

EL TROZO DE VISITA Y REGISTRO DE LA FRAGATA *VICTORIA* (F-82) DURANTE LA OPERACIÓN SHARP GUARD 96



A fragata *Victoria* fue la primera de nuestra Armada en participar en el bloqueo marítimo a la ex Yugoslavia y también la última, si bien, debido al desarrollo de los acontecimientos, no pudo participar en la gran revista naval motivada por el fin del embargo, que tuvo que ser suspendida.

Durante esta última participación tuve el honor de ser nombrado jefe del Trozo de Visita y Registro de la *Victoria* por su comandante.

Como oficial de Marina, formado durante cinco años en la Escuela Naval Militar, sólo pensé en desarrollar mi labor con la mayor entrega y entusiasmo. Estar destinado durante dos años en la Agrupación de Infantería de Marina de Canarias fue una buena base para su desempeño. La participación en maniobras en las islas de Lanzarote y Fuerteventura y en los *vivacs* en Taurito, Galdar, etcétera, fueron determinantes para contagiarme del alto profesionalismo de nuestra Infantería de Marina.

La publicación del EMA titulada «Manual para visitar y registrar buques mercantes», basada en las experiencias de la guerra del Golfo para garantizar el embargo contra Irak, fue el principal tema de estudio antes del comienzo de las operaciones. Este manual es un conjunto de normas prácticas y recopilación de instrucciones de la Fuerza Multinacional de Interceptación. En esta publicación se detallan las normas sobre adiestramiento, procedimientos, normas de comportamiento con el capitán del buque interceptado y su tripulación, la organización y composición del Trozo, normas de seguridad y el armamento y material que debe llevarse en las inspecciones. Todo esto se completa con una serie de anexos de gran utilidad, entre los que destacan la fraseología que hay que usar, modelos de documentos que se deben inspeccionar y técnicas y tácticas para seguridad del personal.

La tarea desempeñada a partir del día 14 de marzo, en cumplimiento a las Resoluciones 713 y 1021 de la ONU, consistió en la búsqueda de helicópteros, aviones y armas pesadas. Se consideran tales los carros de combate, vehículos blindados, piezas de artillería de 75 mm o superiores, morteros de 81 mm y piezas antiaéreas de 20 mm o más, y naturalmente la munición para



Equipo visita y registro, fragata *Victoria*. SHARP GUARD 96. (Foto: teniente de Intendencia Ana Rodríguez Mendoza.)

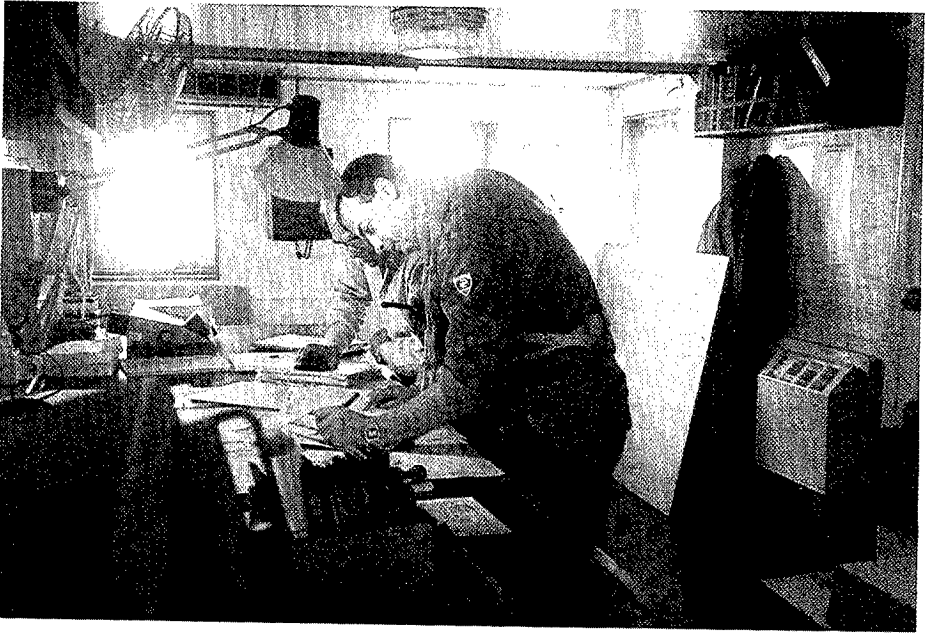
estas armas que pudiesen cargar los buques. Además, el encontrar despiezadas las armas enumeradas anteriormente era motivo suficiente para desviar los buques.

Cuando ya llevábamos 25 visitas y registros, el día 18 de mayo, faltando menos de un mes para que terminase la operación, embarcaron en la *Victoria* un oficial y tres suboficiales del destacamento norteamericano LEDET (*Law Enforcement Detachment*) del Coast Guard. Su presencia a bordo fue muy formativa, dado que dicho grupo cuenta con amplia experiencia en aguas del Caribe en donde luchan contra el contrabando y el tráfico de drogas. Se mostraron muy satisfechos con la técnica empleada para los abordajes. Nos acompañaron al que hicimos al buque *Romance* (de bandera liberiana y 5.125 toneladas de registro bruto, en el que, por cierto, nos encontramos con que además de los trece polacos de la dotación había dos polizones africanos que llevaban seis meses a bordo y nadie se hacía cargo de ellos). Los componentes del US LEDET contaban con un material muy completo y avanzado que, desde mi punto de vista, podría ser útil en futuras operaciones.

La importancia de un buen equipamiento puede significar, en caso de resistencia armada, la diferencia entre morir y vivir. El nuestro constaba de pistolas Star de 9 mm parabellum, subfusiles Star Z70, *walkies-talkies* de gran tamaño

y difícil manejo, escopeta repetidora calibre 12, chalecos antibalas rígidos, chalecos salvavidas y una serie de material importante para el registro, como guantes de trabajo, linternas, cizallas, botiquín, esposas, porras telescópicas, etc.

Los US LEDET llevaban pistolas de doble acción Beretta (9 mm parabellum), chalecos antibalas de flotabilidad neutra (muy ligeros y con una placa metálica para protección de la zona del corazón), chalecos salvavidas con cremallera central, que permiten desprenderse de ellos fácilmente al llegar al



Inspeccionando documentación. (Foto: cabo primero Ignacio Fernández Vázquez.)

barco, correajes polivalentes con capacidad para dos linternas (una direccional, apuntada permanentemente al suelo para ver dónde se pisa, y otra manual), esposas, pistola (con un dispositivo que evita su sustracción sin afectar a un posible uso inmediato), porra telescópica, cuchillo, navaja, detector de nivel de oxígeno, nebulizador de gases lacrimógenos (tipo antiviolador) y, por último, unos equipos de comunicación «manos libres».

Estando a bordo de la *Victoria* se comprobó lo que sucedería si alguien cayese al agua llevando puestos los chalecos antibalas y salvavidas. El resultado, como era de esperar, fue que se iría al fondo como un plomo.

Los inconvenientes e imprevistos fueron resueltos gracias al espíritu de superación y de ganas de hacer bien las cosas de un grupo de profesionales,



«Haciendo nuevos amigos». (Con el capitán y el primer oficial). Al fondo, la *Victoria*, vigilante.
(Foto: cabo primero Ignacio Fernández Vázquez).

formado por un oficial, un suboficial, cuatro cabos primeros, cuatro marineros profesionales y el que suscribe. La dotación de la RIB (embarcación neumática rígida, *Duarry*, tipo *Cormorán 730*, con capacidad para 18 hombres) estaba constituida por un cabo primero como patrón y dos marineros profesionales, siempre listos a prestar apoyo.

A este conjunto de excelentes profesionales nunca se les oyó ninguna queja, ninguna muestra de disgusto, incluso cuando llegamos a hacer cuatro registros en un mismo día, tres de ellos seguidos y por la noche, pasando de un mercante a otro sin «escala» intermedia en la *Victoria*. Todos cubrían sus vigilancias en la mar, aunque no estuviesen obligados a hacerlas.

Las condiciones meteorológicas en ocasiones no eran lo que uno suele imaginar de un mar como el Mediterráneo. A veces, el esfuerzo de embarcar y desembarcar por escalas de gato dejaba brazos y piernas doloridos, pero gracias a la Virgen del Carmen no sufrimos ningún percance serio.

Es importante la seguridad que daba tener siempre a la *Victoria* vigilante a una distancia prudencial, con el sirviente de la *Browning* siempre dispuesto a apoyarnos. También debe destacarse el poder de persuasión del *Mambo*, el helicóptero de la 10.^a Escuadrilla, que en alguna ocasión nos brindó su valiosísima colaboración.

Durante la operación SHARP GUARD hicimos 43 registros a distintos tipos de buques mercantes, con un total de 486.403 toneladas de registro bruto, destacando entre todos el del *Tokio Highway*, de 45.699 toneladas y un cargo de 3.559 coches totalmente nuevos. Recuerdo que la primera impresión que tuve cuando vi la inmensa mole que debíamos inspeccionar fue la de que iba a ser una tarea imposible, ya que de la mar a la cubierta debía haber unos 40 metros. Conforme nos acercábamos mis temores se fueron desvaneciendo, pues una abertura a unos 15 metros de altura en el costado mostraba que nuestro esfuerzo no iba a ser tanto. Efectivamente así fue, y una escala de gato, arriada a motor, lo facilitó. Cuando nos asignaron el *Hyunday 103*, de 40.772 toneladas y un cargo de 3.569 coches, ya no tuvimos el mismo sobresalto.

También registramos el *Professor Shchyogolev* de bandera rusa, en el que viajaban 41 alumnos de la Academia Marítima del estado de Novorossiysk, todos ellos muy jóvenes y disciplinados, lo que no impidió que se rieran de buena gana al vernos, debido a que las condiciones meteorológicas, que dificultaron bastante nuestro embarque, nos hicieron llegar a cubierta totalmente empapados y dejando un buen reguero de agua a nuestro paso.

Con esta cifra de registros, la *Victoria* ha sido el segundo buque de nuestra Armada que más inspecciones ha hecho en las operaciones del Adriático, después de la *Baleares*, con 93.

Pero, independientemente de todo lo anterior, si algo me ha dejado profundamente impresionado ha sido el trato con los capitanes, oficiales y tripulaciones de los barcos registrados, gentes de muy distintos países, reunidas para trabajar en muy distintas condiciones de vida, desde barcos con unos camarotes con todo tipo de lujos hasta otros de transporte de animales, en los que éstos vivían en mejores condiciones que las personas. Como curiosidad, en el *Brave*, de bandera de Malta, convivían doce croatas y un serbio. Comentaron que no tenían ningún tipo de problema entre ellos, aunque hablaban con toda la amargura del mundo de los desastres de la guerra, del odio, de los familiares muertos, etc.

Después de más de dos meses abordando mercantes de muy diversos países, tuvimos la alegría de registrar al *Ercina* que, aunque de bandera portuguesa, es propiedad de una empresa española con sede en Gijón. De los siete tripulantes había dos españoles, incluido el capitán; los demás eran de habla hispana (dos peruanos, dos hondureños y un chileno). Recuerdo que después de tanto tiempo utilizando la fraseología en inglés me resultaba difícil utilizarla en español. La realidad es que el trato que nos dieron fue inmejorable. Don Victorino Hernández (así se llamaba el capitán) quedó sorprendido de que buques de la Armada española hiciesen estas misiones.

En otra ocasión, cuando a bordo de la RIB nos acercábamos a otro barco, vimos a miembros de la tripulación en cubierta desobedeciendo la orden del *Watchman 82* (nombre dado a la *Victoria* en estas operaciones) de que se



Embarcación neumática rígida. (Foto: Enrique Rodríguez Tomás.)

reuniesen todos ellos en el comedor —excepto el personal necesario en el puente y máquinas y el primer oficial, que debía esperarnos en cubierta—. Al observar desde la RIB que no habían cumplido la orden empecé a gesticular para que se fueran al interior y entonces los tres o cuatro que estaban en el exterior se pusieron a saludarnos. Como el tiempo apremiaba y nuestro barco ya había ordenado en varias ocasiones que se fuesen a interiores, mandé a los componentes del equipo que les apuntasen con los subfusiles (con los seguros puestos). Los de la cubierta del mercante debieron batir alguna marca de velocidad porque desaparecieron en décimas de segundo.

En dos ocasiones, dos capitanes nos pusieron todo tipo de inconvenientes a la hora de registrar; el personal colaboraba de muy mala gana y los registros se hicieron interminables, los camarotes los dejaban cerrados y para poder inspeccionarlos tenían que ir a abrirlos y estar presentes sus ocupantes.

Es sorprendente que un número elevadísimo de la marinería de los barcos inspeccionados era de nacionalidad filipina. Naturalmente no pude resistir la curiosidad de preguntar el motivo, y una vez más salió la ley de la oferta y la demanda: los que antes eran españoles, según me dijo uno de los capitanes, habían sido sustituidos por filipinos, cuya mano de obra resultaba mucho más barata.

También es de destacar la buena opinión generalizada entre los capitanes acerca del trato que les daban los españoles. Algunos de ellos pertenecían a líneas regulares y por ello habían sido inspeccionados en multitud de ocasiones. Dijeron que, sin descuidar la seguridad, los españoles sabían hacer su trabajo en el menor tiempo posible y con una educación extremada, sin necesidad de tirar al suelo a las dotaciones mercantes para registrarlos, como les sucedió en alguna ocasión con los equipos de visita y registro de otros países no mediterráneos.

Como conclusión, simplemente decir que nuestra Armada una vez más ha estado a la altura de las circunstancias. Gracias a sus equipos de visita y registro contribuyó muy eficazmente a conseguir la paz en la ex Yugoslavia y a ganarse el aprecio de las tripulaciones mercantes que tenían que soportar los inconvenientes de las inspecciones.

Jaime MONTERO FERNÁNDEZ DE BOBADILLA

