gerardo García se sintió con fiebre y bebió más agua salada que los otros. Los compañeros debieron abalanzarse sobre él para impedirle que siguiera bebiendo y, poco después, la fiebre de Gerardo se elevó a muchos grados; el enfermo daba gritos espantosos y hacia gestos que horrorizaban. Poco a poco se iba volviendo loco.

El día 23, extenuados, sin fuerza para remar, pusieron un impermeable en un palo para que sirviera de vela. El cocinero se contagió del mal de Gerardo, y la situación se hizo dificilísima. Un perro se sintió hidrófobo y hubo que arrojarlo al mar. El cocinero dio una cuchillada al perro que quedaba a bordo y lo devoraron crudo. Uno de los náufragos terminada la carne del perro, propuso echar a suertes y que muriese un náufrago, para alimentarse los demás con su carne.

Ya comenzaron a luchar, cuando el capitán les pudo reducir. El día 23 vieron pasar un barco, que no les hizo caso por creerles muertos, dada la inmovilidad de todos.

Al final la goleta "Víctor" les recogió, pero ya había muerto Gerardo. Los demás estaban gravísimos" …

Diario "La Acción" de Madrid, edición del 25 de enero de 1918

En realidad, fue el buque "María Gertrudis" quien recogió y llevó a puerto a los náufragos.

Los náufragos y el armador de la goleta, saliendo de la parroquia donde fueron a cumplir la promesa hecha durante los 5 días que estuvieron a merced de las olas

Esto, si alguien se escandaliza, nos ocurriría a cualquiera de nosotros en determinadas circunstancias y nos recuerda que la condición de "mono civilizado" que tenemos se limita al primer milímetro de nuestra capa cerebral.

De hecho, las historias marítimas decimonónicas sobre este tipo de comportamientos en la mar son muy numerosas y están justificadas por el formidable medio hostil que representa la mar, en donde la vida humana manifiesta toda su fragilidad, y muestra que el instinto de supervivencia del ser humano es de acero forjado.

Asamblea General Anual 2026 de la AVCCMM

Capt. Ainara Jáuregui

ENCUENTRO, RENOVACIÓN Y COMPAÑERISMO EN BILBAO

Amplia participación, cambios en la Junta Directiva y el valor de reencontrarse: así transcurrió la jornada del 7 de marzo, que volvió a confirmar la vitalidad de la Asociación Vasca de Capitanes de la Marina Mercante.

UNA CITA MARCADA EN EL CALENDARIO

El pasado **7 de marzo de 2026, la Asociación Vasca de Capitanes de la Marina Mercante** celebró su Asamblea General Anual en la sede de la Asociación, en **Bilbao**. La jornada volvió a poner de manifiesto la fortaleza y el compromiso del colectivo, tanto por la notable participación presencial como por el elevado número de delegaciones de voto, reflejo del interés continuado de los asociados por la vida y el futuro de la AVCCMM.

Así nos lo tomamos al llegar al apartado económico, con buen humor.

BALANCE DEL AÑO Y MIRADA A 2026

A lo largo de la Asamblea se recorrieron los distintos puntos del orden del día: la actividad desarrollada en el último ejercicio, la situación económica y los planes previstos para 2026, en un ambiente constructivo y de colaboración. Hubo también espacio para el recuerdo, con un respetuoso minuto de silencio en memoria de los compañeros fallecidos.

RELEVO EN LA JUNTA DIRECTIVA

J. Altonaga_Tesorero entrante

Uno de los momentos destacados de la jornada llegó con los **cambios en la Junta Directiva**. Desde estas líneas queremos **agradecer de manera muy especial la dedicación, el esfuerzo y la valiosa contribución** de quienes dejan la Junta: **Manuel Martínez Barturen** e **Iñaki Mandalúniz**, este último con un reconocimiento unánime por su excelente labor en la renovación y modernización de la revista Recalada. Al mismo tiempo, damos una **calurosa bienvenida** a los nuevos miembros que se incorporan a la Junta Directiva: **Ainara Jáuregui y Jesús Altonaga**, a quienes deseamos el mayor de los éxitos en esta nueva etapa de servicio a la Asociación.

TRADICIÓN Y MEMORIA COMPARTIDA

Cerrada la parte formal, y como marca la tradición, los asistentes compartieron la **comida anual en la Sociedad Bilbaína**, que resultó, una vez más, **agradable y distendida**. El encuentro incluyó un emotivo **brindis en recuerdo de nuestro compañero Eduardo Cruz**, que no pudo acompañarnos en esta ocasión, pero estuvo muy presente en el ánimo de todos.

REENCUENTROS QUE FORTALECEN

La sobremesa transcurrió entre **conversaciones animadas, reencuentros y charlas** que, en algunos casos, sirvieron para ponerse al día con compañeros a los que no se veía desde hacía años. Un recordatorio de los lazos personales y profesionales que caracterizan a la Asociación.

Como colofón a la jornada, los más resistentes prolongaron el encuentro en los lugares habituales, donde la camaradería continuó entre **copas, risas y un ambiente festivo**, alargando la velada de manera tan elegante como cordial, fiel al espíritu de amistad que siempre ha acompañado a la AVCCMM.

Una Asamblea más que reafirma que, además de una asociación profesional sólida y activa, seguimos siendo un grupo unido por la mar, la profesión y la buena compañía.

NO ES ORMUZ.
SON LOS BARCOS

Publicado en
campusa Noticias
de la UPV/EHU

JAVIER SÁNCHEZ-BEASKOETXEA
Profesor de Náutica en la Escuela de Ingeniería de Bilbao

Hicieron falta millones de años de actividad geológica y de tectónica de placas para crear la península arábiga, el golfo Pérsico, la forma de sus costas y sus inmensos recursos petrolíferos. Hicieron falta miles de años en la historia del ser humano para conformar los pueblos que allí habitan. Pero una sola persona con una sola decisión es capaz de ponerlo todo patas arriba de un día para otro y después solucionarlo para volver a enredarlo todo de nuevo, sobre todo si esa persona se llama Donald J. Trump y es el presidente de los EE.UU. de América.

Según la U.S. Energy Information Administration, desde el año 2020 hasta 2025 pasó anualmente por el estrecho de Ormuz cerca del 28% de todo el petróleo transportado por mar en el mundo. Y esto se debe a que entre los países del Golfo se encuentran algunos de los mayores productores de petróleo y gas del mundo y que, a su vez, estos grandes productores son los mayores exportadores de crudo del mundo. Y como la mayor parte del petróleo que sale del Pérsico lo hace por vía marítima en grandes buques petroleros, no hay forma de evitar que cualquier problema que entorpezca el tráfico marítimo en el estrecho de Ormuz, única salida y entrada al Golfo para los buques mercantes, sea un importantísimo revés para el mercado del petróleo, y, por ende, para la economía mundial, que está basada en buena parte en el petróleo como fuente de energía.

Cerrar el estrecho de Ormuz es sencillo para cualquier país de la zona (o de otra zona, pero con poder, como EE.UU.) con voluntad de hacerlo –no entro en si es legal o no-. Es cierto que es ancho, unas cuatro veces más que el estrecho de Gibraltar, pero las aguas navegables para los grandes petroleros (y los que operan allí son los más grandes del mundo para aprovechar el largo viaje), no son tan anchas, y con solo la amenaza real de que un petrolero pueda ser atacado, la mayoría de las empresas navieras se lo pensarán mucho antes de enviar uno de sus barcos a cruzar Ormuz.

Además, el abrir el paso con una tregua temporal poco sólida no es condición suficiente para que los petroleros vuelvan a la zona, (una vez que les dejen salir, claro). Pocas navieras se atreverán a meter allí sus barcos sin garantías de que, tras cargar sus tanques, vayan a poder salir de nuevo. Además, los seguros se pueden negar a asegurar esos buques o a hacerlo con unas sobreprimas excesivas, o incluso puede haber tripulantes que se nieguen a entrar allí, como ya pasó en la Guerra del Golfo en los 90.

Por tanto, creo que, mientras no se reconduzca el conflicto al estado anterior a la decisión de Trump

de atacar a Irán, la disrupción en el mercado del petróleo va a seguir y nos encaminamos a un encarecimiento de todo, por desgracia. Parece que detrás de las, aparentemente, erráticas decisiones del presidente americano, puede estar la guerra comercial que tiene también con China, que es de los países que más necesita que Ormuz esté abierto (el 25% del petróleo que sale de Arabia Saudí va a China). Quién sabe. China también compra mucho petróleo a Rusia y tiene unas enormes reservas estratégicas. Pero…, "quita y no pon, se acaba el montón", como decía mi madre.

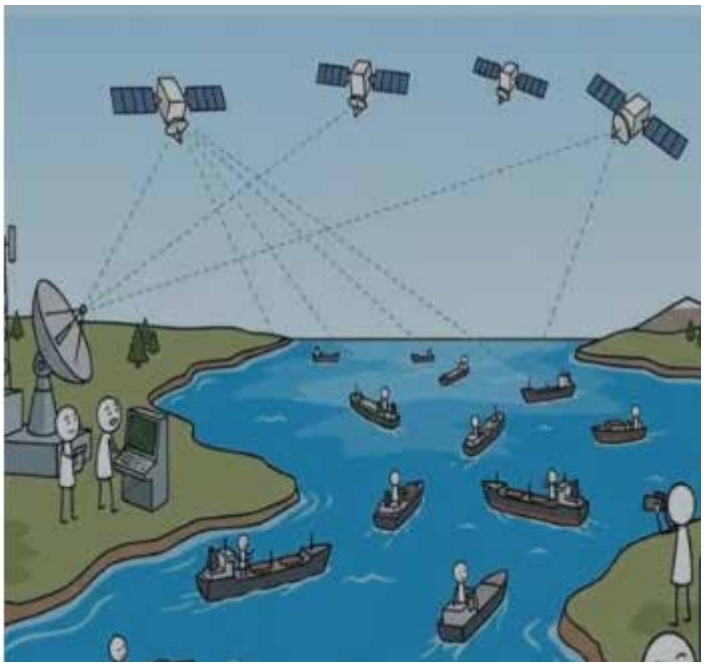
En fin. Una vez más, como ya pasó con el encallamiento del portacontenedores *Ever Given* en Suez hace unos pocos años, la gente ha tomado conciencia de la importancia vital del transporte marítimo en nuestras vidas debido a que la ausencia del tráfico marítimo normalizado afecta a los bolsillos de todos y cada uno de nosotros y ha descubierto que lo importante no es el estrecho de Ormuz, ni el canal de Suez, ni el canal de Panamá, sino que lo importante son los barcos que atraviesan esos puntos clave de la economía mundial.

Y la gran importancia que tiene el tráfico marítimo de mercancías es lo que les da transcendencia a estos enclaves naturales o artificiales.

Claro, Javi. Eso ya lo sabemos. Pero entonces, tampoco son importantes los barcos, sino que lo que es realmente importante es el comercio mundial, me dirá alguno, y con razón.

Y sí, he de decir que quien me diga eso tiene toda la razón. La economía global, el mundo que hemos construido y que nos permite comprar casi de todo a precios relativamente accesibles (sino escandalosamente baratos a costa de algunos pobres trabajando Dios sabe dónde y en qué condiciones) se basa en buena parte en la importancia del comercio internacional. Pero, y aquí quería llegar, este comercio internacional al nivel que hoy en día se da, es posible solo porque hay barcos mercantes, muchos barcos mercantes

Javier Sánchez-Beaskoetxea | Foto: Mitxi. EHU.



y muy grandes, enormes, que pueden transportar montañas de mercancías de forma barata. Y no olvidemos que dentro de estos barcos hay muy pocas personas, gentes de mar, que estarán cruzando los dedos y mirando al cielo para ver si alguno de los misiles que pasan sobre las estelas de sus buques se acerca demasiado a sus camarotes.

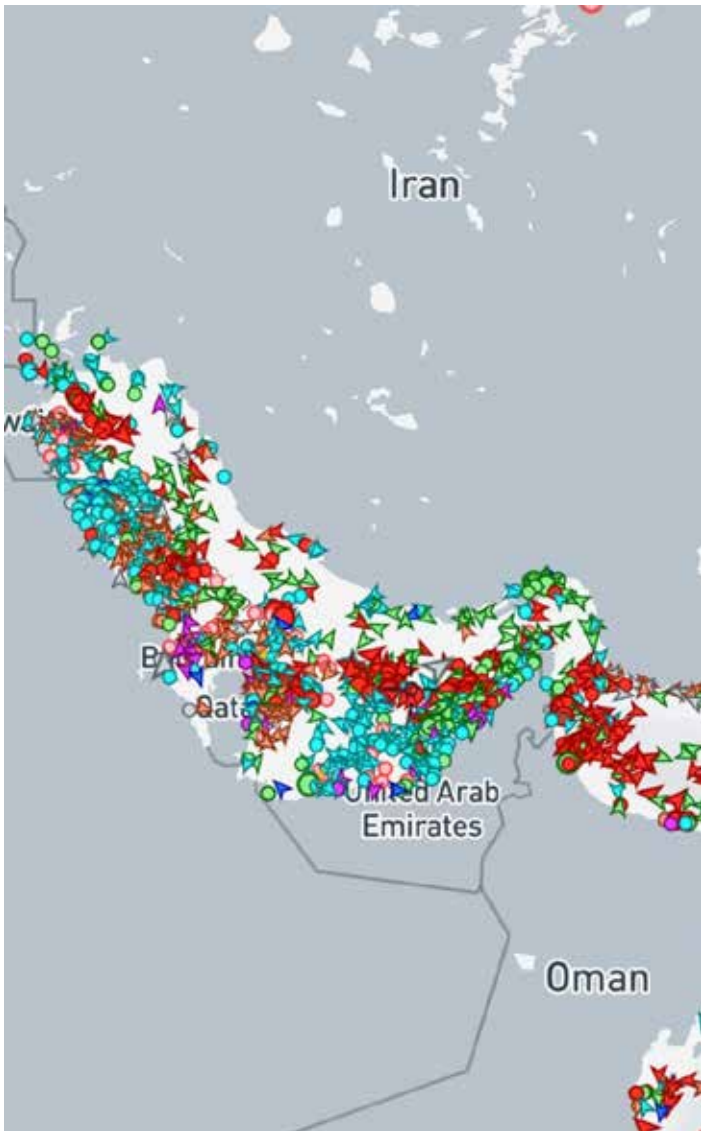
Y ya que tengo, gracias de nuevo, la oportunidad de dirigirme desde aquí a toda la comunidad de nuestra EHU, quiero recalcar, una vez más, la importancia que nuestras enseñanzas náuticas tienen en la sociedad, ya que permiten que todos esos buques que surcan las aguas, a veces turbulentas, de todos los mares, estén tripulados por personas, hombres y mujeres, que han salido de escuelas y facultades de Náutica de todo el mundo, incluyendo la nuestra.

Espero que los medios de comunicación y el mundo en general, cuando las aguas se calmen de nuevo, sigan dándoles a los marinos la importancia que se merecen y que no veamos barcos en las noticias solo cuando hay un accidente, un atasco o cuando nos sube la gasolina porque los petroleros no pueden pasar por el estrecho de Ormuz.

Hace un par de años, la EHU publicó un trabajo escrito por un grupo de profesores de Náutica y de Periodismo bajo el título “Manual del negocio marítimo para periodistas”.

Sé que es mucho pedir, pero estaría bien que algunos medios lo tuvieran a mano en estos días, para que cuando les toque hablar de barcos lo hagan con un poco de precisión y no leamos que hay cientos de barcos “varados” en el Pérsico, en lugar de atrapados o fondeados; o que han atacado un “petrolero” ruso que llevaba gas metano (¿a ver si es que era un gasero?), o cosas así.

Suerte a los compañeros y compañeras que están a bordo de barcos en el Pérsico. Y muchas gracias por permitirnos poder seguir manteniendo en tierra nuestra forma de vida.



Somos los consultores de riesgos y seguros de referencia en el sector marítimo

Gestionamos la mayor Flota de Atuneros de Europa, igualmente damos servicio a Flotas de transporte marítimo, prospecciones marinas o flotas de remolcadores.

www.howdengroup.com

HOWDEN

Un acaecimiento trágico en el viaje de Liverpool a La Habana

Mingorri

Hace unos años, el amigo de la Asociación Vasca de Capitanes de la Marina Mercante, Juan Mari Gondra, nos dejó en depósito un Diario de Navegación de un familiar suyo que estaba ajándose en el camarote de su casa de Mundaka.

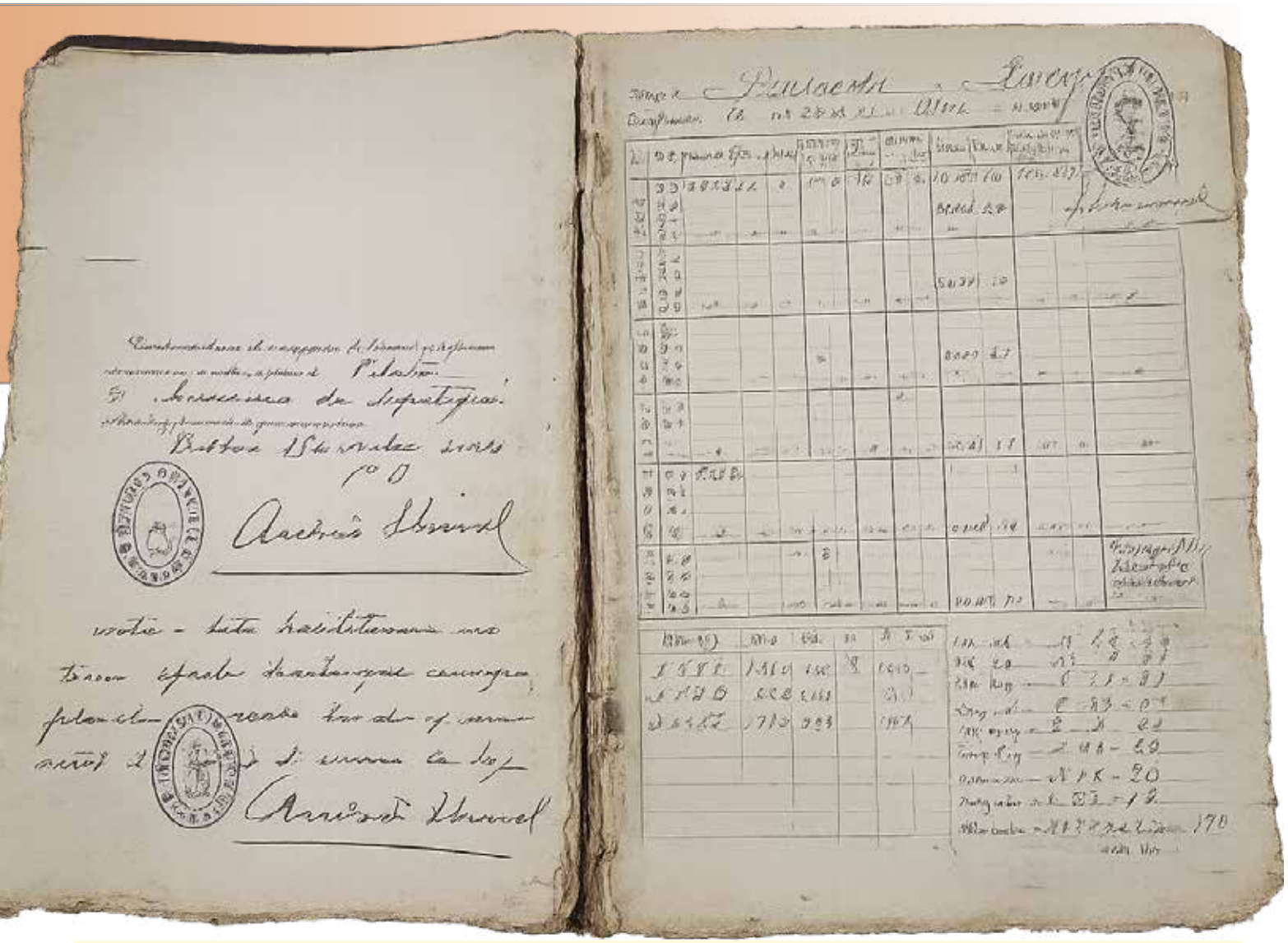
En una de sus singladuras relataba un trágico acontecimiento.

El Diario del Piloto Anselmo de Lopategui fue legalizado un 15 de noviembre de 1904 en la Capitanía de Bilbao. En el folio de legalización está escrita una nota por la que se deduce que Anselmo estaba en prácticas.

En la **singladura 14** del viaje de Liverpool a la Habana, día **30 de mayo de 1905**, en acaecimientos se escribe: *Seguimos la presente singladura con buen tiempo, viento flojito de 3er Cuadrante y marejada tendida del SSE con cielo y horizonte claros …. a las 21 horas el oficial de guardia noto que del pañol de proa salía humo, dio la voz de alarma y al aproximarse al pañol de proa se nota que salen el contramaestre Juan Gondra y el marinero Victoriano Ortube ambos estaban en el pañol y tanto el uno como el otro pudieron con muchísimo trabajo salir a cubierta.*

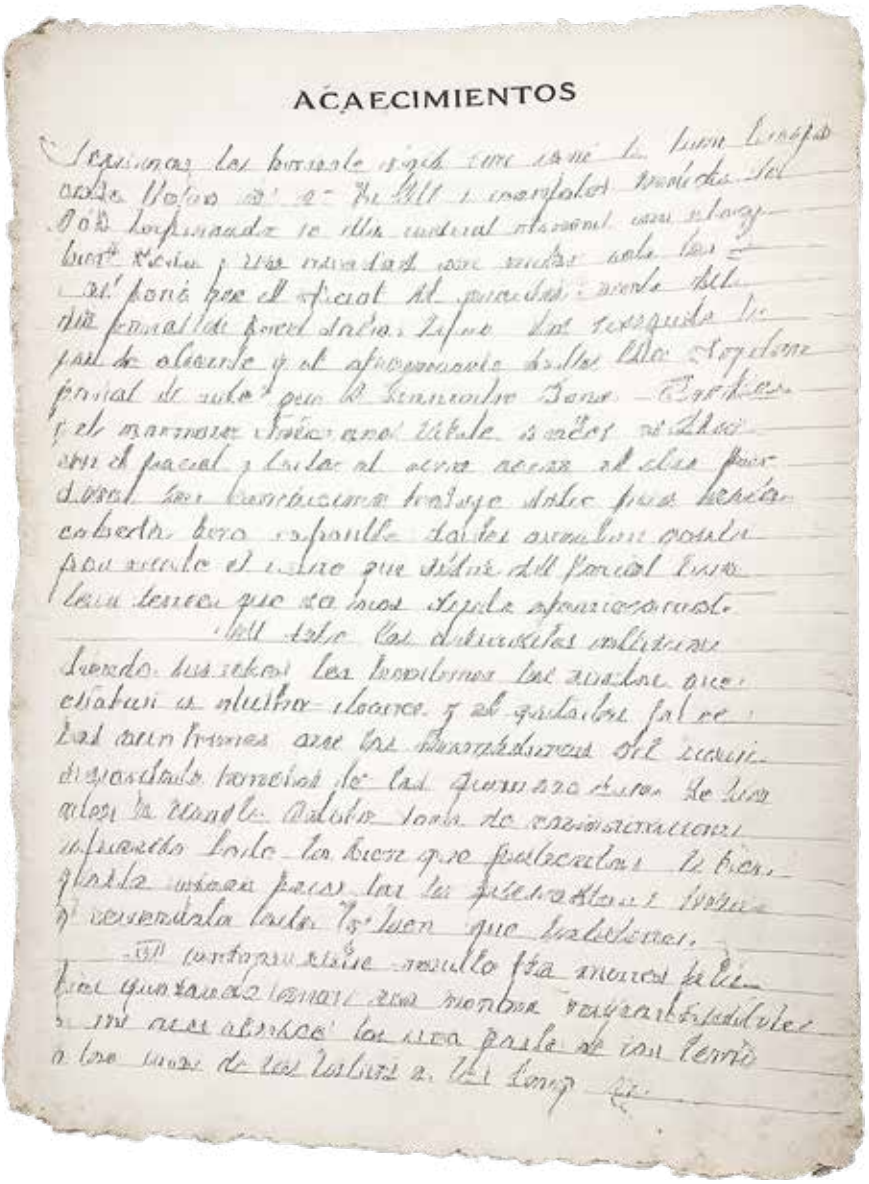
El acaecimiento continúa relatando que se les atendió a los quemados quitándoles la ropa y tratando sus quemaduras, siendo el de más gravedad (cara y cuerpo) el marinero Victoriano y con quemaduras de menor grado (manos y pies) Juan el contramaestre, y finalmente se les acostó en sus camas. Se hace mención a la acción del pasajero Guillermo Paterson en el auxilio a los quemados. Finalmente, el 1er Oficial junto al 2º Oficial y la tripulación consiguen sofocar el incendio a las 23 horas, evitando que se extienda a las bodegas.

En el **día 1 de junio, singladura 16,** en acaecimientos se escribe: *Los dos heridos continúan sufriendo horrores de las quemaduras sobre todo el marinero Ortube que durante la tarde empezó a delirar… y a las 7h y 30m de la noche murió.* Al fallecido se le envolvió con su manta y se desinfecto la litera.



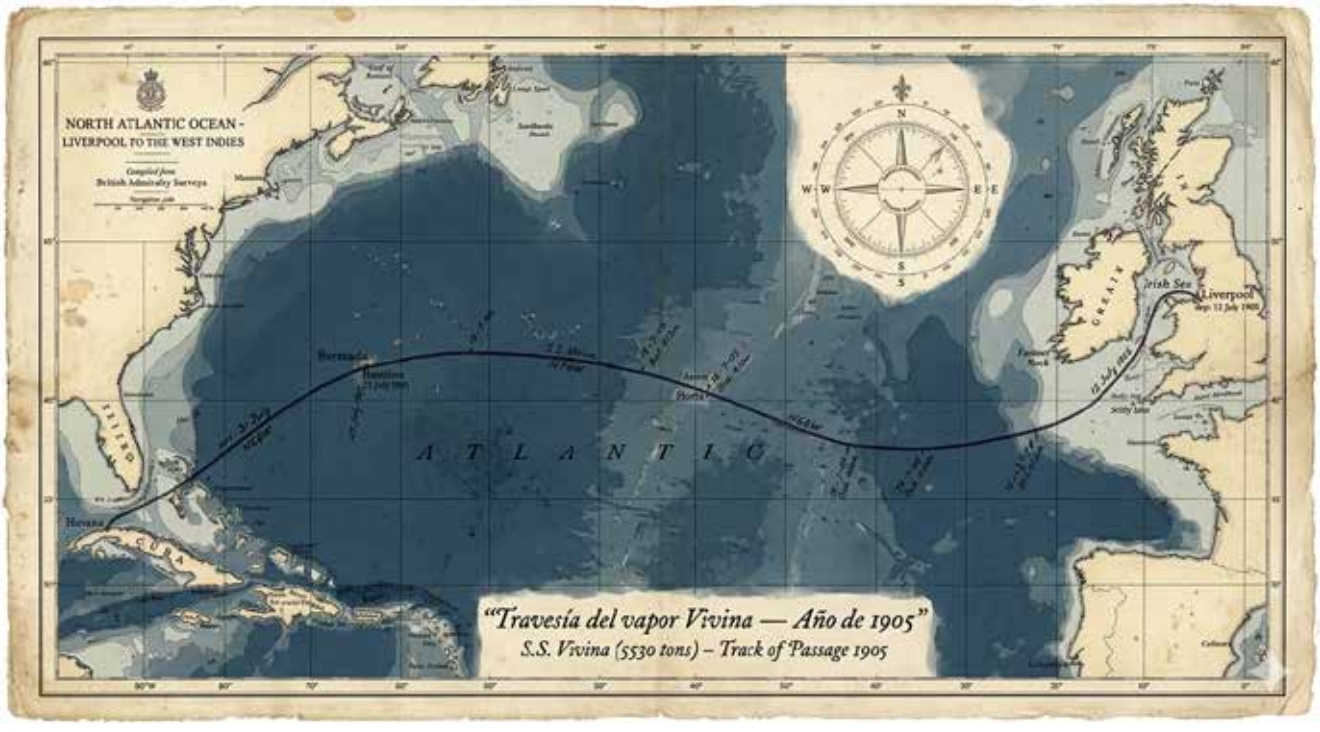
En el **día 2 de junio, singladura 17** del viaje de Liverpool a la Habana en acaecimientos: *Seguimos a toda fuerza de maquina con cielo y horizonte aturbonados viento flojo y variable del 3er Cuadrante durante la tarde tuvimos varios chubascos cayendo bastante agua, el herido paso la tarde bastante sosegada y atardecer tenia mejoría, a las 7h al oscurecer cumplimos con el ultimo deber de darle sepultura al finado Victoriano Ortube.*
En este relato no aparece el nombre del barco en donde sucedieron estos acaecimientos, y es que en el Diario de Anselmo de Lopategui no figura el nombre de barco alguno y aquí comienza una pequeña investigación para descubrir su nombre con ningún resultado. Finalmente hace unos meses, y gracias a otro investigador (el pintor Dario Urzay) y de forma casual, mirando unos periódicos de comienzos de siglo XX nos pasó la siguiente noticia:

D. Luis Casadevante y Novella, Teniente de navío de la Armada, Ayudante de la Comandancia de Marina de Bilbao y Juez instructor de la causa que se instruye por la muerte del marinero de la dotación del vapor Vivina Victoriano Ortube y Uriarte.
Hago saber que habiendo acordado en providencia de esta fecha recibir declaración a los individuos que existan en la Península que pertenecieron a la dotación del vapor Vivina en 1º de junio de 1905, por el presente cito, llamo y emplazo a los citados individuos para que en el término de treinta días, a contar del de la publicación del presente de la Gaceta de Madrid, comparezcan en este Juzgado, sito en la Ayudantía de Marina de Deusto, parea el objeto indicado; bajo apercibimiento que de no comparecer les pararán los perjuicios que marca la ley. Deusto 29 de julio de 1907. = Luis Casadevante. = Por su mandado, Ángel Mera.

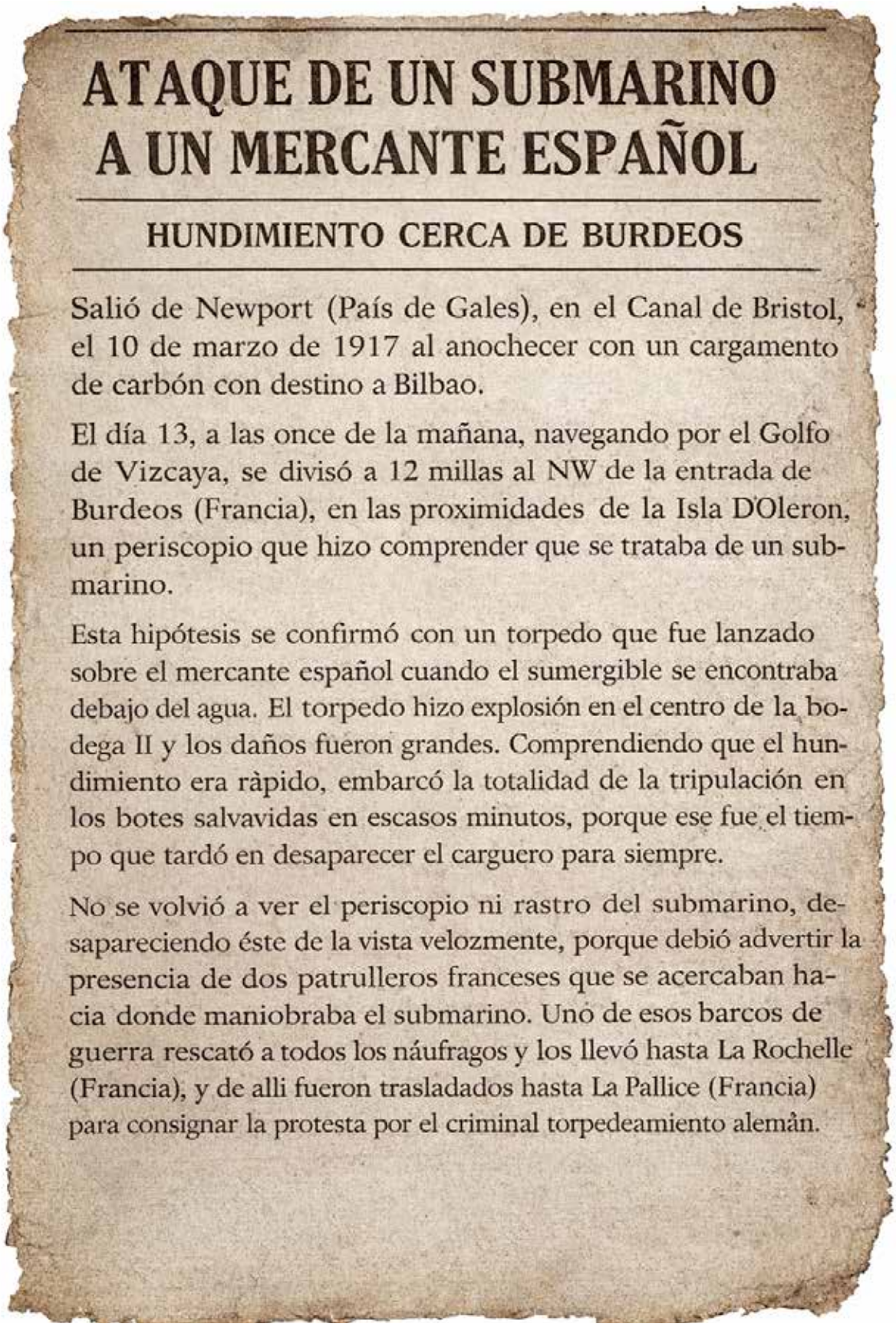


ACAECIMIENTOS

Eureka, descubrimos el barco vapor *Vivina,* perteneciente a la naviera Línea de Vapor Serra, una naviera casi desconocida con sede en Bilbao y que, en su época, fue la segunda naviera más importante de España, llegando a tener hasta 30 barcos. Y esto me lleva a reflexionar: es una pena que no exista un archivo especializado sobre la marina mercante en Euskadi, con la gran tradición marítima que hemos tenido en nuestro país, y el peligro de que desaparezcan muchos documentos que tenemos los marinos, descendientes de marinos, navieras y empresas relacionadas con la mar, y, como consecuencia, desaparezca una parte muy importante de nuestra historia.



El desenlace del vapor Vivina vs. SM U-21



ATAQUE DE UN SUBMARINO A UN MERCANTE ESPAÑOL

HUNDIMIENTO CERCA DE BURDEOS

Salió de Newport (País de Gales), en el Canal de Bristol, el 10 de marzo de 1917 al anochecer con un cargamento de carbón con destino a Bilbao.

El día 13, a las once de la mañana, navegando por el Golfo de Vizcaya, se divisó a 12 millas al NW de la entrada de Burdeos (Francia), en las proximidades de la Isla D'Oleron, un periscopio que hizo comprender que se trataba de un submarino.

Esta hipótesis se confirmó con un torpedo que fue lanzado sobre el mercante español cuando el sumergible se encontraba debajo del agua. El torpedo hizo explosión en el centro de la bodega II y los daños fueron grandes. Comprendiendo que el hundimiento era ràpido, embarcó la totalidad de la tripulación en los botes salvavidas en escasos minutos, porque ese fue el tiempo que tardó en desaparecer el carguero para siempre.

No se volvió a ver el periscopio ni rastro del submarino, desapareciendo éste de la vista velozmente, porque debió advertir la presencia de dos patrulleros franceses que se acercaban hacia donde maniobraba el submarino. Uno de esos barcos de guerra rescató a todos los náufragos y los llevó hasta La Rochelle (Francia), y de alli fueron trasladados hasta La Pallice (Francia) para consignar la protesta por el criminal torpedeamiento alemán.

Características del buque Vivina

Deadweight: 5.294 tons d.w.
Nombre anterior: Amana
Año de construcción: 1885
Astillero: M. Pearse and Company, Stockton on Tees (Inglaterra)
Adquisición: Comprado a Rye Shipping Company (Newcastle on Tyne, Inglaterra) el 1 de noviembre de 1891
Registro bruto: 3.096 tons
Propulsión: Máquina alternativa de triple expansión
Potencia: 1.443 H.P.
Combustible: Carbón

Tipo de buque: Carguero convencional para carga seca
Número de bodegas: 4
Dimensiones:
Eslora: 325´-05”
Manga: 40’-00”
Puntal: 27’-05”

En primer plano a la derecha el submarino UC-21 junto con el resto de la flota alemana (U-Boote) en el puerto de Kiel, febrero de 1914, poco, antes del incio de la Primera Guerra Mundial.

OBITUARIO

José Ignacio Etxaniz Elexgaray

Estimados colegas:

Hoy me toca a mí escribir unas líneas en recuerdo del asociado José Ignacio Etxaniz Elexgaray (GB).

Guerniqués, mantuvo siempre el carácter propio de su origen, especialmente ante los que él llamaba, en plan socarrón, "bilbainitos".

Comenzó su vida marítima en el "Monte Pagasarri", de Naviera Aznar. Después vinieron campañas en los famosos "Ríos" de Candina (bulk carriers que hacían la carga de mineral de hierro en el Orinoco para U.S.A.). A continuación, y después de unas campañas en bandera española (Euroflot), aparece en la SGB y, finalmente, termina su vida laboral en los containeros de Navicón, en la línea Península – Canarias.

Gran persona, sibarita y excelente sumiller; amigo de sus amigos y siempre dispuesto a echar una mano. (A un servidor lo sacó de la comisaría de Callao, en Madrid, a los pocos días del atentado contra Carrero; pero esa es otra historia...)

Sirvan estos párrafos para tenerlo presente en nuestra memoria.

Agur, amigo.

Capt. Patxi Odiaga G.

El Puerto de Bilbao acoge el piloto de una innovadora solución de energía solar flotante

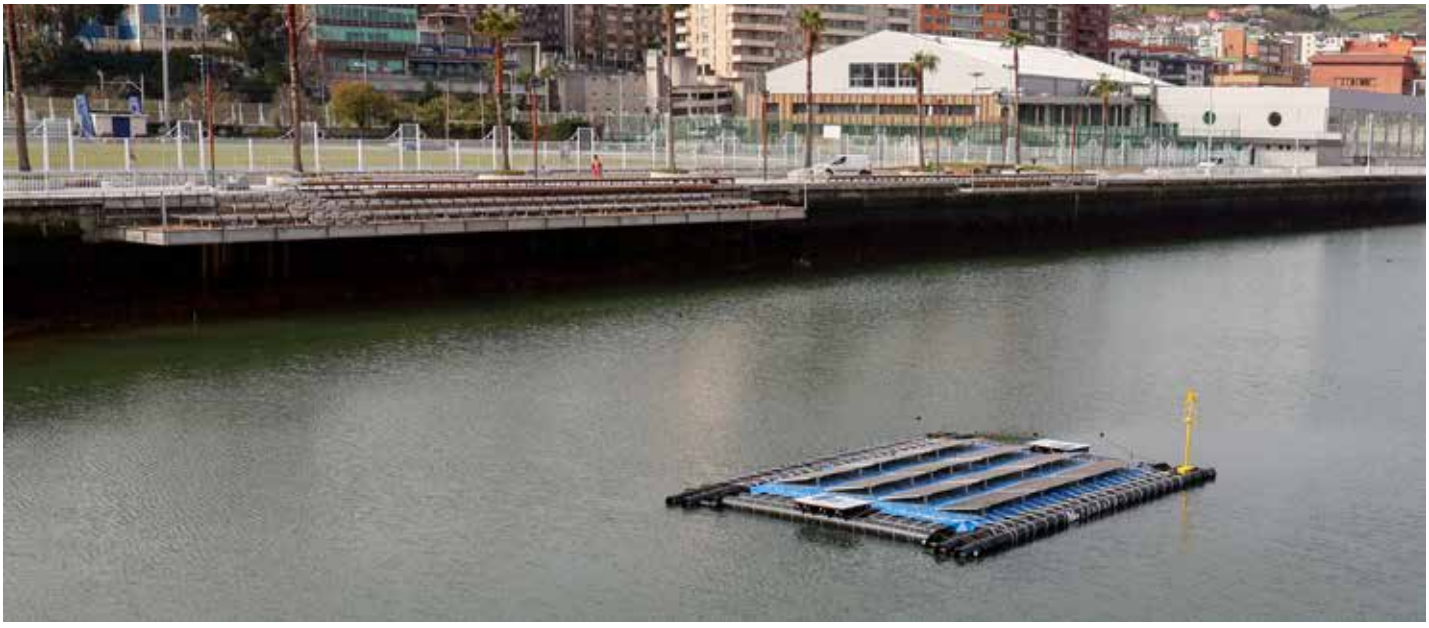
El Puerto de Bilbao acoge el proyecto piloto de una innovadora solución de energía solar flotante

El Puerto de Bilbao ha acogido en sus aguas una solución modular de energía solar flotante para entornos marinos que evaluará su comportamiento en un entorno real, para poder extraer, en una primera fase, conclusiones técnicas relevantes para la evolución del sistema y su proyección hacia entornos offshore. Gracias a esta iniciativa se podrá verificar cómo afectan aspectos como el oleaje, el viento, la corrosión y la complejidad del anclaje, así como el comportamiento estructural del concepto, para poder avanzar hacia futuras fases de escalado.

El piloto, situado en la dársena de Santurtzi, mide 12x12 metros, consta de una estructura modular de membrana y malla tensada combinada con un bastidor exterior que aporta flotación y rigidez global, lo que le permite una mejor adaptación a las cargas dinámicas del oleaje y facilita el uso de componentes simples y transportables, con potencial para reducir tiempos de instalación y complejidad logística.

Esta actuación se enmarca dentro del proyecto Seamod para desarrollar una innovadora solución flotante modular para energía solar fotovoltaica en el ámbito marino, concebido como un sistema escalable y con capacidad de integrarse en escenarios de hibridación con otras renovables marinas, como la eólica offshore, que facilite la transición energética aprovechando el potencial del mar y libere presión sobre el uso de suelo agrícola y urbanizable.

Seamod ha sido desarrollado por la empresa Landatu Solar con el apoyo del programa Hazitek 2024 del Gobierno Vasco, y cofinanciado por el Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente del Gobierno Vasco y la Unión Europea a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).



CESMA

Confederation of European Shipmasters' Associations

ANNUAL GENERAL ASSEMBLY 2026

BILBAO, SPAIN | MAY 28–29, 2026

Bringing Together Europe's Maritime Leadership

KEY TOPICS

- Maritime Safety & Regulations
- Future of European Shipping
- Leadership in Maritime Operations
- Environmental & Sustainability Challenges

VENUE: Itsasmuseum Bilbao
(Details to be confirmed)

Organized by:

AVCCMM

In collaboration:

EUSKO JAURLARITZA
Portuen, Itsas Gaien eta Itsasertzaren Zuzendaritza

GOBIERNO VASCO
Dirección de Puertos, Asuntos Marítimos y Litoral

Sponsor:

Bilbao PORT

itsasmuseum BILBAO

CONTACT & INFORMATION

www.cesma-europe.org

info@cesma-europe.org

Strengthening cooperation across Europe's maritime community

Bizi gure
itsas kultura

Vive nuestra cultura marítima

itsasmuseum