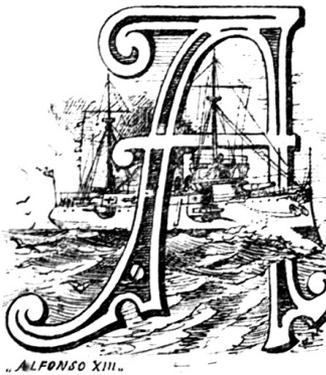


LA PIRATERÍA MARÍTIMA Y EL DRAMA DE LOS MARINOS

Henrique Peyroteo PORTELA GUEDES
Capitán de fragata de la Marina portuguesa



ACTUALMENTE, cuando se habla de piratería marítima tendemos normalmente a asociarla con el impacto/trastorno que ella tiende a causar en el comercio marítimo global y a los millones de dólares de gasto que ocasiona a la comunidad internacional para hacerle frente. Esos elevados costes están asociados, entre otros factores, a la alteración de las rutas de los buques para evitar zonas afectadas por la piratería, al encarecimiento de las primas de los seguros, al pago de rescates y de seguridad privada a bordo y a la presencia de un elevado número de buques de guerra en el área del Cuerno de África. Sin embargo, existen otros aspectos, no menos importantes, que son normalmente relegados a un segundo término o simplemente olvidados; me refiero a las secuelas dejadas en los tripulantes de los buques. Siendo cierto que pocas o ninguna marca quedan en las dotaciones cuando las acciones piratas se quedan en tentativas de ataque, no sucede lo mismo cuando estos son materializados. En estos casos, en ocasiones, se deriva el secuestro del buque, que puede ser de corta, media o larga duración, o sea, puede durar algunos días, meses o años. De hecho, es la peor situación que puede ocurrirle a un marino, ya que los malos tratos son prácticamente inevitables, con la duda del grado de agresión a que estará sujeto y su tiempo de duración.

La preocupación de los tripulantes de los buques con la piratería ha ido cambiando con el paso del tiempo. Hasta el año 2010, entre un amplio abanico de entrevistados de diferentes nacionalidades, cuando fueron preguntados sobre su vida como marinos nunca hablaron de la piratería, a menos que dicho tema fuera expresamente abordado. A partir de 2010, inclusive, momento en que la piratería progresaba hacia su auge en el Cuerno de África, la situación se invirtió, ya que eran los propios tripulantes los que planteaban el tema al

inicio de las entrevistas, mencionando que se sentirían mucho más seguros con la presencia de seguridad armada a bordo. Es notorio que desde entonces ha existido una gran preocupación con la piratería por parte de las dotaciones de los buques que operaban en zonas afectadas por ella, a pesar de la disminución de este fenómeno en los últimos dos años. De los entrevistados que fueron objeto de malos tratos por los piratas, la gran mayoría tuvo, *a posteriori*, diversos problemas clínicos, tales como: mayor tendencia al consumo de bebidas alcohólicas, perturbaciones del sueño, apatía, irritabilidad, etc. Este tipo de síntomas fueron apreciados independientemente de la edad, siendo más intensos en aquellos tripulantes que estuvieron secuestrados largos períodos de tiempo. A pesar de la gravedad de muchas de las situaciones clínicas, apenas una minoría de tripulantes, la mayor parte oriunda de países occidentales, recibió apoyo médico después del incidente. La alteración del comportamiento es vista por muchos marinos como una señal de debilidad que los avergüenza, lo que hace que muchas veces no divulguen sus problemas y, consecuentemente, no tengan acceso a la atención médica adecuada. Las etnias y la cultura de sus países de origen pueden también crear prejuicios que dificultan la exposición de sus patologías. Una de las preocupaciones de los que tuvieron apoyo médico es el recelo de la divulgación indebida de su ficha clínica que, según ellos, les colocaría en una lista negra que dificultaría mucho la renovación de sus contratos. La inestabilidad psicológica de los marinos no solamente les afecta a ellos, sino que también ocasiona graves problemas familiares durante su recuperación.

La última década fue aterradora para millares de marinos

En el período 2005 a 2014, según el *International Maritime Bureau* (1), hubo 6.168 marinos que fueron secuestrados a nivel global. Además de estos, otros 315 tripulantes fueron agredidos, 66 muertos y 49 cuyo paradero se desconoce.

El mayor número de secuestros a nivel mundial ocurrió entre 2008 y 2011, como resultado, principalmente, del elevado número de buques, y respectivas tripulaciones, secuestrados en las aguas de Somalia, donde fueron hechos rehenes 815 tripulantes en 2008, 867 en 2009, 1.016 en 2010 y 470 en 2011, lo que hace un total de 3.168 en cuatro años. Está constatado que en diciembre de 2014 aún estaban secuestrados en Somalia 33 tripulantes, provenientes esencialmente de buques secuestrados entre abril de 2010 y marzo de 2012. Por el período de tiempo transcurrido es posible imaginar la deplorable forma en que

(1) El *International Maritime Bureau* es parte de la *International Chamber of Commerce*, que es una organización internacional, fundada en 1919, que promueve y apoya el comercio internacional y la globalización.



Tripulante siendo amenazado. (Fuente: *Maritime Security Review*).

estos marinos se deben encontrar, teniendo en consideración los malos tratos y la miserable alimentación a los que habrán sido sometidos. Los que aún se encuentren en cautiverio tienen un futuro incierto, dependiendo su suerte de algún familiar o asociación que consiga reunir el dinero suficiente para su rescate, ya que sus empleadores hace tiempo que deben de haberlos olvidado.

Los malos tratos a los que son sometidos los rehenes

El caso de la tripulación del pesquero español *Alakrana* durante el período en que el buque estuvo secuestrado en Somalia es un buen ejemplo de lo que los marinos soportan durante el tiempo de cautiverio. Este buque fue secuestrado por los piratas el 2 de octubre de 2009 a unas 120 millas náuticas de la costa de Somalia. Tan pronto abordaron el buque, los piratas ordenaron al patrón que los restantes 35 tripulantes fuesen al puente. A medida que estos iban llegando, los asaltantes les hacían gestos de que iban a cortarles el cuello, y con sus armas empuñadas les daban indicaciones para que se tumbaran boca abajo en la cubierta. Posteriormente, la tripulación fue obligada a llevar sus colchones al comedor, lugar en el que deberían dormir. Después de algunos



Pesquero español *Alakrana*. (Foto: <https://www.vistaalmar.es/>).

días regresaron a sus camarotes, de los que apenas eran autorizados a salir para ir al baño y a las comidas. Los piratas no les daban ningún tipo de descanso y continuamente les abrían sus puertas y paseaban delante de ellas por los pasillos, llegando incluso a efectuar disparos y recargar sus armas. Algunos días después del inicio del secuestro tuvieron conocimiento de que la Armada española había capturado a dos piratas que habían salido del *Alakrana*, lo que motivó que la situación fuese muy crítica para la tripulación. Los secuestrados fueron llamados a comparecer en el puente; se les ordenó tenderse boca abajo, amontonándose los últimos en llegar sobre los primeros. A continuación fueron disparadas varias ráfagas sobre sus cabezas, lo que causó el pánico entre los secuestrados. Y estos son apenas algunos de los episodios por los que tuvieron que pasar los marinos del pesquero.

El 17 de noviembre de 2009, después de 47 días de cautiverio, el *Alakrana* fue liberado. Sus 36 tripulantes quedaron con varias secuelas del secuestro, las cuales se prolongaron por mucho tiempo, esencialmente las asociadas a problemas de estrés, que les causaron graves perturbaciones, sobre todo respecto al sueño. La situación del *Alakrana* fue grave, pero se resolvió en poco más de un mes y medio. Sin embargo ha habido otras más dramáticas.

Una de ellas ocurrió con el buque tanque *Asphalt Venture*, secuestrado la noche del 28 de septiembre de 2010 con 15 tripulantes a bordo. El 3 de octubre del mismo año fondeó en las proximidades de la costa de Somalia, dando inicio entonces al proceso de negociación para su liberación. Desde ese día, el oficial responsable de la electricidad de a bordo pasó a vivir permanentemente con un arma apuntando a su cabeza para que mantuviese el generador siempre en funcionamiento a pesar de todas las averías recurrentes de los equipos, mientras era torturado regularmente para obligar al armador a pagar el rescate.

Las conversaciones duraron cerca de siete meses y el buque acabó siendo liberado en abril de 2011 después del pago del rescate. Sin embargo, los piratas en el último momento decidieron mantener a siete tripulantes secuestrados con el objetivo de poderlos utilizar como moneda de cambio para la liberación de piratas somalíes detenidos en India. Como resultado de ese cambio de planes, los rehenes quedaron secuestrados durante cuatro años, fueron torturados, pasaron hambre y vivieron como auténticos animales, y siempre con la vida pendiente de un hilo. Después de la liberación del buque, pasaron a vivir a tierra, en una tienda, aunque eran cambiados mensualmente de lugar. Las provisiones, apenas para la subsistencia, consistían en un poco de harina, arroz y sal. Eran obligados a forrar agujeros con lonas para recolectar agua, ya que la que les daban era muy poca. En una ocasión uno de los rehenes estuvo muy enfermo, con los ojos rojos y las piernas hinchadas, y sin embargo no fue llevado a un médico en una ciudad próxima hasta un mes después. Cualquier día del cautiverio transcurría entre cocinar, comer, rezar y dormir. En 2013 los piratas les dijeron que ya no estaban interesados en la liberación de sus secuestrados detenidos en India y que ellos debían pedir al armador de su buque que pagase un rescate para ser liberados. La situación se volvió problemática, ya que el armador informó de que ya había pagado el montante necesario cuando el *Asphalt Venture* fue liberado. Por fin, después de cuatro años y cerca de 1.500 días de cautiverio, el Maritime Piracy Humanitarian Response Programme (2) contactó con ellos para pedirles su identificación. Solamente en ese instante se dieron cuenta que estaba próximo su regreso a casa.

Los marinos tienen que tener un apoyo efectivo después de su liberación

La recuperación de los marinos después de la liberación de un secuestro podría ser un proceso adecuado si hubiese una actitud proactiva por parte de los armadores, lo que también es cierto a la inversa. Ellos tienen el deber

(2) Es una organización no gubernamental registrada en el Reino Unido que apoya a los marinos que se encuentran secuestrados.

moral y ético de asegurar el apoyo psicológico y físico a sus tripulantes después de que hayan sido objeto de actos de piratería. Por ello deben luchar para que los tripulantes sean médicamente atendidos hasta su completa rehabilitación, para que puedan desempeñar nuevamente sus funciones de forma segura y eficiente. Todo esto podría conseguirse más fácilmente a través de la contratación de seguros que garanticen el diagnóstico, el tratamiento y la rehabilitación de los marinos, evitando así su inhabilitación del trabajo por largos períodos de tiempo. Siempre es preferible para el armador tener al marino convenientemente recuperado que con problemas y callado para no perder su empleo.

La industria marítima tiene que continuar estimulando la adopción de medidas conducentes a preparar mejor a sus marinos para las situaciones adversas provocadas por la piratería, lo que en el futuro podría evitar en ellos muchos problemas del ámbito psiquiátrico y el consecuente absentismo.



BIBLIOGRAFÍA

Hell on the high seas. Disponible en: <http://www.openthemagazine.com/article/nation/hell-on-the-high-seas>. Acceso en: 21 de diciembre de 2014.

Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Reports from 2000 to 2014. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2001 to 2015].