

# **INFORME DE COMISIÓN**

**18 de julio de 2019**



**Informe realizado por la Comisión Bicameral Especial  
Investigadora sobre la Desaparición, Búsqueda y Operaciones  
de Rescate del Submarino ARA San Juan (Ley 27.433)**



## **AUTORIDADES DEL HONORABLE SENADO DE LA NACIÓN**

Presidente

DÑA. MARTA GABRIELA MICHETTI

Presidente Provisional

D. FEDERICO PINEDO

Vicepresidente

D. OMAR ÁNGEL PEROTTI

Vicepresidenta Primera

DÑA. PAMELA FERNANDA VERASAY

Vicepresidenta Segunda

DÑA. MARÍA INÉS PILATTI VERGARA

Secretario Parlamentario

D. JUAN PEDRO TUNESSI

Secretario Administrativo

D. HELIO REBOT

Prosecretario Parlamentario

D. ERIC CALCAGNO Y MAILLMANN

Prosecretario Administrativo

D. MARIO D. DANIELE

Prosecretario de Coordinación Operativa

D. ÁNGEL TORRES

Director General de Publicaciones

D. DOMINGO JOSÉ MAZZA



## **AUTORIDADES DE LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN**

Presidente

D. EMILIO MONZÓ

Vicepresidente Primero

D. JOSÉ LUIS GIOJA

Vicepresidente Segundo

D. LUIS ALFONSO PETRI

Vicepresidente Tercero

D. MARTÍN MIGUEL LLARYORA

Secretario General

D. MARCIO BARBOSA MOREIRA

Secretario Parlamentario

D. EUGENIO INCHAUSTI

Secretaria Administrativa

DÑA. FLORENCIA ROMANO

Secretaria de Coordinación Operativa

DÑA. MARÍA LUZ ALONSO

Prosecretario General de Presidencia

VACANTE

Prosecretaria Parlamentaria

DÑA. MARTA ALICIA LUCHETTA

Prosecretario Administrativo

D. OSCAR ROMERO

Prosecretario de Coordinación Operativa

D. EDUARDO SEMINARA



*Presidencia  
del  
Senado de la Nación*

DPP-35/19

Buenos Aires, 26 de abril de 2019.

VISTO:

la solicitud formulada por la señora Senadora Da. Anabel FERNANDEZ SAGASTI, y los señores Senadores D. Alfredo LUENZO y D. José A. OJEDA de declarar de interés del H. Senado, el Informe realizado por la Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la Desaparición, Búsqueda y Operaciones de Rescate del Submarino ARA San Juan (Ley 27.433), y

CONSIDERANDO:

que en virtud de la importancia y la necesidad de dar cumplimiento a lo establecido por la ley 27.433, que determina la elaboración de un informe final de carácter público, y de las facultades oportunamente otorgadas a esta Presidencia.

POR ELLO:

LA PRESIDENTA DEL H. SENADO DE LA NACION,

DECRETA:

Artículo 1°- Autorízase la impresión de quinientos (500) ejemplares del Informe realizado por la Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la Desaparición, Búsqueda y Operaciones de Rescate del Submarino ARA San Juan (Ley 27.433), para su distribución gratuita.

Art. 2°- La publicación de dicho Informe estará a cargo de la Dirección General de Publicaciones, debiéndose imprimir en la Imprenta del Congreso de la Nación para su divulgación.

Art. 3°- Los gastos de publicación serán imputados al presupuesto del Honorable Senado de la Nación en sus partidas correspondientes.

Art. 4°- El presente se dicta "ad referéndum" de la oportuna ratificación del Cuerpo previo a la impresión de la obra ut-supra mencionada.

Art. 5°.- Comuníquese.

MARTA GABRIELA MICHETTI  
Juan Pedro Tunessi

DR-403/19

*El Senado de la Nación Argentina  
Resuelve:*

1. Refrendar el Decreto DPP-35/19, de fecha 26 de abril de 2019, por el cual se autoriza la impresión del Informe realizado por la Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la Desaparición, Búsqueda y Operaciones de Rescate del Submarino ARA San Juan (Ley 27.433).

2. Comuníquese.

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL SENADO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTIDÓS DÍAS DEL MES DE MAYO DEL AÑO DOS MIL DIECINUEVE.

MARTA GABRIELA MICHETTI  
Juan Pedro Tunessi



## Índice

### **I. Introducción.**

### **II. Cumplimiento de los puntos legales del informe.**

#### **II. 1. Determinación de las posibles causas que provocaron la desaparición de la nave.**

##### **II.1. A El nivel de adiestramiento del personal**

**II.1. B** El nivel de mantenimiento de la nave y su idoneidad para la tarea que se le encomendó.

**II.1. C** Las particulares condiciones de lugar, tiempo y modo en que se desencadenaron los hechos.

##### **II.1. C.1. Cronología.**

##### **II.1. C.2. Descripciones de funcionamiento**

##### **II.1. C.3. Antecedentes de operación**

**II.1. D** Otros hechos anteriores o posteriores analizados durante las misiones encomendadas a la nave.

##### **II.1. E Reflexiones necesarias**

#### **II.2. Desempeño de los mandos de la Armada Argentina.**

##### **II.2. A. En forma previa al siniestro.**

##### **II.2. B. Durante el siniestro.**

##### **II.2. C. Con posterioridad al siniestro.**

#### **II.3. Desempeño de las autoridades del Ministerio de Defensa.**

##### **II.3. A. Prolegómenos.**

##### **II.3. B. Desarrollo.**

##### **II.3. C. Evaluaciones disciplinarias.**

##### **II.3. D. Continuidad de la búsqueda una vez finalizado el operativo internacional.**

**II.4.** Análisis de las acciones que se sugiere fueron adoptadas por el comando de la unidad submarina.

**II.5.** Condiciones de mantenimiento de la nave previo a la autorización de la misión, detallando la existencia de averías o fallas técnicas.

**II.6.** Detalle de la misión encomendada al submarino y el desarrollo de la misma, incluyendo el informe pormenorizado de las comunicaciones, durante la travesía.

**II.7.** Listado completo de la tripulación a bordo y el detalle de las funciones que cumplía cada tripulante.

**II.8.** Análisis de las condiciones de adiestramiento de la tripulación del submarino.

**II.9.** Análisis de las medidas adoptadas en relación a los familiares.

**II.10** Evaluación de la aplicación de los procedimientos y protocolos del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR).

**II.10. A.** Ejecución.

**II.10. B.** Acciones desarrolladas.

**II.10. C.** Ayuda internacional.

**II.10. D.** Determinación del objeto material de la búsqueda.

**II.10. D. 1.** Submarino en Superficie y o sus balsas.

**II.10. D. 2.** Submarino navegando en inmersión.

**II.10. D. 3.** Submarino advertido en el fondo.

**II.10. D. 4.** Submarino posado en el lecho.

**II.10. E.** Las fuerzas de rescate.

**II.10. F.** Indicios que orientaron / influenciaron el proceso de búsqueda.

**II.10. G.** Determinación de las áreas de búsqueda.

**II.10. G. 1.** Búsqueda con unidades de superficie.

**II.10. G. 2.** Búsqueda con unidades aéreas.

**II.10. G. 3.** Búsqueda submarina.

**II.10. G. 4.** La búsqueda de fondo.

**II.10. H.** Comando y control.

**II.10. I.** Logística.

**II.10. J.** Cierre del caso SAR.

**II.10.K.** Detección e identificación positiva del Submarino ARA San Juan.

**II.10. L.** Evaluación del caso SAR.

### **III. Recomendaciones finales.**

**III.1.** Definición política sobre las Fuerzas Armadas.

**III.2.** Normas reglamentarias vigentes en las Fuerzas.

**III.3.** Actividad Parlamentaria de las Comisiones Investigadoras.

### **IV. Opinión en disidencia.**

### **V. Epílogo.**

### **VI. Anexos.**

**VI.1.** Anexo Comunicaciones.

**VI.2.** Anexo Gráfico.

**VI.3.** Anexo Apéndice legislativo.

### **VII. Glosario.**

### **VIII. Agradecimientos.**



Palabras del presente informe de la Comisión emitidos por el Presidente Senador José Anatolio Ojeda el 18 de julio de 2019 en el Salón de los Pasos Perdidos en la Honorable Cámara de Diputados.

## **PRESENTACIÓN INFORME**

Buenos días a todos.

Hoy nos juntamos por última vez aquéllos legisladores que integramos hace aproximadamente dieciséis meses esta Comisión, con un objetivo común, claramente delimitado por la ley 27.433.

En esa ley, se nos encomendaba ya desde el artículo primero y resumidamente *“el análisis, la evaluación y el esclarecimiento de las causas y circunstancias del siniestro de la embarcación, el desarrollo de las acciones desplegadas por el Estado argentino para su hallazgo y el desempeño de la cooperación internacional recibida para su localización y rescate”*.

Todos los integrantes asumimos con enorme responsabilidad esta tarea, con mucho dolor, por el peso emocional que significaban los que hoy sabemos son, nuestros cuarenta y cuatro héroes. Personalmente, asumí esta responsabilidad aclarando que no tengo ningún tipo de condicionamientos hacia nadie ni de intereses de ningún tipo que no sea con la búsqueda de la verdad y la justicia.

En ese entonces teníamos un submarino desaparecido, muchas preguntas y pocas respuestas, mucha desesperación en los queridos familiares a los que intentamos en todo momento contener y escuchar.

Hemos tenidos muchas dificultades, que a la luz del resultado que hoy presentamos parece que no hubieran existido, pero que las tuvimos y de diverso origen. No vale la pena quizás que las enumeremos, pero baste con decir que no fuimos recibidos como Comisión ni por la Presidente del Senado, ni por el Sr. Presidente de la Cámara de Diputados. Creo, y esto es a título personal, no quiero comprometer la opinión de mis colegas, que si no hubiera sido por la pasión y el esfuerzo del personal administrativo al que le encomendamos la tarea, la persistencia y el tesón de los familiares y a nuestra dedicación para superar los obstáculos que se nos presentaban todavía estaríamos tratando de recabar información. Y aquí quiero reiterar, porque ya lo he hecho en las reuniones que tuvimos la cooperación del Sr. Vicepresidente, Diputado Guillermo Montenegro, que siempre estuvo dispuesto y disponible para aportar soluciones.

También tuvimos limitaciones en obtener información del Poder Judicial. Al punto tal que vemos limitada enormemente la capacidad de brindar mayores certezas en este informe por no contar con elementos de prueba muy valiosos.

Pero no quiero extenderme más en esto, sobre todo porque en las recomendaciones finales del informe volcamos algunos aportes que la experiencia de este año y cuatro meses nos han

dejado, para que les sean útiles a otros que deban encarar el desafío de conformar comisiones investigadoras.

Quiero destacar la participación de nuestros expertos, que trabajaron desinteresadamente y abandonando sus ocupaciones, totalmente “ad honorem.” Todos han hecho aportes extremadamente valiosos y clarificadores.

Sabemos que a muchos este informe no les va a caer del todo bien. Muchos quieren que se syndique un autor, que exista alguien a quien condenar. Pero aquí hay muchas responsabilidades compartidas. Vimos más preocupación por deslindar estas responsabilidades que por asumirlas en todos los estamentos.

Hemos efectuado un trabajo que entendemos es inédito para el Congreso Nacional. Y lo hicimos contra quejas y opiniones en contrario. Les dimos la posibilidad a los familiares de los tripulantes de preguntar, reclamar y disentir con las autoridades nacionales y de la armada sobre todos los hechos que rodearon a este trágico episodio de la historia argentina.

La comisión ha priorizado y tenido en cuenta en todo momento su situación, hemos enviado notas pidiendo que continúe la búsqueda, hablado con gente del Ejecutivo para que aceleren las contrataciones, los hemos puesto cara a cara con las máximas autoridades y siempre los tuvimos como prioridad ante cualquier decisión.

Creo que tenemos que acostumbrarnos a este ejercicio democrático, a la participación directa de aquéllos que son víctimas o damnificados, a su posibilidad de expresarse sin ningún filtro.

Se realizaron 55 reuniones de Comisión durante los 16 meses de trabajo, reuniones de largas horas, teniendo como resultado más de 6.900 fojas divididas en 15 cuerpos y 21 anexos confidenciales y secretos, respetándose en todos ellos la clasificación de origen de la información. Allí hay más de 76 medidas probatorias (53 oficios, 22 requerimientos y 4 solicitudes de juzgados) y fueron recibidas 47 declaraciones testimoniales.

Todo se hizo de forma pública, filmándose y haciéndose constar en versiones taquigráficas. Toda la sociedad pudo contemplar los gestos de los testigos y evaluar inmediatamente sus manifestaciones.

Todo está hoy en internet, a disposición de quien quiera consultarlo.

Por supuesto que también la ley nos exigía tratar algunos aspectos con la reserva que la seguridad nacional exige, lo que creo que también cumplimos.

En definitiva, creemos que hemos hecho un informe que es serio y transparente. Todo lo que afirmamos aquí tiene su respaldo en algún tipo de prueba de las que produjimos.

Les recomendamos que lo lean en su totalidad. Son más de 170 páginas que resumen, reiteramos, más de 36 cuerpos de un expediente con gran cantidad de prueba, mucha de ella reservada.

Ustedes podrán ver en la pantalla la forma de acceder a ese informe, que es público y está disponible para su consulta y descarga. Allí va a figurar el enlace de internet. Apenas la Imprenta del Congreso termine su trabajo, vamos a tener también algunos ejemplares impresos para su distribución.

Pero les recomendamos muy fervientemente que **no saquen de contexto fragmentariamente algunos conceptos**. El informe guarda cierta integralidad y debe ser razonado en conjunto, valorando la totalidad de los puntos que nos exige la ley.

También quiero aclararles que las imágenes que ustedes verán en el informe, son las únicas con las que contamos y se agregaron al expediente y al informe. Independientemente de algún cuadro elaborado por nuestros expertos, y las que sacamos de la página oficial de la armada no nos han brindado la posibilidad de tener materialmente ninguna otra imagen.

Por supuesto que las pudimos ver, al igual que a los familiares. En esa exhibición, sobre todo nuestros expertos, ratificaron lo que veníamos analizando sobre las distintas hipótesis de lo ocurrido. Pero lamentablemente la negativa judicial a la que hice referencia de entrada nos veda la posibilidad de un análisis más riguroso de las imágenes o con otros medios que podríamos requerir en auxilio.

No voy a entrar en detalles de las hipótesis de lo ocurrido ni voy a sintetizar en una frase qué fue lo que pasó con nuestros tripulantes ni con el Submarino ARA San Juan, ya que han incidido un sin número de factores. Les pido que lean este trabajo.

También les aclaro que el borrador de este dictamen los veníamos elaborando desde hace bastante tiempo, más precisamente desde el mes de febrero. Pero aún nos restaban algunos testimonios y por supuesto ver el material que había registrado el buque “Seabed Constructor”, para descartar o modificar algún concepto distinto del que veníamos trabajando. Esto lo digo porque luego que distribuimos el primer borrador entre los legisladores hubo algunas filtraciones de su contenido que aparecieron en distintos medios, o que motivaron comentarios de autoridades bastante ajenos al espíritu del informe que hoy publicitamos. Por eso también insistimos en que no saquen cosas fuera del contexto integral del informe.

También quiero aclarar que existe alguna disidencia sobre ciertos conceptos, que podríamos calificar de política o de interpretación distinta, que algunos legisladores suscribieron y que asimismo están dentro del informe, que versan en particular sobre la actuación del Ministro Oscar Aguad.

Otros, como el querido Senador Alfredo Luenzo han manifestado alguna apreciación distinta de redacción, estando finalmente de acuerdo con el informe de la mayoría.

Todas estas discrepancias forman parte también de la imposibilidad de congeniar algunos criterios que por supuesto son respetables y también se hacen conocer, fue un trabajo sin dudas democrático.

En síntesis, creo que hemos hecho un trabajo serio, público, transparente y con la fuerza necesaria para vencer los obstáculos que se nos presentaron.

Contrariamente al dicho popular que sostiene que para que no quieran que se sepa algo hay que formar una comisión, bueno, acá está nuestro trabajo.

Ojalá nunca más debamos formar comisiones investigadoras para este tipo de tragedias.

A continuación se dará lectura por secretaría, de una apretada síntesis realizada por nuestros expertos.

Hemos decidido no contestar preguntas o inquietudes de manera general, sino encomendarles a ustedes la lectura del informe, sin perjuicio de lo cual los legisladores estaremos luego a disposición en el Salón Parodi, aquí contiguo, donde iremos a continuación de la presentación.

**A continuación se van a ver en las pantallas algunas ideas generales del informe. No son conclusiones puntuales. Hemos acordado con los legisladores no detallar hoy ni hechos específicos ni hablar de responsabilidades. No queremos aquí un debate, los familiares merecen nuestro respeto en este sentido. Ya bastante hemos debatido esas responsabilidades durante toda la vigencia de la Comisión y están plasmadas en el informe escrito que hoy publicamos.**

AGRADEZCO PROFUNDAMENTE A TODOS LOS QUE COLABORARON CON ESTA DIFÍCIL TAREA.

MUCHAS GRACIAS

### **Tripulantes del ARA San Juan**

- Alcaraz Coria, Fabrico Alejandro.
- Alfaro Rodríguez, Ricardo Gabriel.
- Aramayo, Hugo Dante Cesar.
- Arjona, Alberto Ramiro.
- Bergallo, Jorge Ignacio.
- Castillo, Enrique Damián
- Cisneros, Leandro Fabián.
- Coronel, Víctor Hugo.
- Cuellar, Sergio Antonio.
- Enríquez, Víctor Marcelo.
- Espinoza, Franco Javier.
- Fernández, Daniel Adrián.
- Fernández, Pedro Martín.
- Gallardo, Javier Alejandro.
- García, Luis Esteban.
- Herrera, Hugo Arnaldo.
- Ibáñez, Cristian David.
- Krawczyk, Eliana María.
- Leiva, Luis Marcelo.
- Maroli, Víctor Andrés.
- Martín Silva, Renzo David.
- Mealla, Jorge Luis.
- Medina, Roberto Daniel.
- Melián, David Adolfo.
- Mendoza, Fernando Ariel.

- Monzón, Jorge Ariel.
- Niz, Luis Alberto.
- Nolasco, Luis Carlos.
- Ortiz, Jorge Isabelino.
- Polo, Daniel Alejandro.
- Real, Walter German.
- Rodríguez, Hernán Ramón.
- Sánchez, Alberto Cipriano.
- Santilli, Fernando Gabriel.
- Suárez, Germán Oscar.
- Tagliapietra, Alejandro Damián.
- Toconas, Mario Armando.
- Tolaba, Aníbal.
- Valdez, Jorge Eduardo.
- Vallejos, Celso Oscar.
- Vargas, Cayetano Hipólito.
- Villareal, Fernando Vicente.
- Wagner, Diego Manuel.
- Zunda Meoqui, Adrián.

Quisimos presentar a quienes motivaron este informe sin distinción de jerarquías, porque priorizamos de la misma manera la pérdida de las 44 vidas que hoy recorren en espíritu nuestros mares, custodiando la soberanía argentina.

**Integrantes de la Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la Desaparición,  
Búsqueda y Operaciones de Rescate del Submarino ARA San Juan.**

- Presidente de Comisión: Senador Ojeda, José Anatolio.
- Vicepresidente de Comisión: Diputado Montenegro, Guillermo Tristán.
- Vocal: Senadora Brizuela y Doria de Cara, Olga Inés.
- Vocal: Senador Bullrich, Esteban José.
- Vocal: Senadora Fernández Sagasti, Anabel.
- Vocal: Senador Luenzo, Alfredo Héctor.
- Vocal: Senadora Odarda, María Magdalena.
- Vocal: Diputado Carmona, Guillermo Ramón.
- Vocal: Diputada Garré, Nilda Celia.
- Vocal: Diputado Grandinetti, Alejandro Ariel.
- Vocal: Diputado Miranda, Pedro Rubén.
- Vocal: Diputado Petri, Luis Alfonso.

**Comité de expertos:**

- Vicealmirante VGM (RE) Bassi, Pedro Leonardo.
- Lic. En Transporte Marítimo, Capitán, OPIP, Covelli, Marcelo Alberto.
- Vicealmirante (R.E.) González, Jorge.
- Contraalmirante (R.E.) Krasser, Gustavo Domingo.
- Contraalmirante (VGM) Maegli, Alejandro Guillermo.

**Personal administrativo de la Comisión.**

- Secretario Dr. Álvarez, Carlos Adolfo.
- Czelada, Pablo José.
- Dra. Galli, Victoria.
- Pereyra Rozas, Carolina.

Colaboración: Landivar, Marian.



## **I.-Introducción.**

Liminarmente y a los fines de la investigación dispuesta por ley, mencionaremos que esta Comisión, luego de su integración formal con fecha 20 de marzo de 2018 y de la elección de sus autoridades, dictó su Reglamento y decidió conformar un expediente, con distintos niveles de acceso acorde a la información que en cada caso fue requerida, en el cual fueron realizadas más de 80 medidas probatorias (54 oficios, 22 requerimientos y 4 solicitudes de juzgados) y en el cual fueron recibidas 47 declaraciones testimoniales.

Las pruebas producidas y las declaraciones recibidas fueron diligenciadas con el consenso de la totalidad de sus integrantes, e independientemente de las impresiones subjetivas para elaborar el criterio personal, se han evidenciado distintas circunstancias que llevan al mérito de las conclusiones expresadas en cada acápite a continuación.

Se realizaron 55 reuniones de Comisión durante los 16 meses de trabajo, teniendo como resultado más de 6.900 fojas divididas en 14 cuerpos y 21 anexos confidenciales y secretos, respetándose en todos ellos la clasificación de origen de la información.

Resultó sumamente activa la participación de los familiares de la tripulación del submarino desaparecido, entendiéndose que se ha cumplido con holgura y de manera inédita para la actividad habitual del Poder Legislativo, con el artículo 7mo. de la ley 27.433. Por primera vez, este Congreso ha puesto en contacto directo a las autoridades partícipes de los hechos investigados con aquéllos que tienen pertenencia al grupo de familiares, sean éstos deudos o no, quienes tuvieron la libertad de interrogarlos.

Resultó asimismo trascendental el apoyo y las consultas permanentes efectuadas al comité de expertos designado por la votación de los legisladores integrantes de la Comisión, con larga trayectoria en la tarea naval y marítima, en razón de haber suministrado esclarecedores aportes a la comprensión de una tarea tan específica como es la que ha ocupado al objeto de la Comisión.

Es necesario destacar que ningún organismo del Poder Ejecutivo ha incumplido con el suministro de la información necesaria requerida a lo largo de la tramitación del expediente, por lo que toda aquélla documentación solicitada fue puesta a disposición.

En cuanto a la cooperación suministrada por el Poder Judicial de la Nación, por intermedio del Juzgado Federal que investiga la desaparición de la nave en cuestión, cabe destacarse que esta Comisión no tuvo posibilidad de consultar ambos expedientes judiciales por haber sido negado el envío de las copias requeridas. Solamente fueron remitidas desde el mismo algunas declaraciones testimoniales. La Comisión participó en la exhibición de las fotos y videos obtenidos por el Buque Seabed Constructor, una vez hallada la nave, conjuntamente con sus especialistas, lo que fue de inestimable ayuda para confirmar las apreciaciones volcadas en el presente informe. Sin embargo no cuenta con copia de las imágenes y videos igualmente requeridos, ante dicha

negativa. Ello limita enormemente la posibilidad de un análisis exhaustivo del soporte digital que posibilite conclusiones más precisas sobre el naufragio investigado y que puedan surgir de alguna otra prueba vinculada al expediente anterior o posterior al presente informe. En las recomendaciones finales se hará constar puntualmente la necesidad de especificar las facultades con que contarán las futuras comisiones especiales de este tipo a crearse, en relación a las causas judiciales en trámite, para despejar cualquier duda al respecto y evitar diferencias de interpretación entre poderes.

Aproximándonos ya al objeto, el Submarino A.R.A. San Juan fue parte de un proyecto nacional de fines de la década del 70, que tomaba como base la experiencia lograda con submarinos tipo 209 / 1200 por parte de la Armada, pero que buscaba contar con naves que pudieran mantener un largo tiempo de operaciones, amplia autonomía, gran velocidad, poca exposición al momento de la recarga de baterías y la mayor cantidad posible de armamento portante, apuntando entonces a características propias de submarinos transoceánicos.

Esto implicó el desarrollo de un nuevo modelo de submarinos a los operados por esa fecha, un prototipo que se encargó a los astilleros Thyssen Nordenseewerke Rheinstal Technik de Emden, en Alemania, bajo la designación del tipo TR 1700.

El proyecto implicaba entonces la construcción del submarino con motores diésel eléctricos más avanzado hasta el momento. Pero además formaba parte de una ambiciosa intención de transferencia de tecnología, que permitiría a nuestro país la construcción de este tipo de naves.

Efectivamente, luego de la fabricación y entrega en esos astilleros entre 1984 y 1985 del A.R.A. Santa Cruz y del A.R.A. San Juan, en servicio desde esa fecha, se procedió a la construcción en la zona sur de Buenos Aires, sobre la ribera norte de la costanera y del canal de acceso a su puerto del Astillero Ministro Manuel Domecq García, creando una Sociedad Anónima.

En la práctica implicaba posicionar a nuestro país como segundo fabricante en América de submarinos, detrás de los Estados Unidos, con tecnología alemana, erigiéndose así una construcción de más de 54.000 m<sup>2</sup> con las más modernas herramientas y máquinas para la época. A punto tal que comenzó a explorarse la implementación de proyectos que incorporaban en los buques a construirse propulsión nuclear, aprovechando la tecnología que se encontraba en plena investigación en nuestro país.

Lamentablemente la paralización de tareas ordenada a partir de 1989 por la situación económica imperante, implicó la detención de la fabricación de tres unidades, una de las cuales aún se conserva con un 65% de avance en el Complejo Industrial Naval Argentino (CINAR).

Para graficar la importancia de este arma estratégica, baste mencionar que en su traslado desde Alemania hasta la base de Mar del Plata, efectuó una travesía de 6.900 millas sin escalas, 6.300 de ellas sumergido navegando independiente de la atmósfera, a velocidad promedio de 10 nudos y exponiendo el mástil de snorkel, a los fines de cargar las baterías solamente 2 horas

diarias en 29 días de navegación. Todo ese viaje consumió menos de la mitad del combustible que cargaba, con lo que válidamente podía haber regresado a Europa. Un verdadero record.

Una vez integrado al servicio de la Armada Argentina, el 2 de enero de 1986, el submarino participó de numerosas operaciones junto al resto de los buques de superficie de la Flota de Mar, además de ejercitaciones y adiestramientos. Se integró también en múltiples operativos internacionales que habitualmente efectúa dicha fuerza, entre otros PASSEX, ATLASUR, UNITAS, FRATERO y GRINGO-GAUCHO.

Particularmente destacables son sus despliegues para su participación en ejercicios tales como, Operación INCA con un traslado por el Cabo de Hornos hacia el Perú, UNITAS 33 en Puerto Rico durante 1992, George Washington-FLEETEX realizado en el Atlántico Norte; y el PASSEX 24 en 1994, realizado en el Caribe.

El 9 de noviembre de 2007 ingresó al Astillero Almirante Storni, en el CINAR, donde el Poder Ejecutivo decidiera efectuar su reparación de media vida, que incluía la revisión y actualización de todos sus sistemas originales.

En dicha reparación, participaron más de 600 personas, militares y civiles de la Armada, trabajadores de Tandanor S.A.C.I. y N. y de empresas contratistas.

La reparación de media vida se extendió durante más de ocho años (Contrato firmado con Tandanor S.A.C.I. y N de fecha 28/1/2008) e implicó la renovación total de su sistema de propulsión y cambio de baterías, mediante el reciclado a nuevo de las existentes bajo supervisión del fabricante internacional. El 24 de julio de 2015 (fecha del acta de recepción provisoria) fue entregado nuevamente a la Armada. Cabe destacar que la Unidad ya estaba operativa, con dependencia del Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada según acta de cambio de dependencia orgánica interna desde el 2 de septiembre de 2015, habilitándose así su servicio. Finalmente se confeccionó el acta de recepción definitiva con tal fuerza, una vez extinguidas las garantías de las obras del contrato con fecha 29/2/16.

Su rol en la vigilancia y custodia de nuestros mares desde entonces y hasta su naufragio resultó de insustituible importancia, independientemente del valor como herramienta de entrenamiento, preparación y factor de disuasión.

De allí la trascendencia de la pérdida, que implica para nuestro país dejar de contar con un arma estratégica semejante, independientemente de las inestimables pérdidas humanas.

A continuación y en cumplimiento del artículo 8vo de la Ley de creación de esta Comisión Bicameral, se describirán las conclusiones a las que pudo arribarse luego del trabajo realizado a tal fin. No obstante es necesario advertir que, habida cuenta que la mayor parte de la información utilizada para su elaboración tiene como base información secreta o confidencial, por hallarse comprometida la seguridad nacional, la aseveración objetiva de ciertas cuestiones no podrán quizás tener la indicación puntual de la fuente que se tuvo a la vista para llegar a aquélla.

A ello se suma el impedimento de contar con la posibilidad de realizar pericias sobre la nave naufragada, por su imposibilidad de reflotamiento a la fecha.

## **II.- Cumplimiento de los puntos legales del informe.**

### **II 1.- Determinación de las posibles causas que provocaron la desaparición de la nave.**

Como referíamos supra, la apreciación de la prueba nucleada en los testimonios, informes y opiniones de especialistas se encuentra con un obstáculo insalvable en su apreciación: el no contar con la nave para satisfacer necesidades periciales específicas, por su hallazgo a una profundidad y en condiciones que no aseguran su integridad en caso de rescate. Ello impide esbozar una única teoría concreta sobre la mecánica de los hechos que ocasionaran la pérdida de contacto y su posterior naufragio.

Hecha esta aclaración, haremos una aproximación a las distintas posibilidades investigadas y su mayor o menor probabilidad.

No puede dejarse de lado además, sino que debe sumarse a la conclusión, el contexto general presupuestario que han venido padeciendo las fuerzas armadas desde el mismo retorno de la democracia a la fecha, en desmedro del mantenimiento de sus bienes de capital, armamento, capacitación, estructura y capacidad operativa.

Esta última situación no ha sido responsabilidad de una sola administración en particular, ni de un único gobierno, ni siquiera de un partido político.

Para llegar a esta afirmación, se tuvo especialmente en cuenta la investigación Preliminar 1/2017 elaborada por la Fiscalía Criminal y Correccional Federal Nro. 1 remitida a este Parlamento por el Fiscal Jorge Di Lello. En la misma se recibieron las manifestaciones y exposiciones de especialistas en la materia, entre los que se destacan Martín Balza (ex jefe del Ejército Argentino y Veterano de la Guerra de Malvinas – en adelante V.G.M.-), Rosendo Fraga (Titular del Centro de Estudios Nueva Mayoría dedicado al estudio local y regional de las Fuerzas Armadas), Edgardo Aguilera (periodista especializado del diario *Ámbito Financiero* y V.G.M), los ex Ministros de Defensa de la Nación Horacio Jaunarena (1986/1989 y 2001/2003), Humberto Romero (1990/1991), Jorge Domínguez (1996/1999), Ricardo López Murphy (1999/2001), José Pampuro (2003/2005), Nilda Celia Garré (2005/2010), Arturo Puricelli (2010/2013), Agustín Rossi (2013/2015), la diputada Elisa Carrió, General (R.E.) Julio Hang, Vicealmirante (R.E.) Antonio Torres, Comodoro de Marina VGM (R.E.) Eduardo Genau, Comodoro VGM (R.E.) Héctor Sánchez y Brigadier (R.E.) Alejandro Moresi.

De dicha actuación se desprende que pese a la vigencia de la Ley 24.948 de reestructuración militar, donde se preveía un plan plurinacional de adquisición a través de la incorporación anual de entre un 0,3% y un 0,5% del PBI a la inversión en Defensa, en los presupuestos proyectados por el Poder Ejecutivo Nacional de 1999, 2000, 2001, 2002 y 2003 la ley no se cumplió

con el argumento central en la crisis económica. *“Pero tampoco se atendieron las necesidades de las FFAA cuando hubo escenarios económicos más favorables (...). Tampoco se cumplirá ahora. El Gobierno lleva adelante un programa de ajuste fiscal y de público y notorio ya se sabe que habrá reducción en el sector militar”*. (cita nro.13 informe aludido - Fs. 1822 a 1874)

Lo mencionado supra, tiene una directa y triste vinculación con la degradación constante, no sólo del material militar en uso, sino además en la capacitación permanente del personal.

Así entonces enfocaremos este ítem desde el postulado de cinco cuestiones:

- a) el nivel de adiestramiento del personal.
- b) El nivel de mantenimiento de la nave y su idoneidad para la tarea que se le encomendó.
- c) las particulares condiciones de lugar, tiempo y modo en que se desencadenaron los hechos.
- d) Otros hechos anteriores o posteriores analizados durante las misiones encomendadas a la nave.
- e) Reflexiones necesarias.

## **II 1. A. El nivel de adiestramiento del personal**

A priori merece destacarse el nivel de profesionalismo, dedicación y la especial psicología que debe demostrar un integrante de la Armada para formar parte de la fuerza de submarinos. No cualquiera (y se ha demostrado en los testimonios recibidos de quienes luego de la experiencia abandonaron esa formación) es capaz de desempeñar ciertas tareas en un ambiente confinado, mínimo, con normas de conducta propias de quien se encuentra dentro de un arma de guerra subrepticia, donde la misma vida depende del sigilo y la discreción, y que conllevan largos periodos de navegación en alta mar, sin reabastecimiento.

Hablamos así de contar con elementos altamente calificados desde lo emocional, con necesidades de experiencia y práctica constantes, donde la falta de atención sobre los rigurosos procedimientos a bordo no es admitida.

En 2005 la Armada Argentina estableció mediante el informe denominado “eslabón” cuáles son los días de navegación necesarios para alcanzar los niveles de adiestramiento ordenados. Dichos niveles son tres, a saber: Mínimo, Aceptable y Deseable.

Como resultado de ese informe se establecieron tiempos mínimos de adiestramiento en determinadas funciones, por debajo de los cuales el nivel de entrenamiento no resultaría admisible.

Del análisis de este último aspecto, notamos que la mayoría del personal no ha contado en promedio y con la continuidad deseada en el nivel de adiestramiento mínimo indispensable para su actividad, a excepción del año 2017. Si bien en este último año la cantidad de días de navegación permitiría establecer el nivel de adiestramiento entre mínimo y aceptable, esto no

suple de ninguna manera la falta de experiencia de las tripulaciones producto de muchos años sin alcanzar los niveles mínimos.

Y caemos nuevamente en la falta de presupuesto para satisfacer necesidades básicas de práctica a bordo, por los holgados períodos en que este tipo de embarcaciones se encontraron fuera de servicio o en reparaciones, o directamente radiados por no garantizar adecuadamente la seguridad de sus tripulantes. Esto no debe confundirse con la falta de capacidad de la tripulación. Muy por el contrario, aun no alcanzando en muchos casos los tiempos mínimos en cada función, la idoneidad individual fue permanentemente destacada por la totalidad de los testimonios recabados, y ha obtenido reconocimiento en numerosos ejercicios internacionales.

El Adiestramiento en técnicas y tácticas involucra las ejercitaciones en tierra y en el medio real donde se desenvolverán las Unidades Navales, Aeronavales, Submarinas y de Infantería de Marina y las operaciones navales específicas o bien conjuntas combinadas. Estas prácticas individuales y ejercitaciones en conjunto revisten una complejidad progresiva a medida que se hayan incorporado los aprendizajes anteriores. Para ello, es necesario que exista un proceso repetitivo de cada uno de los desafíos planteados.

Durante este proceso, considerando toda la carrera naval del personal que se desempeña en la Armada Argentina, no solo se adquiere conocimiento, sino que se acumulan experiencias tanto propias como ajenas. Asimismo, este sistema permite y facilita el traspaso de las mejores prácticas navales de los más experimentados al resto.

De igual manera el personal naval se va “adiestrando” en la toma de decisiones, basadas en acciones tomadas por sus superiores ante situaciones de diferentes índoles que se dan en el aire o en el mar. A esta capacitación *in situ* se le da en llamar el “criterio profesional”.

La observación concreta es a la discontinuidad en la cobertura de los roles de función por ausencia física del material naval, cuya puesta en dique seco o reparaciones por largos períodos lleva a la prolongación exagerada sin el ejercicio habitual que poseen otras armadas extranjeras. Si bien estos roles funcionales intentan cumplirse en estas otras armadas, mal pueden ser suplidos, habida cuenta del material diverso en uso.

Esto lleva lógicamente no sólo a la pérdida de práctica, sino aún peor, al salto generacional en las funciones de comando de la nave, lo que implica que quien llega al máximo nivel de conducción operativa de la unidad quizá no haya pasado por todos sus estratos de manejo.

Dentro de la investigación entonces debe incluirse si surge el empleo correcto de todo lo que resulta a la operatividad de un arma de guerra tan compleja como es un submarino transoceánico.

Fueron agregados en autos el “Manual de operaciones de los submarinos clase “A.R.A. Santa Cruz” (Libro I y Libro II) y las “Normas para el adiestramiento y la evaluación del alistamiento de la fuerza de submarinos” que fijan las formas correctas en que deben operarse la totalidad de válvulas y mecanismos internos de la nave.

Por supuesto que descartamos que dicho manejo obra en conocimiento de quien es honrado con el comando de la nave y que su respeto debe ser taxativo.

Fueron constatadas en un informe de la navegación entre el 1° y 19 de julio de 2017, que se realizaron algunas pruebas para el equilibrio de atmósferas en el interior, las que implicaban el manejo de ciertas válvulas (entre ellas la Eco-19) de manera contraria a lo que establecen estos manuales, haciendo incluso referencias inexactas a la designación de las mismas.

En dicho informe describe puntualmente las modificaciones al sistema de ventilación, por los que lograba ese objetivo.

Consultados los expertos, coinciden en afirmar que al citar por segunda vez en ese informe el nombre de una de las válvulas (repitiendo la Eco-19), el recorrido del aire que señala el comandante de la nave resulta imposible, por lo que seguramente se trataría de otra (la Eco-25), en la segunda mención, ubicada en otro sector.

Esta operación cuya finalidad inicial fue aparentemente nivelar o equiparar los niveles de aire en todo el submarino es innecesaria, pues el submarino está dotado de otras opciones para efectuar su correcta ventilación.

Y aquí también se torna discutible entre los propios marinos si la calificación interna de los reglamentos y manuales son de cumplimiento obligatorio o son referenciales. En el caso específico, y conforme las características constructivas de la unidad, la operación de la válvula mencionada en navegación y fuera de su posición correspondiente a la ubicación del submarino en puerto, fue considerada totalmente inconveniente.

La maniobra (descrita en el informe elevado) no fue analizada ni evaluada en la instancia superior con el detalle que ameritaba, a fin de determinar la utilidad de la prueba, la necesidad de repetirla para verificar valores o el establecimiento de nuevos procedimientos.

Citado el Capitán de Corbeta Jorge Sulia, quien se desempeñaba como Jefe de Logística de la Fuerza de Submarinos, manifestó haber tomado conocimiento de esa maniobra, y pese a que su departamento debía proceder a investigar si la misma podía tomarse como una ampliación de las capacidades de la nave o muy por el contrario, ser advertida como no adecuada conforme al manual del fabricante y tomar alguna medida por su desmanejo, aun admitiendo la peligrosidad de la maniobra, reconoció no haber adoptado ningún temperamento. Sumamos así uno más a la cadena de responsabilidades.

Resulta entonces mínimamente cuestionable y arroja ciertas dudas que existiera una efectiva y correcta supervisión del manejo del material naval, no verificándose adecuadamente su correcta utilización por parte de quienes lo tuvieran a cargo o debían controlar la forma de utilización de los medios, independientemente de su calidad profesional.

Ahora bien, de ninguna manera puede afirmarse que esta operación haya sido realizada durante los hechos que son motivo de la presente investigación, ni endilgarse por ende

responsabilidad al Comandante, Capitán de Fragata Pedro Martín Fernández o a algún otro tripulante, toda vez que no existe ninguna prueba en tal sentido, por lo que se trataría de un ejemplo de la falta de supervisión por parte de la conducción de la fuerza.

En dicha navegación además, el nombrado Comandante formuló observaciones de averías sobre las cuales la Armada intentó justificar, en algunos casos, conque no fueron requeridas las solicitudes de obras correctivas en el Arsenal Naval, y en otras conque requerían su realización en Dique Seco, refiriendo que no afectaban la “operatividad” de la unidad. Asimismo dio cuenta de cuáles de ellas habían sido atendidas y en qué porcentaje.

Ello nos lleva a la consideración del siguiente punto.

## **II 1. B. El nivel de mantenimiento de la nave y su idoneidad para la tarea que se le encomendó.**

Para referirnos a este punto, es menester considerar la holgada cantidad de información colectada a lo largo de la instrucción del expediente que diera como fruto el presente informe.

Como mencionábamos *supra*, el submarino A.R.A. San Juan, fue ingresado al Complejo Industrial y Naval Argentino (CINAR) conformado por el astillero Tandanor S.A.C.I. y N y el astillero Almirante Storni (ex fábrica de submarinos) con posterioridad a la firma del Contrato (suscrito con fecha 28/1/2008), recién el 18/12/2008 y sus reparaciones se prolongaron por más de ocho años.

En virtud de los informes y los testimonios recibidos, especialmente a partir de las auditorías de los distintos estamentos estatales y de la propia fuerza, existieron sucesivas demoras en el cumplimiento de los plazos de ejecución. Tales demoras surgen específicamente descriptas y si bien encuentran en algunos casos justificaciones en cuanto a las cuestiones burocráticas en las barreras aduaneras a algunos elementos que debieron ser importados, o falta de asignación presupuestaria adicional por la variable económica en la depreciación monetaria, lo cierto es que terminaron perjudicando la entrega en tiempo y forma de la unidad, y llevaron en algunos casos a perder la garantía de algunos elementos, o de la propia unidad con el astillero.

Es necesario también mencionar que la prolongación de las tareas muchas veces tuvo su origen en el descubrimiento de anomalías diversas. Verbigracia, al ser retirada una pieza o inspeccionado su interior, ameritaban el reemplazo por una nueva, su recambio o reparación, debiendo en algunas oportunidades requerirse al fabricante en Alemania. Ello con la consecuente tramitación administrativa, verificación, pedido, y demoras subsiguientes.

Fuera de esto, no fue posible comprobar en el transcurso de la investigación, que todas estas demoras hayan ocasionado errores estructurales graves condicionantes del desempeño de la unidad.

La reparación en cuestión fue resaltada durante 2016 por el propio Jefe de Gabinete de Ministros Dn. Marcos Peña, en el informe al Honorable Senado de la Nación Nro. 94, donde al

hablar del Astillero Tandanor S.A.C.I. y N destaca *“la reparación de “media vida” del Submarino ARA San Juan que extendió en 30 años más la vida útil del mismo y que ya fue entregado a la Armada Argentina y se encuentra operativo en la base naval Mar del Plata”* (pág. 179)

La decisión de realizar la prolongación de media vida de la unidad en el país, no fue improvisada, sino consciente de que se estaba en condiciones de lograrla y que serviría además para perfeccionar y desarrollar la capacidad técnica y profesional de nuestros recursos humanos, ampliando la participación de la mano de obra nacional y posibilitando luego el desarrollo de nuevos proyectos y reparaciones de buques internacionales, como efectivamente ocurrió hasta la fecha. El Complejo Naval funciona continua y perfectamente en esta administración, por lo que dicha decisión fue útil.

Ahora bien, ¿en qué consistió la misma?

Como se destaca en la propia publicidad de la página del Astillero y surge de la documentación aportada, al submarino A.R.A. San Juan luego de su ingreso al CINAR y desde el 19 de diciembre de 2008, le fueron realizados 625 trabajos y obras, de los cuales casi 400 se llevaron a cabo en los talleres Almirante Storni.

Los ingenieros de la industria naval, consideran que la reparación de media vida es una de las obras más difíciles y complejas. Al tomarse la decisión política que dicha reparación se efectuara en el país, se conformó dentro de la Armada un equipo especializado, recuperando capacidades de otras décadas.

Fue necesario cortar el casco de la embarcación por la mitad con oxígeno- acetileno y separarlo en dos partes, un proceso que ameritó una preparación de dos años de trabajo de ingeniería en las instalaciones del CINAR.

A partir de allí se reemplazaron los 4 motores diésel MTU de 16 cilindros en V y 1.200 Kw de potencia, necesarios para hacer funcionar los alternadores de 4.000 amperes, por otros nuevos y se realizó un recorrido y reparación completa de los cuatro equipos generadores que se utilizan para carga de baterías.

El motor eléctrico de propulsión recibió un mantenimiento integral, incluyendo el reemplazo de los montajes resilentes, que amortiguan la vibración. Asimismo se desmontó el eje y la hélice, efectuándoles un recorrido total alcanzando los valores originales de transmisión de potencia.

Bajo supervisión del fabricante, se realizó un replacado y reparación integral de cada una de los 960 elementos de baterías que son la fuente de energía para la propulsión del submarino y se repararon las válvulas y demás mecanismos que involucra el sistema de baterías para alcanzar su condición original.

La realización de este procedimiento en el astillero, permitió asegurar los tiempos de depósito de los ácidos interiores de la batería, que en caso de haberse efectuado en el exterior

habrían impedido tener un conocimiento certero y eficaz de su durabilidad y necesidad de reemplazo. Es decir, la batería al replacarse y armarse en el país no solo implicaba la utilización de mano de obra nacional, sino también la seguridad de ser montada y puesta a punto con la inmediatez necesaria a su entrada a la brevedad en funcionamiento, prologando así su vida útil.

Luego de todo ello y de las actualizaciones y constataciones necesarias, volvió a realizarse a fines de 2011 la unión del casco mediante soldadura.

Pese a las especulaciones y dudas que pudieron hacerse desde la pérdida de contacto del submarino, lo cierto es que a partir de las filmaciones de su hallazgo puede apreciarse que esta soldadura realizada sobre el casco resistente no habría tenido influencia alguna en el siniestro de la nave.

Vemos así entonces que fue renovado totalmente su sistema de propulsión y que se incrementó además el nivel de seguridad anterior, actualizando algunos dispositivos.

Con posterioridad a la entrega a la Armada, y conforme el propio Ministro Oscar Aguad refiriera en su declaración testimonial de fecha 16/04/2018 (foja 370 v) el submarino navegó en 2016 veintiocho días y tuvo 488 horas de inmersión con 3.105 millas náuticas. En el año 2017 tuvo 53 días de navegación, 804 horas de inmersión y navegó 5.464 millas.

Fueron constatadas distintas novedades y requerimientos de obra en diferentes etapas y durante su utilización.

Las mismas son descriptas en el punto II.5. del presente informe por tratarse de requerimiento y tratamiento legal específico.

Varias de esas anomalías fueron subsanadas, en distintos porcentajes, mayormente en el período inmediatamente anterior a la participación del arma naval en las operaciones previas a su desaparición, conforme las constancias recabadas en los astilleros, exceptos aquéllas que por su complejidad requerían su entrada a dique seco o las que no tenían aún partida presupuestaria, o aún aquéllas que teniéndola no se había efectivizado la compra del material.

Y aquí surge uno de los principales problemas a destacar. Conforme la opinión técnica, algunas de las reparaciones que debían llevarse adelante mediante la entrada en esas condiciones (Dique Seco) que se denominan en la jerga “de tercer y cuarto escalón” fueron dilatadas hasta el doble de la recomendación temporal que debía tenerse en el manejo de una nave de ese tipo.

Concretamente, el buque debía ingresar a dique seco cada 18 meses, extendidos por la Armada Argentina hasta 24 meses. Si bien la Armada debe asignar la entrada de los buques conforme a la capacidad de diques de carena disponibles, recién contaba con fecha para tal actividad en la segunda quincena de mayo de 2018. Al momento del siniestro llevaba más de cuarenta y cuatro meses sin esa necesaria entrada, lo que limitaba su operatividad en profundidad a los 100 metros.

Las reparaciones que debían efectuarse no son de menor entidad. Aunque la mayoría de los submarinistas recalcan la navegabilidad del buque, y las disputas de criterio versan sobre su operatividad como arma o para tareas de vigilancia, y si podía realizarlas de manera autónoma o como parte de una flota (esto último algo sinceramente que iría en contra de su destino como arma subrepticia porque delataría su presencia), lo cierto es que su entrada a reparaciones fue excesivamente postergada.

Así desde el conocido vulgarmente como “Informe Lezana”, donde existían serias cuestiones que sumadas impedirían la normal operatividad del buque, hasta el naufragio del submarino, fueron informadas más de 30 averías de mayor o menor entidad de primer, segundo, tercer o cuarto nivel conforme la posibilidad de reparación.

A los efectos legales, tales anomalías serán desarrolladas particularmente en el punto II. 5 del presente informe.

En cuanto a la idoneidad para la tarea encomendada, nos remitiremos in extenso al desarrollar lo referido al desempeño de los mandos de la Armada Argentina.

Sí adelantaremos, que fue evaluado a conciencia lo que pudo haber pasado con los sistemas de control de gases en el interior del submarino. Allí se determinó que, además del sistema original, del que no existen constancias que dejara de funcionar, fue colocado otro más moderno, con detectores alojados en el interior del tanque de baterías que traducía la información a una pantalla que se agregó en la consola central, de tipo digital, como sistema adicional. Es decir, se instaló como sistema complementario en la nave.

De las constancias recolectadas, surge que a partir de julio de 2017 el control de atmósfera cada hora se realizaba con base en esa información, ya que varía sustancialmente en los valores registrados con los informes de años anteriores.

Sintéticamente diremos que los nuevos equipos se calibraban a un porcentaje sensiblemente inferior que el anterior para disparar las alarmas y que el método de medición era diferente, pudiendo verse afectado el funcionamiento por humo, alta temperatura, saturación de hidrógeno, presencia de gases raros o líquidos.

Ello no implica necesariamente que no fueran útiles o funcionales. De hecho obran constancias en el expediente sobre su utilización por las Armadas de otros países. Ahora bien, no existen constancias que se hubiera impartido al personal instrucción sobre la forma de medición de dichos aparatos, ni existía un nuevo manual para su utilización y comprensión, como el que se encontraba dentro de los planes de enseñanza relativos al sistema anterior.

Esto trae como consecuencia que no pueda determinarse fácticamente en las mediciones cuál de los dos se utilizaba, pudiendo deducirse que durante el último año se trataría del segundo o más moderno, habida cuenta de la variación de porcentajes descriptos.

Lo que haya ocurrido durante el principio de incendio sufrido por la unidad con esos sensores no resulta posible actualmente determinarse, como ya se mencionó, por carecerse de posibilidades de peritación.

### **II 1. C. Las particulares condiciones de lugar, tiempo y modo en que se desencadenaron los hechos.**

Para el abordaje de este punto en particular, resulta trascendente compilar la totalidad de los antecedentes logrados en la tramitación de este expediente, resaltando las participaciones de los especialistas designados por la Comisión, por lo que a continuación el informe seguirá con un racconto de lo que fueron sus calificadas exposiciones, fruto de su experiencia en la Armada y especialmente a bordo de la nave desde su misma afectación al país, pretendiendo explicar y dar respuesta a esta cuestión y efectuando una concatenación causal de hechos a partir de constancias y probables situaciones.

Las cuestiones fácticas con las que se cuenta y que se analizaron, son las comunicaciones efectuadas tanto del submarino al Comando de la Fuerza de Submarinos, como sus respuestas, las que constan en autos en forma documental y las que aportaron algunos testigos participantes, éstas últimas con la apreciación de cada situación personal en su rol de funciones.

#### **II 1.C.1 Cronología.**

Así tenemos que el 14 de noviembre aproximadamente a las 22 horas surge una comunicación de alta frecuencia HF (“High Frequency” por sus siglas en idioma inglés, sistema primario de comunicaciones buque-tierra), donde aparece un mensaje del submarino San Juan al Comando de la Fuerza de Submarinos informando que se encontraba navegando normalmente, que es el último mensaje de rutina transmitido por procedimientos. Si las condiciones de normalidad continuaban, a partir de ahí, el submarino se iba a inmersión a plano profundo, de 40 metros y su próxima comunicación, por plan de respectivo, era como máximo 48 horas posteriores a este evento.

Evidentemente la normalidad se vio interrumpida. Unos minutos después, a las 23:42, una llamada, esta vez por el sistema satelital de voz, comunica personalmente el jefe de Operaciones del submarino San Juan, Teniente de Navío Fernando Vicente Villareal, al celular personal del jefe de Operaciones del Comando de la Fuerza de Submarinos, el Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa, en ese momento, oficial de guardia de CENCOMSUB (Central de Comunicaciones de la fuerza de submarinos en tierra).

Según declarara Correa, recibe la noticia que el submarino en ese momento está navegando en superficie, que habían tenido un principio de incendio en el tanque de baterías número 3, que estaba controlado, que apreciaban que había sido producto de la entrada de agua de mar por el sistema de ventilación. Recalcamos a esta altura que el origen del principio de incendio era una apreciación, quiere decir que no está verificado.

También refiere que estaban ventilando, con rumbo 080, esto es, en un rumbo en alejamiento de la costa. Es una dirección que le permite al submarino ganar profundidad, alejándose de la plataforma continental. El comandante Fernández estaba navegando en un temporal, con un estado de mar 6 y lo estaba corriendo de esa manera; tendría un mar por la aleta de estribor.

La otra forma que hubiese dispuesto para afrontar el temporal era “capearlo”, presentando la amura a las olas con un rumbo de acercamiento a la costa. Esto hubiese generado fuertes golpes que afectarían a la tripulación y dañarían al material, además de minimizar la velocidad de avance. Por lo tanto esta decisión hubiese sido sumamente inconveniente.

Surge entonces que estaba navegando al rumbo 080, con una velocidad de 5 nudos, con propulsión dividida y con la escotilla del puente cerrada sin personal de guardia en la vela, con mar gruesa, muy gruesa, que implicaría una altura de olas entre 4 y 6 metros, que puede haber sido de mucho más.

De las opiniones recabadas, surge que habitualmente, con mar gruesa, la vela del submarino, que es la torreta, donde va apostado el oficial de guardia en superficie, se sumerge durante la navegación por lo que se corre riesgo de perder ese personal en la mencionada vela. Por ello, en tales casos, se ordena bajar al oficial de guardia; se cierra el buque, se lo hace estanco, se cierran las escotillas, y continúa navegando en superficie, con el submarino cerrado completamente.

A esta altura el Comandante de la nave, Capitán de Fragata Fernández, consulta al Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa, sobre la posición de los buques de la flota. Entendemos que este último oficial no infirió lo que Fernández necesitaba o que estaba haciendo una evaluación grave de la situación y que debió preocuparse por lograr un mayor y mejor panorama de asesoramiento. En lugar de ello sólo le responde que estaban en el golfo San Jorge, en una posición determinada, a unas 200 o 250 millas de distancia. Esto implica que podían ser, aproximadamente, unas 20 o 24 horas de navegación, las que podrían haber disminuido a la mitad si el submarino ponía rumbo de acercamiento a esas unidades, sumando la velocidad de desplazamiento de ambas en acercamiento.

Se trata entonces que el apoyo naval se encontraba a un día de navegación a lo que habría que descontar el tiempo que, de coordinarse un encuentro con la flota, se hubiera reducido a un poco más de medio día.

Por lo tanto nunca se consideró que, este submarino en emergencia, sin evaluación de su gravedad al momento, podría haber tenido el apoyo de un buque de superficie.

Hay luego una segunda llamada, a las 00:28 horas del día 15, del jefe de Operaciones del San Juan Teniente Villarreal al jefe de Operaciones de la Fuerza de Submarinos, Capitán Correa, en la que le actualiza la posición según GPS y avisan que el comandante del Submarino Fernández estuviera atento, ya que iba a comunicarse el Comandante de la fuerza, Capitán de Navío Claudio Javier Villamide.

Treinta minutos después de esto, a las 00.58, ingresa una llamada satelital del comandante de la Fuerza de Submarinos Villamide, al comandante del submarino San Juan, Fernández.

Hablamos ya de cuestiones decisivas; una llamada entre comandantes. El comandante del submarino San Juan le impone al comandante superior que está en Mar del Plata, que se encontraban navegando en superficie, que ello se debía a que habían tenido un cortocircuito en las baterías de proa con principio de incendio, presumiblemente por ingreso de agua de mar; tampoco certifica la avería. Aquí hacemos hincapié nuevamente que el tenor de la conversación proviene de los dichos del testigo participante de la misma, por lo que debe ser evaluada en ese contexto, siendo posteriormente ratificada por SITREP.

Allí, y según sus declaraciones, el comandante de la Fuerza de Submarinos, Capitán de Navío Villamide ordena cancelar la patrulla y poner rumbo de regreso a Mar del Plata. El comandante del submarino le responde que lo haría cuando volviera a inmersión, porque en ese momento navegaba con rumbo 080, en alejamiento de la costa, a 5 nudos de velocidad, propulsando con el circuito dividido y se encontraba cargando aire.

La “carga de aire”, cuando se está en superficie, normalmente es lo último que finaliza antes de ir a inmersión. Esta maniobra se inicia lo antes posible, casi coincidente con el arranque de los motores diésel y se comienza la carga de baterías, ya que es una maniobra que lleva mucho tiempo y consume electricidad para los dos compresores. Hay que recordar que el aire comprimido almacenado en los botellones es un elemento vital para este tipo de naves, como el combustible o la electricidad, pues es el que permite soplar los tanques de lastre y así poder volver a superficie.

Establecemos así que la situación a ese momento era la del submarino cargando aire, el oficial de guardia y el vigía al interno de la nave, porque las olas cubrían sus puestos en cubierta, con mar gruesa. Surge de la conversación asimismo que el personal se encontraba bien pero fatigado producto del temporal en el que se encontraban –muy fuerte– y que tenían la intención de pasar a plano profundo e ingresar al tanque de baterías para inspeccionar, desconectar lo que fuera necesario y volver a conectar la batería, si pudieran.

Siempre según sus dichos el comandante de la Fuerza, Capitán de Navío Villamide, recomendó no reconectarla.

Conforme el “Manual de Organización de los Submarinos clase “A.R.A. Santa Cruz”, Libro 2 Organización operativa, se encuentran descriptos una serie de Roles de Emergencias, a partir del Capítulo 2-3-1, donde se establecen los propósitos y responsabilidades de rol en el caso de incendios a bordo, describiendo taxativamente la constitución de los trozos de control de averías, las tareas y obligaciones en navegación del personal y la preparación del buque para salir a superficie. Es decir que ese tipo de emergencias –incendio a bordo- debe ser mandatoriamente solucionada en superficie. De las constancias surge que esto fue lo que hizo el comandante de la nave y los especialistas de la tripulación.

Es decir, estas operaciones, teniendo como base que el submarino durante la comunicación se hallaba cargando aire, fueron cumplidas. Ahora bien, en dichas normas se resalta la necesidad de determinación de daños, pero no existe una directiva concreta de lo que debe hacerse en el caso específico de un principio de incendio de baterías, o su posibilidad o imposibilidad de conexión, por lo que debe estarse a la experiencia y criterio del comandante de la nave y de los especialistas de la tripulación. Y en su caso, al dar cuenta de la novedad, del criterio del Comandante u oficial superior, en este caso Villamide, que tiene un panorama más acabado de la disposición de recursos próximos, de la posible evolución de un siniestro sea que este empeore o se alivie, y quien es en definitiva el que, en caso de no estar de acuerdo con la decisión que el comandante le comunica, darle las órdenes pertinentes.

Los expertos consideran en principio que no habiendo una evaluación precisa de la magnitud y cuantía del daño, no debería intentarse una reconexión del sistema de propulsión. Si se encuentra con circuito dividido debe seguirse en esa condición y en superficie.

A esta altura se debe considerar que el Comandante del submarino, Capitán de Navío Fernández, vuelve a preguntarle a su superior por la ubicación de la flota.

Por segunda vez pregunta por la ubicación de los buques de la flota. Eso le da un sentido a la comunicación. Debería haberse tomado como un llamado de atención sobre la preocupación del comandante de la nave en conducir la misma por sus propios medios, sin requerir auxilio.

Sin embargo se le ratifica que abandone su función de patrulla y se le indica que solicite el cambio de AVISS (Mensaje naval por el cual el submarino cumple una derrota específica, con puntos geográficos y tiempos que debe cumplir en forma obligatoria) que debe alcanzar, es decir, la derrota que va a seguir por lo que estima sea un camino que esté en condiciones de ser rescatado en caso de emergencia. Aquí le otorga la facultad de tomarlo de la manera que crea más conveniente para su regreso directo a la Base Mar del Plata.

Pero el Capitán de Navío Villamide nunca le ordena que regrese en superficie, pese al principio de incendio puesto en conocimiento.

El próximo mensaje importante es por "Datos" por el sistema Tonina, que ratifica lo que se manifestó había sido la comunicación telefónica, al sostener: "Ingreso de agua de mar por sistema de ventilación al tanque de baterías número 3 ocasionó cortocircuito y principio de incendio en el balcón de barras de baterías. Baterías proa fuera de servicio. Al momento en inmersión propulsando con circuito dividido, sin novedad de personal".

No conocemos de qué forma el Comandante del Submarino determinó tales circunstancias. El procedimiento para verificarlo es complejo. No es fácil hacerlo con el submarino moviéndose, porque se debe ingresar un hombre al tanque de baterías, donde no tiene mucho espacio, se mueve con un carro, tiene que ir a ver el balcón, pero tiene que hacer un desarme de otra tapa antes

de poder visualizarlo. No es un balcón que esté al aire libre, justamente a efectos de que no se vuelque agua sobre la batería.

Resaltamos que este mensaje, que es de datos, está registrado, hay copias, obra en el expediente.

A las 07:19 el jefe de Operaciones del submarino, Teniente de Navío Villarreal, llama al jefe de Operaciones de la Fuerza Capitán de Fragata Correa y le pregunta si habían recibido el mensaje, el SITREP, (Situation Report), el estado de situación nuevo, y el pedido del cambio de AVISS del submarino en el cual consta que iba a cambiar su derrota, abandonaba su patrulla, cancelaba todos los ejercicios que pudieran tener con la flota e iba a ir directamente a Mar del Plata. En ese momento el Capitán de Fragata Correa manifiesta que se encontraba recibiendo la guardia del Oficial anterior, Capitán de Corbeta Javier Francisco Oleiro, quien además de estar de guardia, se desempeñaba como Jefe de Armas y Jefe de Salvamento de la Fuerza de Submarinos.

El citado Villarreal informa que se encontraban ya en inmersión, en plano de periscopio, con rumbo hacia Mar del Plata, a velocidad de 5 nudos, propulsando con circuito dividido. Expresó además que estaban cansados y que iban a bajar a plano profundo a descansar y, luego, a inspeccionar el tanque de baterías. Se deduce entonces que hasta ese momento no lo habían inspeccionado. No surge que los oficiales en tierra evaluaran la situación ni consideraran apropiado brindar alguna indicación al respecto.

Recordemos que para poder inspeccionar el tanque de baterías debe retirarse una tapa que pesa aproximadamente entre 20 y 30 kilos, que posee tornillos, que tiene una junta que es estanca para que no cuele agua del pasillo donde está, porque su entrada está cerca de los baños y de la cocina. Entonces, es una tapa estanca, de un peso considerable, que debe ser manipulada por varias personas simultáneamente.

Sintetizando: Tenemos entonces que el 14 de noviembre a las 22:00 horas el submarino está en plano de periscopio (corroborado por el último mensaje de seguridad recibido). A partir de las 23:42 se encontraba en superficie, ventilando y cargando aire (corroborado por las comunicaciones por teléfono satelital de las cual solo se cuenta con uno de los testimonios de las partes de las conversaciones), luego de lidiar con un siniestro. Entre las 00:58 horas del día 15 de noviembre (última comunicación con el teléfono satelital, que confirma su proximidad a la superficie) y las 06:00 horas (mensaje naval del Submarino A.R.A San Juan que manifiesta estar en inmersión) no puede determinarse el momento exacto que el submarino abandonó la superficie. Posterior a las 00:58 se registran una serie de enlaces de internet por sistema Iridium, que implican la necesidad que el submarino esté conectado con la atmósfera, sea porque esté en superficie o bien en inmersión, en plano de periscopio aflorando antenas.

Finalmente se producen las comunicaciones descriptas 06:40 (en la que el Submarino solicita el cambio de AVISS), 07:09, hay datos, y llegamos a la última comunicación que es la de

las 07:19 donde el jefe de Operaciones manifiesta la fatiga, la toma de plano profundo y la inspección a realizar en el sector afectado.

Surge aquí una dicotomía con lo consignado en las conclusiones del informe de los expertos convocados por el Ministerio de Defensa que fuera remitido el día 2 de julio último, en cuanto a la ubicación del submarino, ya que en este informe se consigna que a la hora 06:00 se encontraba en plano 40, es decir a 40 metros de profundidad. Las comunicaciones establecidas por esta investigación, demuestran que a las 06:00 el submarino emite un SITREP informando que estaba en inmersión propulsando con circuito dividido. Además 06:40 horas requirió el cambio de AVISS. Dichos mensajes se reciben 07:15 y 07:32.

A las 07:19 horas. existe una comunicación satelital del Jefe de Operaciones Teniente de Navío Villarreal para confirmar si se habían recibido los mensajes anteriores donde refiere que irían a plano 40.

Las comunicaciones posteriores no fueron confirmadas en su recepción por parte del Submarino.

Por tal motivo deducimos que en ese horario mínimamente estaba en plano de periscopio.

La ida a plano profundo coincide con el relevo de las guardias a las 08:00, pasa el tercer turno al primero de guardia, hay un delay hasta que todos toman las guardias y se actualizan y 08:36 es la última comunicación que se tiene registrada de datos de intento de comunicación Iridium.

En el siguiente gráfico puede sugerirse un esquema de posiciones:

| Fecha                                | 14 de noviembre                                                                     |                                                                                     |                                                                                     | 15 de noviembre                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
|--------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Hora                                 | 22                                                                                  | 23:42                                                                               | 23:53                                                                               | 00:04                                                                               | 00:28                                                                                | 07:33                                                                                 | 08:52                                                                                 | 10:51                                                                                 |
| 0 mts superficie                     |                                                                                     |  |  |  |  |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| 18 mts - plano de periscopio         |  |                                                                                     |  |  |                                                                                      |  |                                                                                       |                                                                                       |
| 40 mts - Plano profundo              |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |  |                                                                                       |
| Aprox 550 - 750 mts - Evento anomalo |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                     |                                                                                      |                                                                                       |                                                                                       |  |

Ahora bien, a las 10:51 horas se registra el evento acústico anómalo del que informa la Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares (Comprehensive Nuclear-Test-Ban Treaty -en adelante CTBTO-).

La prueba colectada durante la presente investigación no arroja dudas a que dicho evento hidroacústico se produce con motivo del colapso estructural del submarino A.R.A. San Juan.

## **II 1. C. 2.- Descripciones de funcionamiento**

Debemos evaluar entonces, para determinar en primer término los motivos que originaron el incidente cómo funciona el sistema de ventilación y las maniobras que se realizan al efecto.

El snorkel es la toma de aire en inmersión y la salida de aire del submarino en puerto durante la carga de baterías con el SELENAR (cargador de baterías instalado en puerto) sin utilizar sus motores diesel. El tubo del snorkel en inmersión se arría e introduce en lo que se llama vela de la torreta del submarino.

La maniobra de venteo se denomina “hacer snorkel”. En ella este mecanismo se eleva. Consideremos que tiene 18 metros desde la quilla hasta el tope del mástil cuando está izado. Este mástil mientras está en inmersión va lleno de agua al igual que toda esta tubería con más o menos unos 6.000 litros que se envían a un tanque de compenso signado con el número 3 o tanque del snorkel.

Entonces, conceptualmente el submarino cuando esta “trimado” para navegar en inmersión, cuenta con el tubo de snorkel arriado e inundado, así como también las tuberías de escape de gases. Para lograr la aspiración de aire desde la superficie, ese mástil debe ser izado y vaciado, el agua que contiene es drenada al tanque de compenso numero 3 (aproximadamente 6.000 litros). Cuando se ponen en marcha los motores diesel expulsan el agua contenida en las tuberías de descarga de gases, verbigracia “escapes”, (aproximadamente 1.500 litros por banda), el submarino cambia su dosaje y queda liviano. Por lo tanto deben incorporarse 1.500 litros por banda, al mismo tanque de compenso, según se haga snorkel con 2 o 4 motores (dos motores por banda). Es decir que funcionando los 4 motores se incorporaran alrededor de 10.000 litros al tanque de compenso.

Las bombas trabajan en etapa 1 o en etapa 2. La de máxima capacidad de achique que tiene para sacar agua de adentro de un submarino, son 20 metros cúbicos hora o 40 metros cúbicos hora, no hay forma de sacarlo más rápido.

Estabilizado, comienza la maniobra de snorkel.

Allí entra en funcionamiento lo que se denomina la válvula cabeza que posee tres electrodos que pueden graduarse en su sensibilidad. Se gradúan dado que en la navegación en snorkel trata de exponerse la mínima cantidad de mástil, porque por la altura de éste es muy detectable por radares (cuando hay oposición enemiga ya sea durante ejercitaciones o en “patrulla de guerra”), por lo que se intenta que no aflore más de un metro.

Pero habida cuenta de las condiciones de tormenta reportadas, el comandante del submarino

pudo haber puesto un plano que le permitiera exponer más mástil, evitando así el constante funcionamiento de la válvula cabeza de snorkel y el posible ingreso del agua.

El contacto del agua con los sensores cierra la válvula cabeza. Esto produce que los motores, al no tener la válvula que permite el ingreso de aire, comiencen a aspirar el de la atmósfera interna y produzcan una gran depresión, que además puede lastimar los oídos de los tripulantes. Una situación que usualmente se evita, porque puede ocasionar hasta rotura de tímpanos.

Entonces el aire ingresa por el tubo del snorkel. Existe un separador de agua, con un flap externo e interno de snorkel. Es un doble flap, que se calibra a la máxima profundidad del buque. La prueba de ese flap es a 62 bares y medio, o sea, son 630 metros de profundidad.

Desde la consola de control de buque ubicada en el compartimiento de “Comando” existe un botón de apertura y cierre de la válvula cabeza, que puede ser accionada a voluntad y en cualquier momento por el oficial de inmersión. La razón de este comando manual es una redundancia del sistema, que permite estancar la válvula cabeza cuando el oficial de control lo desee, ya sea para probar el funcionamiento efectivo de la válvula cabeza, tanto como evitar la entrada de agua con mar gruesa.

En cada apertura y cierre de la válvula cabeza ingresan aproximadamente desde 350 hasta 700 litros, que van al pozo del snorkel, donde existen otros tres sensores. Un sensor con una luz verde, que implica que el tanque está vacío; una luz amarilla, que es una alarma, que informa la presencia de agua y debe achicarse; y una luz roja que hace funcionar todos los circuitos, ya el operador no pueda accionar, y se cierra automáticamente el snorkel en emergencia.

No ha quedado claro en la presente investigación por carecerse de la posibilidad de peritar el submarino, si los tres sensores de la válvula cabeza se encontraban en funcionamiento, o solamente uno de ellos, ya que pueden graduarse, conforme a la necesidad de reacción que se desee poseer, teniendo en cuenta las condiciones climáticas que se atraviesan.

Una vez venteado, comienzan a cerrarse las válvulas en el procedimiento de finalización de snorkel. Se achican los tanques, sacando agua mediante bombas y se las expulsa al mar para lograr que esté compensado.

Estas tareas se realizan durante el procedimiento de finalización de snorkel, a efectos que el submarino conserve su correcto trimado, en el caso de ocurrir una parada de snorkel en emergencia, el mástil se arría en forma automática y los motores detienen su marcha, como consecuencia de ello se vuelven a inundar las tuberías de descarga de gases al mismo tiempo que el mástil de snorkel. Esto implica que el submarino queda 10 toneladas más pesado de su condición de trimado, por lo que debe apelarse al recurso de la velocidad para mantener su equilibrio dinámico, mientras se achica el tanque de compenso número tres.

Continuando con el sistema de aireación, en el único lugar que se junta agua y aire de ventilación de baterías es donde se sitúa una válvula denominada Eco 19, que cumple una función

de *by pass*. Del aire que allí ingresa existe una distribución que permite el ingreso a los motores, al sistema acondicionador de aire y a las baterías. Luego se expulsa mediante los sistemas de extracción el que se contamina con hidrógeno y anhídrido carbónico.

Esta válvula sumamente importante, está solamente en los submarinos TR-1700, dado que es imprescindible por necesitar un gran caudal de aire para los motores.

Obviamente su funcionamiento y accionamiento difiere acorde el lugar donde se halla la nave. Así debe permanecer abierta únicamente en puerto y cerrada en navegación, ya sea en superficie o en inmersión. Ello porque, en puerto, el snorkel no es por donde ingresa el aire sino por donde se expulsa. Similar a una chimenea.

Por eso, como se mencionó, debe encontrarse abierta durante carga de baterías en puerto, pero va siempre cerrada en navegación. Abrir esa válvula en inmersión es violar los procedimientos establecidos en el manual de operaciones del submarino. Cabe mencionar que en todas las condiciones de navegación, el manual de operación del submarino establece la “obligatoriedad” de chequear que esa válvula este “siempre” cerrada cuando el buque está navegando cualquiera sea su condición de navegación, Superficie/Inmersión o Snorkel.

### **II 1. C. 3.- Antecedentes de operación.**

Y aquí regresamos a lo que brevemente citamos con anterioridad en la evaluación del grado de capacitación del personal.

En el informe de navegación de julio, el Comandante de la nave, Fernández, describe una prueba no contemplada en los protocolos de navegación, efectuada en el sistema de ventilación de lo que entiende realiza una maniobra que mejora la distribución del aire en inmersión dentro de la unidad. La vuelca por escrito con algunos errores de numeración de tales válvulas.

Según testimonio de su superior directo, Capitán Villamide, habría habido una conversación sobre esa navegación, pero no referida a la maniobra para equilibrar atmósferas, sino por la posible entrada de agua. Pero lo cierto que no hay constancia escrita de la misma. Existe unanimidad de criterio al considerar que la operación que describiera resulta antirreglamentaria.

Pareciera según las constancias que el Comandante de la nave realizó la maniobra como una prueba tendiente a modificar el procedimiento estándar. Ello debió haber sido advertido y corregido por sus superiores. Dicho informe fue distribuido en al menos cuatro áreas distintas de la Armada.

Las válvulas que cierran el mamparo estanco están destinadas, para que, en el caso que la dotación se confine en uno u otro compartimiento, pueda aislarse la atmósfera –porque puede estar incendiado, porque puede haber gases tóxicos o cualquier otra cosa– y refugiarse sin que se contamine en el compartimiento de popa.

Los expertos consultados manifiestan que cuando el buque está en inmersión, la válvula debe estar cerrada. Se comunica, el buque, a través de su sistema de ventilación –que en este caso

el sistema de ventilación va al sistema de aire acondicionado y se reparte-. Así se dirige a los camarotes de suboficiales, al comedor, al compartimiento de torpedos, a las cocinas, a los baños, etc. Son lugares habitables y tienen que estar refrigerados. Los demás espacios son de menor importancia, ya que para el submarino es un gasto de energía adicional enfriar agua y motores.

Objetivamente en el sector de dormitorios, cocina y comando de la nave existe un mayor consumo de oxígeno y una mayor emisión de CO2.

Obviamente que al realizarse la apertura en inmersión de la válvula señalada la circulación de aire se produce por efecto de los ventiladores (al no estar en marcha los motores diésel) y se provoca la corriente de aire forzada en el interior del submarino. Al realizar la maniobra de apertura de la Eco 19 en navegación y luego de realizar un período de snorkel, puede quedar agua en el tramo de tubería que va desde la derivación hacia el tanque de snorkel hasta la citada válvula Eco 19. Este tramo de tubería puede alojar hasta 100 litros de agua, que en caso que los drenajes testigos a ambos lados de la válvula estén cerrados u obturados, harían que el agua caiga por gravedad hacia un “manifold” y luego a la voluta del ventilador de baterías, descendiendo finalmente hacia el balcón de barras de baterías Nro. 3.

El agua salada puede quedar estancada en alguna de las espirales de los ventiladores o de las descargas, pero con el movimiento propio del buque, más en el medio de una tormenta y con mar gruesa, efectivamente puede caer en el balcón de baterías y provocar un cortocircuito.

Siempre debe destacarse un suboficial de guardia en el compartimiento que debe hacer esas tareas, verificar el desempeño de las válvulas cada cierto lapso.

Cabe resaltar que para revisar un nuevo procedimiento técnico, como el que el Capitán Fernández informara en la navegación de julio, deben efectuarse siempre consultas técnico-administrativas. Así deben considerarlo, por ejemplo, el Comando de la fuerza, el Arsenal, la Dirección Técnica correspondiente de la Armada, donde luego generalmente se envía una comisión de expertos y allí se realiza y se revé todo el procedimiento probado.

Sobre todo teniendo en cuenta que es el único lugar de la nave por el cual puede ingresar agua de mar al sector de baterías.

**De lo narrado no obstante, no puede constatarse por la imposibilidad de peritación ya aludida, que efectivamente dicha válvula se encontrara abierta en algún momento, o haya sido operada durante la navegación, ni que provocara el incidente, ni mucho menos que se haya ordenado un procedimiento similar a la prueba ya descripta durante la navegación donde se produjo el naufragio.**

Existe siempre la posibilidad de entrada de agua por el tubo del snorkel, para ello existe la válvula cabeza, diseñada de manera tal que, cuando una ola o golpe de mar supere la altura del tubo de Snorkel, ésta se cierre automáticamente, fraccionando la entrada de agua al interior del

submarino. El agua que entra va directamente a través de una tubería, al tanque o pozo de snorkel. No obstante, por efecto del cabeceo del buque (longitudinal) parte del agua puede derivarse hasta la válvula Eco 19, que debería impedir su paso hacia la tubería de ventilación.

Debe tenerse presente que el tanque de baterías es un lugar muy cuidado, que tiene un protocolo muy importante de reparaciones y aceptación. Pero no es inmune a la presencia de agua que ingrese en cantidad. El agua provoca cortocircuitos en las baterías y generación de H<sub>2</sub>.

El ingreso al tanque de baterías se realiza por un pasillo ubicado entre los camarotes de suboficiales, el baño y la cocina. La tapa de acceso al balcón está fijada con varios tornillos Allen; que deben retirarse. Está fabricado para que no entre agua de otros compartimentos.

Al ingresar al tanque de baterías está el balcón de baterías, que no es un balcón abierto sino que tiene estas tapas abulonadas, con goma sellada y pegada, que son tapas de baquelita no conductivas que van puestas en navegación.

Toda esta descripción se realiza para graficar que no es sencillo el acceso al compartimento de baterías desde la nave, deben retirarse las tapas.

En el interior de ese compartimento está el balcón de barras propiamente dicho. Allí se ubican las barras de potencia que reúnen todo el poder de las baterías.

Junto al cierre de compartimiento, se ubica la tubería de ventilación, que es la que se une con la válvula ya mencionada anteriormente, la Eco19. En caso de falla de dicha válvula o mala utilización es el único lugar por donde puede darse el ingreso de agua, que cae directamente sobre el balcón, ergo, sobre las barras de baterías. El criterio de los expertos en tal sentido ha sido unánime.

La descripción anterior es útil para confirmar que si existe la necesidad de verificar el origen de un siniestro en el sector donde se ubican las baterías, esta operación no puede realizarse en superficie, ni en plano de periscopio, porque el submarino tiene un movimiento mucho peor que los buques de superficie.

De hacerse, el personal que ingrese corre riesgo inminente de electrocución, dificultándose además las tareas de desarme.

Por eso las comunicaciones del Comandante no constataban fehacientemente lo ocurrido y refirieron en todo momento la intención de verificar en plano profundo y luego intentar la reconexión.

Hasta aquí hemos descripto los hechos, de donde surgen dos cuestiones bien diferenciadas. La primera es la ocurrencia del principio de incendio, presuntamente originada en la entrada de agua de mar al balcón de baterías, que deja al submarino con la mitad la capacidad de baterías para su propulsión, en superficie. La segunda cuestión se refiere a lo que se hace

a partir de dicha situación, tanto dentro del submarino como la actitud que sigue la cadena de mandos de la Armada al tomar conocimiento.

De la lectura del resto del presente informe se desprenderá la divergencia en las responsabilidades.

## **II 1. D. Otros hechos anteriores o posteriores analizados durante las misiones encomendadas a la nave.**

Esta Comisión y sus expertos, han analizado concienzudamente hechos que surgieron de la propia investigación.

Son hipótesis de situaciones que, en virtud de datos, testimonios o informes producidos, brindarían un panorama distinto.

Entre ellas fueron observadas y analizadas por ejemplo:

a) La versión de seguimiento al Submarino A.R.A. San Juan en una navegación anterior por otro submarino extranjero y la posible reiteración de esta situación: Si bien existieron constancias de grabaciones de sonar que indicarían tal circunstancia, el análisis oficial efectuado por la Armada y el actual contexto internacional no ofrecen certezas que indiquen que tuviera vinculación con el hecho motivo de la presente investigación.

b) La ubicación del submarino que surgiera de cartas de navegación ubicándolo en las proximidades de las Islas Malvinas: De declaraciones testimoniales surgió que las correcciones aparecidas en el documento que el Jefe de Gabinete Marcos Peña acompañara al informe ante la Cámara de Diputados Nro. 108 de fecha 14 de marzo de 2018 fue un error no intencional y que ameritó las investigaciones pertinentes dentro de la armada. La posterior ubicación de la nave descartó de plano esa posibilidad.

c) El ataque al submarino por otra nave o aeronave, su colisión con una antigua mina antisubmarina u otro tipo de armamento utilizado para su hundimiento.

d) El abordaje con buques pesqueros en la zona, dado que no existen reportes de tráfico marítimo evaluados por el Comando de Adiestramiento y Alistamiento durante la etapa de la pérdida de contacto y la fase de búsqueda. Ello porque ante la eventualidad de una colisión, deberían haber quedado rastros del buque de superficie, balsas, sobrevivientes, restos, etc. Tampoco hubo registros o denuncias por parte de compañías armadoras o reclamos de aseguradoras.

En ninguno de los cuatro casos puede constatarse fehacientemente su ocurrencia. El hallazgo de los restos, su diseminación en el fondo marino y el estado de la nave, conforme se pudiera comprobar en las filmaciones realizadas por el buque Seabed Constructor de la empresa Ocean Infinity, exhibidas a esta comisión, no indicarían tal posibilidad.

También se analizaron las informaciones sobre supuestos intentos de comunicación del submarino que llegaran a una de las bases y que motivaran correcciones en los libros, al igual que la detección de ruidos en otra zona que fue rastreada, supuestamente equivalentes a golpes sobre el casco.

Ambas fueron asimismo descartadas, pese a haberse investigado meticulosamente, lo que fue corroborado y avalado luego por la ubicación y aparición posterior del Submarino A.R.A. San Juan.

Sí resulta particularmente necesario destacar algunos eventos que tuviera el submarino en cuanto a su funcionamiento.

Así surgen entre los más recientes, en la patrulla del mes de julio de 2017 una falla en el sistema de propulsión, conocida como “black out”, al encontrarse a escasas millas del puerto, durante las maniobras correspondientes al rol de ingreso. Sin embargo en ese momento, pudo acceder con circuito dividido en sección de popa.

Una segunda anomalía, luego de la patrulla, en el Puerto de Ushuaia obligó a realizar el cambio del interruptor eléctrico de potencia de un tablero.

El resto de las reparaciones que ameritaron tareas de segundo, tercer y cuarto escalón son detalladas al referirnos al punto II. 5.

### **II 1. E.- Reflexiones necesarias.**

Luego de las consideraciones anteriores, resulta necesario evaluar, al contarse ya con muchos elementos analizados y, especialmente, pudiendo haberse meritado las fotos y filmaciones de los restos del buque, la posible forma de ocurrencia de los hechos, destacando una vez más la imposibilidad de dictaminar definitivamente al no poder peritarse sus restos.

Es indudable que el submarino estaba cumpliendo con una de las misiones finales previstas por el comando de la Armada en la etapa previa a su reintegro a la base.

También es indudable que la nave sufrió un incidente, que todo indica que ha sido un principio de incendio en el balcón de baterías de proa Nro. 3, que lo obligó a realizar la desconexión de la mitad de su sistema de propulsión. Un incidente que debe coincidirse resultó grave.

Los expertos, algunos de ellos ex comandantes submarinistas, han analizado las posibles conductas del Comandante ante la situación descripta, lo que ya fue supra mencionado.

Hemos detallado que se encontraban en medio de un temporal, con mar gruesa, a bordo de un submarino transoceánico.

El Comandante elige un rumbo de retorno. Todos los submarinistas conviven con la emergencia naturalmente y reaccionan frente a ella. Así surge de las constancias que fija su rumbo

hacia Mar del Plata. No obstante venia de correr la tormenta, con dirección previa hacia las profundidades abisales, es decir lejos de la plataforma continental.

Entendemos que nunca se tuvo comprensión de la gravedad situacional, ni de la exactitud y magnitud de la avería y siempre se confió en el material que conducía.

En general, según los expertos, existen dos formas de pasar un temporal: o se corre o se capea. Capear implica poner la proa (amuras) al temporal y dejar ir el buque; Correrlo es poner la popa (aletas) y el temporal lo va llevando con el viento.

Ahora bien, estos submarinos, en general, con muy mal tiempo deben correr el temporal y preferiblemente no lo capean. En este caso particular, las circunstancias indican que adoptó el rumbo 080 por estar con viento de componente Sudoeste.

El rumbo contrario implicaba un inconveniente: el diseño de la nave tiene la particularidad de introducir mucho la proa cuando tiene el mar en esa dirección. Y a partir de cierto sincronismo, puede irse a inmersión. Esto, estando el buque en superficie, resulta peligroso. Se estima que el rumbo elegido era el que menos lo afectaba y evitaba una nueva entrada de agua habida cuenta de las condiciones meteorológicas imperantes.

Por condiciones constructivas, este tipo de submarino, TR1700, necesita, cuando hay muy fuerte oleaje, recibir el mar por las aletas: aleta de estribor o aleta de babor; lo pueden recibir de otra manera pero implica cambiar su “trimado y balanceo”.

El comandante estima que la situación luego del principio de incendio está controlada e informa que no hay heridos.

También comunica su intención de verificar y reconectar el sistema.

Así continúa en navegación, no sabemos si en superficie o a plano de periscopio, en ambos casos con la nave cerrada por el intenso oleaje existente. (Ello se deduce por comunicarse que el oficial de cubierta y el de guardia fueron bajados por las circunstancias climatológicas). Los roles generales de función de los manuales de procedimiento indican que ante un incendio debe llevarse la nave a superficie y una vez controlado aquél debe realizarse la investigación de daños, la que tiene que ser efectuada con precaución y repetida periódicamente.

Con los elementos señalados y las constancias del expediente, la confluencia horaria entre las comunicaciones, las intenciones del comandante y los datos de la anomalía hidroacústica detectada, debemos diferenciar entonces dos situaciones concatenadas, pero que son las que en definitiva culminan con la pérdida de la nave.

La primera es el principio de incendio a bordo y sus causas. La segunda es qué pudo haber ocurrido para que luego de estar aparentemente superado, el submarino se precipitara al fondo.

En cuanto a la primera, las constancias indican que lo informado por el Comandante es lo que efectivamente puede haber ocurrido. Esto es, un principio de incendio en el balcón de baterías, ya sea causado como supone el comandante, por el ingreso de agua de mar durante la maniobra de snorkel, o por otra razón, de magnitud tal que deja con propulsión dividida a la unidad.

Este incidente es comunicado y evaluado el temperamento a seguir junto a las autoridades del Comando de la Fuerza de Submarinos y sus superiores.

En cuanto a la segunda, que es la que precipita el submarino al fondo, no podemos dudar que es consecuencia de la primera.

Teniendo inicialmente la situación del principio de incendio controlada en apariencia, se habría intentado luego, verificar los daños en el compartimento de baterías para identificar el origen. Esto es lo que indican los manuales de procedimiento de la Armada. (R.A.-9-076 Título 2.3 Roles de emergencia).

Ergo debía adoptarse el temperamento adecuado para realizar la investigación y verificación de daños.

Ahora bien, en dicho compartimento como en los restantes similares, existía un doble control de atmósfera, que medía la presencia de los distintos gases que produce la actividad de las baterías, especialmente del hidrógeno.

El primero, original del buque, se encontraba en funcionamiento, conforme los testimonios y las constancias existentes de la unidad, no habiendo sido requerido nunca una solicitud de obra correctiva sobre el mismo.

El segundo, instalado durante la reparación de media vida, más moderno y con detectores distribuidos en el interior del tanque de baterías, había sido también verificado y corregido en forma previa a la última navegación de julio, con lo que puede afirmarse que también se encontraba en funcionamiento.

Es decir, se hallaba duplicado el sistema de control de atmósferas en los compartimentos de baterías. El primero debía accionarse manualmente para seleccionar el sector y realizar la prueba mecánica y tiene a su vez una alarma automática en la consola control de buque sonora y visual, graduada al 2% de concentración de hidrógeno. El segundo informaba directamente en un tablero electrónico, simplificando el registro.

¿Pudo el principio de incendio haber dejado sin efecto ambos sistemas?

Conforme los testimonios y la información colectada en estos autos, el nuevo sistema instalado pudo haber sufrido los daños de un incendio, pero en todos los casos debió marcar la situación en la pantalla descriptiva, aun dejando de operar.

En este sentido conviene marcar una profunda diferencia con el informe del comité de expertos del ámbito del Ministerio de Defensa, en relación a la utilización de este nuevo sistema de manera profusa. De las declaraciones recibidas, se constató que si bien el nuevo sistema se encontraba instalado, no fue sino hasta el mes de junio, luego de ser calibrado, que comenzó a utilizarse. De allí surge la dicotomía con algunas mediciones volcadas en distintas planillas en la navegación del mes de julio en adelante. Por tanto la tripulación recién se estaría habituando a su manejo.

El sistema original, al ser manual y funcionar de manera mecánica, resulta más difícil que hubiera dejado de medir el hidrógeno en el cuarto respectivo.

Por eso la hipótesis sobre la existencia de una explosión primaria, más pequeña, que incapacitara al personal de tal forma que no tuviera reacción, puede tener justificación exclusivamente en una concentración de hidrógeno que tornara la atmósfera explosiva, en un lapso tal que ni siquiera posibilitara el uso del segundo sistema, o que ocurriera sin que ese segundo sistema fuera empleado antes de cualquier maniobra de ingreso al sector, lo que resultaría improbable dado que todo el personal del submarino es consiente sobre el peligro del incremento del hidrógeno en todo el submarino, y más especial aún en los cuartos de baterías.

Existen constancias en autos que el equipo instalado en forma redundante fue aprobado por la Armada y se encuentra en uso en numerosas fuerzas navales en todo el mundo.

Pero no se ha constatado que la Armada haya capacitado convenientemente al personal sobre la utilización de este nuevo sistema.

Tampoco consta que no estuviera disponible el medidor de hidrógeno manual.

Los expertos luego de distintos análisis, señalan que pudo haber ocurrido una explosión al retirarse, en plano profundo, la tapa de ingreso al balcón de baterías, donde la excesiva producción de hidrógeno por el principio de incendio, al liberarse, ocasionara una explosión que dejara sin capacidad de respuesta a la tripulación.

Surgen, sin embargo, las dudas sobre la verificación de la atmósfera interna, a través de alguno de los dos sistemas de control. ¿Puede afirmarse que se asumiría tal riesgo, en el caso de que no funcionaran los medidores?

No obsta que, en teoría, pudiera haberse detectado un aumento considerable del nivel de hidrógeno y durante la maniobra de cambio de plano para salir a superficie a ventear, se desencadenara una deflagración.

Otra de las posibilidades, es que al llegar a plano profundo para verificar los daños, el principio de incendio no estuviere del todo controlado y el retiro de la tapa hubiere provocado la explosión, que inmediatamente dejara incapacitado al personal de comando de la nave, perdiendo plano irredimiblemente hacia el fondo abisal.

Con respecto a esta última posibilidad, cabe preguntarse si este hecho tuvo la entidad suficiente como para impedir que siquiera pudieran accionarse los mecanismos de emergencia, como por ejemplo la expulsión de una radiobaliza.

Recordemos que la entrada de agua salada es extremadamente peligrosa, dado que al ser sumamente conductiva, de tocar la barra de energía inmediatamente produce hidrógeno y gas sulfúrico. Este último de manera particular es altamente venenoso.

Por eso la importancia de que la válvula antes mencionada, la Eco 19 se halle cerrada en navegación.

Con el principio de incendio válidamente pudo haber dejado de funcionar el ventilador, lo que ocasionaría asimismo la acumulación del gas hidrógeno.

Es especialmente necesario tener en cuenta que en cualquiera de ambos casos, sea la explosión o la contaminación de gas venenoso, se produce inmediatamente debajo del cuarto de comando y donde se encuentra más del 90 % de la tripulación, que venía fatigada.

Cualquiera de las posibilidades, ante una explosión que incapacite al personal, haría que el submarino precipite inmediatamente al fondo.

Del análisis desarrollado, existiría alta probabilidad que cualquiera de ellas haya ocasionado el siniestro.

## **II 2.- Desempeño de los mandos de la Armada Argentina.**

A continuación brindaremos un panorama descriptivo de la forma que se manejó la Armada Argentina ante el siniestro, mencionando primigeniamente que no existen antecedentes de un hecho de esta envergadura a nivel nacional.

Resulta crucial distinguir tres momentos básicos en el análisis. En primer término en forma previa al siniestro. Luego durante el siniestro que notifica el comandante y por último al ponerse en conocimiento la falta de contacto o pérdida del submarino.

### **II 2. A. En forma previa al siniestro:**

Si bien existe como en toda fuerza, un relevo natural de roles en ausencia de la persona a cargo de cada estamento, referenciamos en forma objetiva exclusivamente lo que se refiere a la Armada:

Vemos así que el Jefe de Estado Mayor General de la Fuerza Almirante Marcelo Eduardo Hipólito Srur, estaba en Montevideo recibiendo una distinción y el Jefe de Adiestramiento y Alis-  
tamiento, Contralmirante Luis López Mazzeo, máxima autoridad operativa junto a su segundo, el Jefe de Operaciones del C.O.A.A., estaban en el Chaco, presenciando una campaña de vacunación cuya participación en la fase a cargo de la Armada se encontraba orgánicamente a cargo del Comandante de Área Naval Fluvial.

Esta situación impide la supervisión, dilata el tiempo necesario para la toma de decisiones y dificulta lo que los expertos denominan el poder de veto, para interrumpir el proceso de decisión tomado por escalones inferiores, es decir que cualquiera de ellos ordene una acción específica al conocer la incidencia.

Y esta ausencia tiene dos agravantes en sí misma. La primera, que estaba culminando según los testimonios recopilados, el mayor ejercicio naval de los últimos treinta años.

La segunda, es que viajó el Jefe de Adiestramiento y Alistamiento, López Mazzeo, a la provincia del Chaco aun en conocimiento de la emergencia y la falta de contacto con el submarino.

Existe además responsabilidad, según entendemos, por la falta de acción ya descripta del Capitán de Corbeta Jorge Sulia, Jefe de Logística de la Fuerza de Submarinos, quien habiendo tomado conocimiento de la maniobra informada por el Capitán Fernández sobre la válvula Eco 19 y las demás necesarias en la navegación de Julio, junto al resto de la línea de comando, no realizó ninguna investigación sobre la misma, sea para tomarla como una ampliación de las capacidades de la nave o para advertir al Capitán que no la repita por ser contraria a lo establecido en los manuales de uso.

## **II 2. B. Durante el siniestro**

Aquí, entendemos, surge la mayor responsabilidad de la Fuerza en la toma de decisiones preventivas, para evitar la catástrofe marítima.

En algunos de los testimonios de integrantes de la Armada (al menos en seis de ellos) se apreció una conducta tendiente a deslindar las responsabilidades que le pudieran competir más que a favorecer a que se aclare lo ocurrido. El resto ha testimoniado que sus acciones han estado regidas por reglamentos, disposiciones internas, prácticas habituales de la Armada, entre otras, que funcionan y se hallan vigentes en el seno de la Institución. Oportunamente esta Comisión recomendará homogeneizar, sistematizar y simplificar aquéllas.

El máximo de esta situación se vio ratificada en la declaración testimonial del entonces Subjefe del Estado Mayor General, Vicealmirante Máscolo, quien ante una pregunta expresó que en las decisiones operativas de la Armada no se metía porque no era parte de su responsabilidad, a pesar que en esos momentos se encontraba a cargo de la Fuerza por ausencia del país del titular de esta.

Pero pese a las justificaciones esgrimidas, existe una idea superior que debe clarificar la situación, esto es nada menos que la aplicación del criterio lógico de lo que debió haberse hecho.

El Capitán de Fragata Correa, jefe de operaciones de la Fuerza de Submarinos, manifestó que recibió la primera llamada el día 14 a las 23:42. Fue una llamada telefónica a su celular, del teniente de Navío Villarreal, Jefe de Operaciones de la nave.

Allí según refiere, toma conocimiento que la nave se encontraba en superficie, que habían tenido un principio de incendio que se originó por la entrada de agua de mar a través de la tubería de ventilación, lo que les provocó un cortocircuito en las baterías y que estaban propulsando en circuito dividido con rumbo 080 a 5 nudos, por las condiciones del mar. Le da una posición de la nave y le pregunta por la ubicación de los buques de la flota. Le informan que se encontraba ventilando.

Posteriormente, a las 00:27 vuelve a comunicarse desde el submarino el Teniente de Navío Villarreal y modifica la posición, brindándola esta vez por GPS.

El Capitán Correa, le refiere la novedad al Capitán de Navío Héctor Alonso, Jefe de Estado Mayor de la fuerza de Submarinos, y éste último al Capitán de Navío Villamide, Comandante de la Fuerza de submarinos.

En respuesta al llamado de las 00:27 el jefe de operaciones, Capitán de Fragata Correa, le refiere que se queden tranquilos que ya los va a llamar el Capitán de Navío Villamide.

Villamide se comunica con el Comandante del submarino, Capitán de Fragata Fernández con posterioridad a la hora indicada.

Según refiere, recibe las novedades antes descriptas y la intención del Comandante del submarino Fernández de bajar una vez finalizada la carga de aire a plano 40 para inspeccionar los daños y reconectar el sistema.

Según sus propios dichos, intercambia opiniones al respecto, ya que le recomienda no hacerlo.

Villamide indica que notifica la situación al Jefe de Adiestramiento y Alistamiento López Mazzeo alrededor de la 1:30 de la mañana del día 15.

Debemos considerar a esta altura, si a partir de dicho incidente, no correspondía la adopción de medidas urgentes tendientes a suministrar apoyo a la nave.

Consta así que existió una subestimación inicial del incidente lo suficientemente grave. Ello generó que el Comandante del submarino no se declare en emergencia o haya pedido apoyo, ni que los mando de la Armada, independientemente a que el Capitán de Navío Fernández no lo haya hecho, estudiaran alternativas para auxiliarlo.

Y cabe preguntarse si la continuidad de falencias en las distintas naves de la armada, provocan como consecuencia un descenso en el nivel de alerta, habida cuenta de su reiteración. Ante preguntas de los legisladores durante la toma de declaraciones testimoniales, se manifestó que son habituales los incendios en las naves por distintos motivos. Pero que en su mayoría son controlables.

Ninguno de los estamentos de conducción tuvo en cuenta un antecedente gravísimo, el incendio de baterías por ingreso de agua a través del balcón de barras, sufrido en puerto por el

mismo submarino, (año 1995) y que llevó más de veintisiete horas extinguir por sus continuas reanudaciones, dejando a la Ciudad de Mar del Plata prácticamente sin reposición de matafuegos. La Resolución de la Armada Nro. 36 "C" de 1995 no se traduce en un protocolo específico a seguir para este tipo de incendio, habida cuenta que taxativamente describe las maniobras a supervisar para el cambio de agua en los tanques de compenso.

Ahora bien, estamos hablando de un incidente grave, nada menos que un principio de incendio en el balcón de barras de baterías, que produce la pérdida de propulsión del 50% de la nave, en un submarino pesado, con tripulación fatigada por las condiciones climatológicas y del mar.

Evidentemente existió por parte de las autoridades navales una subestimación de la gravedad del incidente, situación que no permitió que aflorara un sano criterio de la necesidad de coordinar apoyo para el submarino siniestrado.

Lejos de eso, tanto el Comandante de la fuerza de submarinos, Capitán de Navío Villamide, como el Comandante de Adiestramiento y Alistamiento López Mazzeo, se limitan a suspender la patrulla e indicarle que regrese a la base. Tampoco solicitan o envían una aeronave a la zona para tener una evaluación objetiva, pese a que el submarino continúa en superficie, o al menos a profundidad de periscopio. Tampoco el Jefe de Adiestramiento y Alistamiento, al conocer la novedad da directiva alguna, ni lo comunica a sus superiores. Tanto el Capitán de Fragata Correa que recibe el llamado, como el Capitán de Navío Alonso, su superior, o el Capitán de Corbeta Francisco Oleiro, que estaba presente en la guardia tampoco sugieren ningún tipo de medida.

Posteriormente surge una tercera comunicación, a las 07:19. La misma es recibida por Correa en su celular, para ratificar el contenido de los mensajes escritos y determinar su recepción, tanto en cuanto a la comunicación del incidente (por SITREP) como en lo relativo al cambio de AVISS, o dirección de derrota.

Le refieren que fueron bastante golpeados por el mar durante la noche y que descenderían a plano 40 para descansar y verificar los daños. Ante la pregunta específica de un legislador, Correa respondió que el tono de voz del Jefe de Operaciones del submarino Teniente Villarreal era más tranquilo que el de la llamada anterior.

Fue constatada además una demora para que el Jefe de Estado Mayor de la Armada (o su relevo) y las autoridades del Ministerio de Defensa tomaran conocimiento de la situación.

Aún con el conocimiento del siniestro, el Comandante de Alistamiento y Adiestramiento López Mazzeo no notifica la situación ni al Subjefe Miguel Ángel Máscolo a cargo de la fuerza por ausencia del Jefe, ni al Jefe de la misma, Almirante Srur.

Recién al surgir la necesidad de declarar la puesta en vigencia del operativo SAR y declarar el SUBMISS se decide notificar al Jefe de Estado Mayor de la Armada, Almirante Srur.

El desempeño de éste como Jefe de Estado Mayor de la Armada resulta asimismo no del todo lógico. Del confronto de los distintos testimonios resultaría que en principio no tomó la situación en su verdadera dimensión ni adoptó las medidas congruentes con la misma. Ello sin perjuicio de citar sus contradicciones en las declaraciones prestadas ante esta Comisión en relación al estado de navegabilidad del submarino.

Asimismo durante el desarrollo del operativo de búsqueda reservó información trascendente y no condujo adecuadamente la relación con los familiares de los tripulantes.

Mantuvo información sensible en su poder, impidiendo con esta actitud sugerencias de acción que ameritaban la adopción de distintos temperamentos y además se negó a comunicar a los familiares lo ocurrido desde el inicio.

No se explica cómo, conociéndose desde el 14 de noviembre la producción del principio de incendio, recién en el parte de prensa del 6 de diciembre se volcara esta situación, para conocimiento de los mismos y del público en general.

Surge de los testimonios que el día 17 de noviembre, al poner el Capitán Alonso en conocimiento de las autoridades del Ministerio el principio de incendio ocurrido en forma previa a la desaparición, recibió una amonestación verbal del Almirante Srur, por brindar la totalidad de la información a civiles.

Ergo, apreciamos que existe responsabilidad palmaria en los momentos iniciales por subestimar la situación del Jefe de Operaciones del Comando de la Fuerza de Submarinos, del Jefe de Estado Mayor del Comando de la Fuerza de Submarinos, del Comandante de la Fuerza de Submarinos y del Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada y que la cadena posteriormente se extiende al Subjefe Vicealmirante de Infantería de Marina Miguel Ángel Máscolo y con mayor responsabilidad aún al jefe de la fuerza, Almirante Srur por su deficiente manejo de la crisis.

## **II 2. C. Con posterioridad al siniestro**

Independientemente de tratarse de una catástrofe sin antecedentes en la historia nacional, entendemos que puertas adentro de la Fuerza, existieron importantes fallas en la conducción.

### **1.**

Así se inicia en principio una investigación administrativa, que muta luego a actuaciones disciplinarias por disposición ministerial.

Esta actuación, que quedó evidenciada en la presente investigación, estuvo dirigida a encontrar responsables, en lugar de desentrañar los motivos por los que el incidente aconteció y las conductas de los marinos que intervinieron en los distintos estamentos.

De su análisis surge la inusitada prisa por atribuir responsabilidad a la línea directa de mando del Submarino, sin ser escuchados en descargo y sin incorporarse prueba sustancial al efecto. Esto no implica que dichas responsabilidades sean inexistentes o mal atribuidas, sino simplemente que no fueron delimitadas con los necesarios mecanismos procesales vigentes, aún luego de haberse signado a quién debían dirigirse.

Ello motivó a que luego debieran suspenderse parcialmente las resoluciones adoptadas, con la desprolijidad administrativa que esto implica y su posible litigiosidad en perjuicio del Estado.

Estimamos que perdura esa situación a la fecha con la adopción de medidas de dudoso respaldo reglamentario y que debieran reverse.

A partir de los testimonios recibidos se advirtió más preocupación por deslindar responsabilidades y no hacerse cargo de lo ocurrido que por afrontar el hecho y asumir las consecuencias, absolutamente en todos los estamentos.

Ampliaremos sobre el particular al referirnos al desempeño de las autoridades del Ministerio de Defensa.

## 2.

De los diversos testimonios, públicos y reservados, se ha determinado que la información con la que contaban los mandos de la Armada no fue puesta en conocimiento de inmediato, integralmente y previendo la adecuada contención, a los familiares de las víctimas.

Esto ocurrió desde los mismos inicios del hecho, no informándose el principio de incendio previo a bordo antes de la pérdida de comunicación con la nave, utilizándose una estrategia comunicacional reservada, diferenciada y parcial respecto de lo sucedido.

Queda en evidencia que no existe un protocolo de manejo de la información con respecto a la natural reserva sobre actividades militares, la necesaria difusión a los medios de comunicación y la pertinente y veraz información a los familiares.

Surge entonces que los mandos no tomaron las resoluciones adecuadas para una situación de este tipo y que las medidas adoptadas eran deficientes o se aplicaron de manera ineficiente.

Y allí aparecieron múltiples inconvenientes. Esta Comisión presenció y atendió en varias oportunidades las quejas, la indignación, y el desconsuelo de los familiares de la tripulación.

La disconformidad con el manejo de la crisis llegó al punto de motivar el encadenamiento de muchos de ellos en la Plaza de Mayo de esta Ciudad, con el objetivo de lograr visibilidad en los medios. Nos referiremos a estos hechos *ut infra*.

## 3.

Han quedado en evidencia internas en el seno de la fuerza, mostrando una poderosa falta de cohesión e intereses personales sobre lo colectivo. Hemos presenciado a superiores que

manifestaron desconocer el estado de la nave y otros, la gran mayoría, normalizar la asunción de riesgos de manera natural.

Las internas mencionadas, llevaron incluso a desinteligencias en el manejo de la información que podía obtenerse durante el transcurso de los hechos, por canales oficiales o extra oficiales. Notamos que en algún caso se restó importancia a datos de inteligencia que poseían ciertos estamentos y que fueron desechados por la Jefatura de Estado Mayor General de la Armada. Se vio durante el transcurso de la presente investigación en algunos integrantes una gran dosis de soberbia que no tenía correlación con la misma dosis de aptitud frente a la crisis.

La aparición de la nave confirmó las circunstancias narradas precedentemente, que no pueden precisarse ni ampliarse en virtud de su inclusión dentro de las normas descriptas en el artículo 5to de la Ley 27.433.

A ello se suma que además existen constancias del ofrecimiento de un vehículo de operación remota ROV (en inglés Remote Operated Vehicle), por parte del gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte durante la vigencia del operativo S.A.R., pero que la Armada no instrumentó las medidas necesarias para que su participación sea aceptada.

Las posiciones e internas y cuestionamiento de algunas decisiones entre la Jefatura de la Fuerza a cargo del Almirante Srur y el Jefe del Comando de Adiestramiento y Alistamiento Contralmirante López Mazzeo, llegaron a un punto tal que las decisiones que tomara el primero motivaron la presentación de retiros en forma colectiva, algo inédito desde la recuperación de la democracia hasta nuestros días en la Armada Argentina. Esto refleja una enorme falta de conducción y de subordinación. Si bien no existió acuerdo para estas, lo cierto es que fueron presentadas en el lapso de pocos días.

Pero volvamos nuevamente al desconocimiento sobre el estado del material naval y las funciones que se le asignan.

Independientemente de la audacia, mayor o menor, o del riesgo profesional que deben asumirse en tiempos beligerantes, esta situación denota nuevamente la falta de inversión en materiales y consecuentemente en recursos humanos, que viene sufriendo la fuerza.

Sin dudas la falta de presupuesto pone al marino ante la situación de elegir entre cumplir su misión pese a no contar con todas las garantías de los bienes que conduce, o permanecer en tierra. Eso lleva a una pobre evaluación de la ponderación del estado del material, los riesgos que se podrían presentar y la influencia de la vocación de navegar.

Los largos períodos sin utilizar las naves por hallarse en reparación, dificultan la instrucción y saltean etapas de formación imprescindibles luego en los puestos de comando.

Así se profundiza el desconocimiento para la aptitud en la utilización de los bienes y si los mismos son o no propicios para la función.

Existen constancias donde el propio comandante de la nave objeta la misión que se ha asignado al submarino en la detección de buques pesqueros en patrullas anteriores, habida cuenta de las artes de pesca que los mismos utilizan y que podrían poner en peligro su navegación. Asimismo notificó la necesidad de la urgente entrada del submarino a dique seco para realizar las tareas de carenado y otras necesarias para el normal funcionamiento de todos los sistemas.

El jefe de la fuerza, Almirante Srur, de manifestar que no hubiera permitido la salida del submarino si hubiese conocido su estado, pasó a referir que el mismo se encontraba en condiciones de navegación, pero no “solo”. Esto implica un gran desconocimiento a priori, habida cuenta del lapso entre sus dos manifestaciones.

Dicho Almirante también afirmó que se había opuesto a que los submarinos participen en patrullas de pesca, sin embargo podía verificar perfectamente si se cumplía o no con su directiva.

Amén de ello, refleja un gran desconocimiento sobre la utilización del Submarino, que ya había participado en operaciones de control de pesca ilegal en años anteriores, tarea prevista en la doctrina en vigencia.

Ahora bien, no podemos afirmar que esa falta de conocimiento es invencible, ya que como jefe de la Armada es anoticiado permanentemente de todo lo que ocurre con las operaciones navales. ¿Y quién si no él se halla en posición de requerir cualquier ampliación en caso de duda? La Orden de Operaciones 14/17 se encontraba a su disposición y en su conocimiento, e incluía la participación del submarino.

Privó de manera deliberada a las autoridades civiles de una información de vital importancia para la correcta evaluación de la situación, como era el principio de incendio que había sufrido el submarino en un lugar extremadamente sensible como es el compartimento de baterías del buque. Esta conducta reprochable también comprende a la totalidad de las autoridades navales, que conociéndola, no la brindaron al Secretario de Estrategia y Asuntos Militares, cuando concurrió al edificio Libertad en la mañana del 17 de noviembre de 2017.

La normativa interna e internacional establece que de existir dudas sobre la seguridad de un submarino debe iniciarse el plan SARSUB. La primer fase de este plan es la búsqueda preliminar de comunicaciones (PRECOM) iniciándose 4 horas antes del vencimiento del INTERCOM, que para este caso operaba el día 16 de noviembre de 2017 a las 22 horas. Entonces correspondía el 16 de noviembre a las 18.00 horas, pero el Comandante de la Fuerza de Submarinos lo promulgó el 16 de noviembre a las 13.23 horas. Cabe acotar que con anterioridad, a las 08.30 horas, se había ordenado a las estaciones costeras agudizar la escucha en todas las frecuencias. Se evidencia así el cumplimiento de la normativa, volviendo a considerar que existió una subestimación de la gravedad de la situación, habiéndose podido ordenarle un cambio en el período de INTERCOM menor ante el episodio sufrido por la nave, generando así en consecuencia el adelantamiento de los plazos.

De la misma forma, el Comandante de Alistamiento y Adiestramiento López Mazzeo, desconocía la metodología para la realización de las pruebas de 48 horas previas a la zarpada del submarino, y que las mismas quedaban a bordo (algo que necesariamente debe ser revisado en la faz reglamentaria). También puso en duda la necesidad de detener la patrulla luego de producido el evento, aunque respetó la decisión del Comandante de la Fuerza, Villamide.

El desmanejo de la situación, la catarata de solicitudes de pases a retiros inédita en la Armada a consecuencia de las actitudes de su Jefe de Estado Mayor, y la falta de ascendencia, demuestran una crisis de mando severa que culminó por estallar.

Ha quedado de esta forma puesto de manifiesto una fuerte subestimación de episodios que, muy a pesar de la autonomía que se le otorga a cada comandante, constituyen en realidad hechos graves, donde la cadena de mando obliga a que deba encontrarse inmediatamente en conocimiento, sea militar o civil.

Si bien un incendio puede ocurrir a bordo, no es lo mismo para el destino de un arma estratégica como un submarino, que sea en la cocina por manipulación de alimentos, a que se dé nada menos que en lo que alimenta a su sistema de propulsión, el compartimiento de baterías.

Los antecedentes nacionales e internacionales sobre incendios de baterías en este tipo de unidades son lo suficientemente graves como para ser tenidos en cuenta, tanto desde el mando a bordo como por quienes dirigen las operaciones en tierra.

Entendemos que la profusa legislación reglamentaria en nada colabora con la practicidad y el criterio que debe ser asumido en cada caso.

Ambas situaciones ameritan una urgente readecuación y no hay duda que debe conducirse hacia ello desde el ámbito ministerial, con la presentación de las propuestas legislativas que considere necesarias.

### **II 3. Desempeño de las autoridades del Ministerio de Defensa.**

#### **II 3. A. Prolegómenos.**

Cabe destacarse que la evaluación del accionar del Poder Ejecutivo Nacional, en particular del Ministro de Defensa y de los funcionarios de esa cartera, debe ser contextualizada en el marco del amplio objeto de esta Comisión investigadora, que abarca las circunstancias de la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan.

Al respecto corresponden algunas consideraciones generales que deben ser tenidas en cuenta en relación a los alcances de la responsabilidad política y administrativa del Ministro del área, sin perjuicio de las específicas responsabilidades que puedan corresponder en lo relativo a la planificación, supervisión y control por parte de las autoridades civiles del ejercicio militar del que participaba la embarcación, las misiones que le fueron atribuidas a la nave y a sus tripulantes

tras su participación en el ejercicio naval, las circunstancias que provocaron la tragedia, la actuación durante la gestión de la emergencia a partir del conocimiento de la pérdida de contacto del submarino, la coordinación de las operaciones de búsqueda y rescate, las actuaciones disciplinarias impulsadas desde el Ministerio y el abordaje de la relación con los familiares de los tripulantes en las distintas etapas de la crisis provocada por la desaparición de la nave.

En relación con lo narrado, mencionaremos que el Ministro de Defensa Oscar Aguad, asumió la cartera el 18 de julio de 2017.

Mantuvo en su cargo a los altos mandos de las fuerzas, no constando en autos que hiciera un análisis pormenorizado de sus condiciones personales y de su aptitud para el mando, con lo cual entendemos que para el mismo, el perfil de aquéllos era el adecuado.

Al momento del hecho se encontraba en Canadá, participando de un Congreso de Ministros de Defensa.

Se hallaba a cargo del Ministerio, el Secretario de Estrategia y Asuntos Militares del Ministerio de Defensa, Dr. Horacio Aldo Chighizola. Según sus dichos, fue notificado de la desaparición del buque el día 16 de noviembre por la noche, aproximadamente a las 22 horas, por lo que se apersonó en el Edificio Libertad el día 17 de noviembre a las 05:00 horas. requiriendo la presencia de todo el Estado Mayor de la Armada.

Y aquí surgen varias contradicciones entre los protagonistas principales, sobre la verdadera evaluación de la situación. El Jefe de la Fuerza, Almirante Srur luego de sostener durante la noche del día 16 de noviembre que era habitual que se perdiera contacto y que existía un 70 % de probabilidades de que se retomara a la brevedad, no informa según declara el Secretario de Estrategia aludido, que había sucedido un principio de incendio a bordo.

Sin embargo el día 16 de noviembre a las 14:13 fue declarado el SUBMISS, mediante el cual comienza a nivel nacional el operativo de búsqueda.

No queda muy claro si de esa declaración se hallaban en conocimiento ni del Ministro, que retornaba de viaje, ni el Secretario a cargo, físicamente presente.

Con todo este desarrollo a pleno, al arribar el Ministro de Defensa al país el día 17 al mediodía y al llegar a Mar del Plata horas después, recién aproximadamente a las 18 horas, se pone en funcionamiento el operativo SAR.

No puede dejarse pasar por alto la severa omisión en la comunicación ni el déficit en la cadena de mando que implica esta situación.

Pero aún en caso de desconocimiento, la responsabilidad administrativa es evidente.

Ello porque las Fuerzas Armadas dependen del Ministerio de Defensa.

Como bien sostiene Marienhoff *“La descentralización ministerial no debe confundirse ni*

*con una delegación de competencia ni con un traspaso de atribuciones, ni tampoco con un desprendimiento del deber funcional”*<sup>1</sup>

Conforme al autor citado se trata simplemente de una adjudicación de funciones a entes que siguen dependiendo a través del poder jerárquico o del control administrativo.

El Ministerio de Defensa de la Nación, como autoridad de aplicación correspondiente, en el marco de sus funciones y misiones, tiene el deber en todo momento de velar por la seguridad y es responsable de la verificación de toda la estructura bajo su mando, de ejercer el poder de policía, el control y verificación de los planes de mantenimiento, de los planes de inversión y del personal de las fuerzas armadas.

La Armada elevó oportunamente distintos informes de estado de la flota, incluido el ya mencionado “informe Lezana”, donde se establece entre otras cosas que *“Como síntesis de la inspección se pudo constatar que el COMANDO DE LA FUERZA DE SUBMARINOS está realizando lo humanamente posible con los escasos recursos asignados”*.

El propio Ministro Oscar Aguad, afirmó en su primer declaración pública por ante esta Comisión con fecha 16-04-2018 textualmente *“Todos los días las tres armas, que tienen aviones, que tienen barcos, todos los días tienen que salir a ejercitar con elementos que son muy antiguos y todos los días con el Jesús en la boca rogando que no pase algo. ¿Usted me entiende lo que le estoy diciendo? Y el submarino era el arma más moderna que tenía la Armada Argentina. Tenemos embarcaciones... Lo que pasa es que yo no le puedo dar la información porque es información secreta militar. Ni siquiera puedo calificar lo que tenemos. Pero esta es la realidad que hay que solucionar desgraciadamente.”*

Asimismo había sido informado de la realización de las operaciones navales, conforme declaró al referirse a la orden 14/17, a la que calificó como “un despliegue importante de la flota de mar”. Había sido invitado a participar en la misma.

Por ende, se hallaba en conocimiento de los informes del estado de la flota en general, de la realización de las operaciones en particular, e incluso se había previsto su concurrencia.

Ergo no puede descartarse su responsabilidad política en el incidente en cuestión, dado su conocimiento específico.

De lo indagado por esta Comisión y de las constancias obrantes en las actuaciones surge claramente que el ministro Aguad y demás autoridades civiles del Ministerio estaban en pleno conocimiento de la realización de un ejercicio militar de gran envergadura, que involucraba a la mayor parte de la flota de mar y que contaron con la posibilidad de evaluar los alcances y riesgos que la realización de tal ejercicio podría acarrear.

---

<sup>1</sup> Marienhoff Tratado de Derecho Administrativo, tomo 1, editorial Abeledo Perrot. Pág. 615

No se encuentra una debida correspondencia entre la publicitada realización “del más importante ejercicio de la Armada Argentina en los últimos treinta años” con el nivel de involucramiento de los funcionarios civiles e incluso de los mandos de la Armada con semejante despliegue.

Cabe recordar que este ejercicio militar se realizó en un contexto de fuertes recortes presupuestarios para las Fuerzas Armadas en su conjunto y que, aún así, no implicaron una reevaluación de la concreción de tal ejercicio militar y de otros cuya ejecución se procuraba por entonces realizar en conjunto con fuerzas armadas de otros países, cuyo pedido de autorización había sido formulado al Congreso de la Nación.

Con relación a las responsabilidades del Ministro Aguad y los funcionarios de su gabinete a partir de la toma de conocimiento de la pérdida de contacto y comunicaciones con la nave se evidenció una falta de conducción ante la crisis, el ocultamiento de las circunstancias de la tragedia a los familiares de los tripulantes y a la opinión pública, dilaciones en la contratación de la empresa que se dedicaría a la búsqueda de la nave, destratos a los familiares de los tripulantes y a los legisladores integrantes de la Comisión Bicameral y graves irregularidades en los procedimientos sumariales, que denotan una clara responsabilidad política y administrativa del Ministro Aguad y de sus funcionarios más cercanos.

El estado público que alcanzaron los desmanejos y omisiones del Ministro comprometen la posición del Presidente de la Nación y de su Jefe de Gabinete de Ministros, quienes omitieron adoptar acciones adecuadas a los fines de garantizar el normal desempeño de la función gubernamental en el manejo de la situación.

De tal manera, el Ministro de Defensa ha demostrado una grave irresponsabilidad funcional en las circunstancias que rodean a la tragedia vinculada con el ejercicio naval, durante la situación de emergencia y crisis provocada por la desaparición del submarino y especialmente en las instancias posteriores al cierre del caso SAR.

Las autoridades políticas se corrieron del centro de atención, dejando a la Armada al frente del manejo de la crisis, omitiendo la supervisión y control del manejo de las operaciones frente a aquélla, como también en la comunicación y relación con los familiares y la sociedad argentina.

El Presidente de la Nación, como Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, exhibió un bajo nivel de involucramiento con todo lo relacionado a la tragedia. Sostuvo en el cargo al Ministro luego de los hechos y de su cuestionable desempeño. Las escasas oportunidades en las que apareció vinculado con la temática lo hizo en forma superficial, sin ejercer nunca su mando ni comando sobre la fuerza y muchas veces demostrando falta de empatía con los familiares de los tripulantes.

Esta falta de empatía del Poder Ejecutivo Nacional, contrastó con la atención que se les brindó desde el Congreso de la Nación. Desde el mes de diciembre de 2017 un numeroso grupo de familiares fue recibido por integrantes de casi todos los bloques legislativos. De dicha reunión surgió el vital impulso para la creación de esta Comisión Investigadora y para el relevamiento de

las inquietudes y necesidades de los familiares. Varias cartas se dirigieron al Poder Ejecutivo Nacional sin que exista respuesta.

### **II 3. B. Desarrollo**

Es difícil determinar, entre tantas contradicciones testimoniales qué es lo que se hallaba en conocimiento y qué no en las autoridades del Ministerio. Debemos recordar que esta Comisión no tiene como función endilgar responsabilidad penal.

No debe dejar de considerarse que de una u otra forma, el titular del Ministerio es responsable políticamente por lo que ocurra en las fuerzas a su cargo.

Lo que sí surge como información objetiva, es que el evento hidroacústico que se pusiera en conocimiento del Ministerio a los pocos días de producido el evento, no fue explicado con el alcance y la profundidad debida a los familiares de los tripulantes. Tampoco al conocer el día 17 el principio de incendio a bordo lo puso en su conocimiento. Recién cuando a partir del 28 de noviembre comienza a trascender en los medios públicos que el incendio se habría provocado, la Armada emite un comunicado el 6 de diciembre, habiéndolo negado previamente y dándole la calificación de “rumor”. El Ministro estaba al tanto de ese hecho y debió haberse encargado de comunicarlo sin dudas, en forma prístina.

El Ministerio debió haber previsto, ante las vacilaciones de la Armada, la mejor forma de comunicación y contención para aquéllos.

Tampoco puede evaluarse correctamente el tratamiento de los ofrecimientos y la efectivización de ayuda de otras potencias que surgen de constancias del expediente durante el operativo SAR, ya que no consta de manera fehaciente haberse conocido su disponibilidad. De otra forma no se entendería su no utilización.

Distinta es la consideración en relación a los puntos siguientes:

### **II 3. C. Evaluaciones disciplinarias.**

En conocimiento que se encontraba en trámite una investigación administrativa en el seno de la Armada dirigida a determinar las condiciones de alistamiento del Submarino A.R.A. San Juan y el adiestramiento del personal embarcado en forma previa a la navegación desde su apostadero en la Base naval Mar del Plata hacia Ushuaia y su posterior retorno, el Ministerio ordena por Resolución 2017-1163-APN-MD, la instrucción de actuaciones disciplinarias, para determinar las responsabilidades emergentes vinculadas a la pérdida de contacto del Submarino A.R.A. San Juan.

Lejos de utilizar la facultad disciplinaria directa que le otorga el artículo 2do. del Anexo II del Decreto Nro. 2666/12 e instruir en el propio Ministerio tales actuaciones, delega dicha potestad en el Jefe de Estado Mayor General de la Armada.

Teniendo en cuenta las omisiones de información constatadas durante los días anteriores, entendemos que existe un severo error en delegar esa potestad en el Almirante Srur, ya que debió presumirse la responsabilidad de toda la cadena de mando en un incidente de tal naturaleza, incluido el propio Jefe de la Fuerza. Ergo, debió ser el propio Ministerio quien encabezara la investigación disciplinaria, con las facultades que la ley le otorga.

Se suma una inexplicable demora en el seno del Ministerio que termina pidiendo las actuaciones a la Armada y girándola meses después al Estado Mayor conjunto.

Las actuaciones mencionadas y su falta de objetividad, motivaron a posteriori su nulidad parcial y cambio de resolución. Esto sin dudas traerá consecuencias al patrimonio del estado, habida cuenta de la falta de determinación evidenciada.

Fue mencionado el conocimiento y participación en dichas actuaciones por parte de la Dirección de Asuntos Jurídicos ascendida luego a Subsecretaría.

Amén de ello, tales actuaciones delegadas actualmente al Estado Mayor Conjunto, continúan sin resolverse.

Sin embargo, de todos los testimonios recogidos y las constancias documentales parece deducirse una intención inicial del Ministerio en encontrar rápidamente responsables y culpables en los mandos menores de la armada para descomprimir la situación.

### **II 3. D. Continuidad de la búsqueda una vez finalizado el operativo internacional.**

Esta es sin duda la fase donde mayores reclamos pueden hacerse a las autoridades ministeriales.

Luego de su concurrencia a prestar declaración testimonial por ante esta Comisión el día 16/04/2018, el Ministro informó que se iba a abrir un procedimiento de contratación directa que en diez días “debía estar listo”.

Lamentablemente, lo que fue tomado como una promesa por quienes participaron de dicha reunión, fue demorado varios meses, finalizando con la contratación de una empresa que posteriormente fue impugnada en sede judicial.

La impugnación prosperó por haber variado la nomenclatura fiscal en medio del procedimiento, algo que no fue advertido dentro del Ministerio.

Finalmente y luego de llamarse a otro procedimiento licitatorio que fue delegado en la Armada Argentina, ahora sí, con participación de los familiares de los tripulantes y previendo su concurrencia a bordo, se firmó el contrato con la empresa Ocean Infinity.

En medio de esta puja y durante seis meses debe tenerse presente la lucha y falta de contención de los familiares de los tripulantes, a punto tal que para obtener visibilidad ante los medios y

el resto de las autoridades, llegaron a encadenarse a la Plaza de Mayo, en la Ciudad de Buenos Aires, en un acampe que se prolongó durante más de cincuenta días con desgarradores testimonios.

Fueron reflejados por los mismos numerosos destratos por parte del Sr. Oscar Aguad, quien no dudaba en faltarles la consideración y levantarles la voz, conforme los mismos testimoniaran. A ello deben sumarse varios comentarios sarcásticos sobre la actividad de esta Comisión Investigadora.

Surge así de manera notable una insuficiencia de gestión en cuanto a la capacidad, celeridad y a la adecuada adopción de los procedimientos administrativos necesarios.

#### **II 4. Análisis de las acciones que se sugiere fueron adoptadas por el comando de la unidad submarina.**

Al referirnos supra a la actividad desplegada por los mandos, fue descripto el proceder de los distintos estamentos de la Armada en general y de los abocados a la flota y al submarino en particular.

Fueron también consignadas las conductas y procedimientos de interés que constan en distintos documentos glosados al expediente.

Remitimos por ende a lo descripto en el punto II.- 1 A) y II.- 1 C) en el punto II.- 2 del presente informe.

Pero refiriéndonos concretamente al Comandante de la unidad, Capitán Fernández, de las constancias del expediente, las declaraciones testimoniales y de la opinión de los expertos, surge que efectuó y cumplió con los procedimientos habituales al manejo de la unidad en el caso de emergencias.

Así se desprende que, al advertir el principio de incendio sale a superficie hasta que considera al mismo controlado, comunica la situación, se suspende la patrulla y emprende el retorno a la base.

En dos oportunidades consulta sobre la posición del resto de la flota de mar.

Expresa su voluntad de volver a plano profundo y revisar los daños con la intención de reconectar la propulsión.

Consta en la declaración del Capitán de Navío Claudio Javier Villamide que se le recomendó no efectuar dicha operación hasta llegar a puerto.

Resaltaremos solamente entonces lo que estimamos ha sido una grave subestimación desde el mismo origen del incidente, por parte de quienes debían tener un panorama mayor que el Comandante de la nave, dado que esa es la función del Jefe de la Fuerza de Submarinos y su línea de mando, hasta llegar al mismo Jefe de la Armada.

A esto se suma una subestimación alarmante de la situación y la falta de avocación para disponer medidas concretas desde los más altos estamentos, junto a las omisiones y demoras en comunicar las anomalías.

Y resulta útil considerar como referencia la Directiva de Conducción - Año 2013 – del Estado Mayor General de la Armada, suscrita por Daniel Alberto Enrique Martín, (ex submarinista) Almirante (VGM) Jefe de ese Estado Mayor, quien allí sostiene textualmente: *“Es imprescindible que quienes integran la ARMADA tomen conciencia de los fines que se persiguen y de los medios con que se pretende alcanzarlos, ya que en su ámbito no hay lugar para espectadores; todos son actores en una tarea que demanda una interacción positiva y en la cual se espera que cada uno asuma de manera individual obligaciones que complementan a las del resto. (...)”*

*“Los límites presupuestarios aplicados en materia de defensa en épocas recientes nos exigen redoblar nuestro empeño en el alistamiento de los medios, concentrando el esfuerzo logístico para maximizar las capacidades de mantenimiento y planificar creativamente, a efectos de obtener el mayor grado de eficiencia en la gestión del gasto, en relación con los resultados que se buscan obtener. Esta gestión segura y diligente de los medios que se empleen, en función del planeamiento logístico previsto por el Ministerio de Defensa, implicará lograr un equilibrio entre la actividad para la que dichos medios estén destinados y las disponibilidades presupuestarias.*

*A ello debemos sumar otra cuestión esencial, que es la seguridad. Todo el personal debe velar por que los medios materiales se utilicen en condiciones de absoluta seguridad, siguiendo los procedimientos y estándares vigentes, con miras a minimizar el riesgo personal y patrimonial.*

*La seguridad de todo el personal, el mantenimiento de los recursos materiales acorde a los estándares exigibles y la consecuente reducción de riesgos operacionales y patrimoniales llevará a adoptar decisiones no siempre gratas, fundadas en la racionalidad y no en nuestras expectativas.*

*En consecuencia, se pondrá la prioridad en mejorar las capacidades de mantenimiento, se hará uso de los recursos remanentes, actuando con responsabilidad y conciencia de que la mera expresión de voluntad no nos generará la capacidad operacional a la que aspiramos.”*

Entendemos que esta directiva del año 2013 es suficientemente clara. Surge de ella que debe tenerse en cuenta en primer lugar el mantenimiento y recuperación del material naval por sobre las necesidades operativas. Privilegiar la racionalidad y no las expectativas.

Entendemos así que deberían adaptarse las posibilidades presupuestarias y las condiciones de operatividad a las necesidades del servicio.

## **II 5. Condiciones de mantenimiento de la nave previo a la autorización de la misión, detallando la existencia de averías o fallas técnicas.**

El alistamiento de los organismos y unidades de la Armada involucra la provisión de los recursos necesarios a los fines del cumplimiento de la misión asignada. Ello incluye recursos

humanos, formados, capacitados e instruidos, según corresponda a la función que va a desempeñar en la unidad; los insumos consumibles, combustible, lubricantes, alimentos, elementos de limpieza, de sanidad, de librería y otros; equipamiento militar, sonares, radares, consolas de control tiro, lanzadores, etc.; el acopio de municiones, tanto de adiestramiento como de dotación de combate; elementos de seguridad, de lucha contra incendios, pirotecnia de emergencia, balsas salvavidas, eyectores de asientos, paracaídas, cámaras hiperbáricas y más.

En cambio el mantenimiento se lleva a cabo por intermedio del sistema de mantenimiento planificado, que involucra el preventivo (principalmente) y el correctivo.

El sistema de mantenimiento planificado, que comprende tareas diarias, semanales, mensuales, trimestrales, semestrales y anuales (según sea el periodo de ejecución de la misma) se divide en 4 escalones, diferenciándose por la complejidad de la tarea y a su vez, quién realiza las mismas.

Los dos primeros escalones los ejecuta el personal del buque. El tercero implica la necesidad de la intervención de un Taller o Arsenal naval o terceras empresas y el cuarto escalón implica que si o si lo deben ejecutar talleres, arsenales o empresas y a su vez involucra desarmes mayores que dejen a la unidad por periodos prolongados fuera de servicio, generalmente en dique seco (para las unidades navales o submarinas); sin implicar el concepto de reparaciones mayores, que excede al concepto del sistema planificado. Indudablemente, todo este sistema para llevarlo a cabo necesita de insumos, más allá de la hora hombre de trabajo, es decir, la estopa, solventes, herramientas, repuestos, lubricantes y grasas específicos, entre otros.

Estas tres dimensiones, brevemente explicadas, tienen indefectiblemente su relación directa con las asignaciones presupuestarias recibidas por la Institución para su fin.

A continuación y en lo particular, resumiremos los antecedentes compilados de seguimiento de la nave, desde su entrega a la Armada luego de la reparación de media vida y el detalle de algunas anomalías detectadas, con la reserva de aquéllas que por su confidencialidad así lo exigen.

Durante el año 2015 y comienzos de 2016 se realizaron la mayoría de las pruebas de mar, quedando pendientes la de máxima profundidad operativa y la de máxima velocidad, hasta su entrega definitiva a la Armada.

Ahora bien, con fecha 20/12/2016, existe como antecedente el informe efectuado por el Inspector General de la Armada, Contraalmirante Guillermo Luis Lezana, para ser elevado ante el Sr. Jefe del Estado Mayor General, Almirante Marcelo Eduardo Hipólito Srur con el fin de analizar el proceso de alistamiento de los medios de la Armada.

Independientemente de evaluar las condiciones de alistamiento de la totalidad de las unidades en actividad, sobre el A.R.A. San Juan se destacó concretamente el espíritu de compromiso y profesionalismo del personal para el desarrollo de las tareas relativas al alistamiento, adiestramiento y sostenimiento de la Unidad. Pero, independientemente de ello se informó que,

las deficiencias halladas en el equipamiento operativo, la prórroga del ingreso a dique seco programado para la unidad, entre otras, dificultaban el alistamiento del buque para dar cumplimiento a los Planes de Vigor.

Del mismo informe surge que ya en febrero de 2017 el A.R.A. San Juan cumpliría tres años sin ingresar a dique, no encontrándose prevista su entrada en el corto plazo, por lo que se estableció de manera precautoria una limitación de 100 metros de profundidad en navegación.

Con posterioridad se elaboró el informe del Índice de Calificación del Estado de Material de fecha 16 de febrero de 2017 del que se desprenden más de cuarenta averías/fallas con las que contaba el A.R.A. San Juan de distintos equipos y sistemas a bordo. Puntualmente, en referencia al sistema medidor de H<sub>2</sub>, se hace constar que el equipo original se encontraba en servicio, sin novedades y el sistema medidor de gases colocado en forma redundante en la reparación de media vida del buque, se encontraba fuera de servicio por falta de calibración y reactivo.

Este último equipo fue puesto en uso en junio de 2017.

Ulteriormente, existe un informe de la Armada Argentina referido a la navegación del mes de julio de 2017, donde son enumeradas las distintas novedades por fallas y averías que fueron informadas en el transcurso de la misma, reportando más de una decena de ellas.

Corresponde aclarar que las averías que se detallan a lo largo del presente informe, fueron ventiladas en el marco de las distintas reuniones de carácter público de esta Comisión. Sin dudas deben ser resaltadas dos de ellas concretamente. En primer lugar la falla en el sistema de propulsión en la etapa I y la falla total del sistema durante la maniobra de entrada a puerto, cuyas obras correctivas fueron efectuadas por el Arsenal Naval Mar del Plata y ejecutadas, según se informó, al 100%. El siguiente punto a tener en cuenta fue la entrada de agua de mar al momento de iniciar la maniobra de snorkel, la que llegó hasta el ventilador de baterías de proa, observando que el evento podría haber ocurrido a falta de estanqueidad de la válvula Eco 19. No obstante esta posibilidad, la mencionada válvula no fue revisada o recorrida, por no existir solicitud al respecto.

Luego consta un Informe del Índice de Calificación del Estado de Material de fecha 01/09/17 del que se desprenden más de cuarenta novedades que incluyen fallas y averías, de las cuales se resaltan las siguientes:

- Se hallaba fuera de servicio el eyector de señales de popa.
- Se encontraba pendiente la certificación de las escotillas del sistema de rescate externo.
- Se encontraba excedido del plazo máximo en más de un año y ocho meses según lo previsto por el manual del fabricante antes de la zarpada de octubre para verificación de carenado y tuberías (entrada a Dique Seco).

Asimismo constan en autos las planillas de control de obras correspondientes a los meses de mayo, agosto y septiembre de 2017 de las que surgen varias solicitudes de obras correctivas, las que a continuación se detallan.

En relación a la primera inspección realizada en el mes de mayo consta que de un total de 54 obras, tan solo 8 fueron finalizadas restando 46 obras inconclusas.

Respecto a la inspección de agosto se desprende que, de un total de 64 obras, 43 no se encontraban concluidas y tan sólo 21 habían completado su ejecución al 100%.

Posteriormente, en la inspección de septiembre del mismo año, que resultó ser la última que se le efectuara al buque, de un total de 78 obras, tan solo 29 fueron finalizadas, restando 49 inconclusas.

Finalmente en relación a las tarjetas de mantenimiento planificado no ejecutado de los distintos sistemas del Submarino se desprende, en el primer trimestre, que de un total de 21 sistemas, 3 estaban siendo atendidos con las correspondientes solicitudes de obras correctivas, pero 14 de ellos se encontraban fuera de servicio. En el trimestre siguiente se registra de un total de 17 sistemas en análisis, 3 contaban con solicitud de obra correctiva y 12 de ellos se consignan como fuera de servicio. Por último en el tercer trimestre, de un total de 16 sistemas, 12 se encontraban fuera de servicio, contando 2 de ellos con las correspondientes solicitudes de obra correctiva. El motivo por el que tantos sistemas se encontraban fuera de servicio puede deberse a distintas causas como la inexistencia del repuesto, por falta de stock, por demoras en la licitación de compra, por discontinuidad en la producción o por la falta de presupuesto.

No obstante, tanto de las solicitudes de obra correctiva como de las planillas de control de obras, no surge que alguna de ellas podría haber afectado o incidido con el hecho en investigación, ni influirían en ningún sistema relacionado con los mecanismos de emergencia, ni ha tenido relación o incidencia a bordo para efectuar la patrulla.

## **II 6. Detalle de la misión encomendada al submarino y el desarrollo de la misma, incluyendo el informe pormenorizado de las comunicaciones, durante la travesía.**

Según las constancias, el Submarino A.R.A. San Juan debía participar de una operación en cuatro etapas, con inicio el 24 de octubre de 2017:

Etapa 1: “Despliegue a Base Naval Ushuaia” realizando patrulla antisubmarina.

Etapa 2: “Estadía en la Base Naval Ushuaia”

Etapa 3: “Ejercicio conjunto de ataque y posterior Patrulla Control del Mar”

Etapa 4: “Despliegue Rincón-Golfo Nuevo”

Al momento del incidente, la unidad se encontraba en la 2da. Fase de la etapa nro. 3, concretamente realizando tanto adiestramiento naval como operaciones manteniendo el esfuerzo de vigilancia y control en un área específica.

Como surge de la documental recabada por esta Comisión, era preciso para la Armada Argentina la utilización de la nave en tareas de identificación de distintos buques de interés que operan fuera de la milla 200 de nuestro mar.

Amén de ello participó de ejercicios navales conjuntos de adiestramiento específico propio de la actividad submarina, realizando distintos simulacros con la flota naval a los fines de aumentar los niveles de adiestramiento específico en ejercicios de oportunidad.

En las órdenes específicas a la flota naval, se destacaba hacer primar la seguridad de las unidades submarinas en todo momento.

Se hace constar que se reserva el detalle específico de las tareas encomendadas y realizadas en virtud de lo estipulado en el Artículo 5to. de la Ley 27.433.

En cuanto a las comunicaciones, toda vez que las mismas fueron puestas en conocimiento en las distintas reuniones públicas, pasan a detallarse a continuación tanto las oficialmente giradas por la Armada como las obtenidas en los testimonios:

Conforme lo informado por la Armada Argentina fueron las siguientes:

- El día 14/11/2017 siendo las 12:07 horas el COFS comunica al SUSJ: parte meteorológico.
- El día 14/11/2017 siendo las 22:00 horas el SUSJ entabla un mensaje INTERCOM al COFS y en sus observaciones registra "Posición actual del buque por azimuth y distancia a punto conocido".
- El día 14/11/2017 siendo las 23:42 horas el SUSJ se comunica al celular personal del JOPS COFS se desconoce contenido y su duración fue de 5 minutos 20 segundos.
- El día 15/11/2017 siendo las 00:17 horas se registra comunicación PROM SECRET. COFS DEST.SUSJ se desconoce contenido y su duración fue de 6 segundos, SUSJ recibió mensaje SMS (TXT).
- El día 15/11/2017 siendo las 00:20 horas se registra comunicación PROM SECRET. COFS DEST. SUSJ se desconoce contenido y su duración fue de 41 segundos, SUSJ recibió mensaje SMS (TXT),
- El día 15/11/2017 siendo las 00:28 horas se registra comunicación PROM SUSJ DEST. CEL.PERS. JOPS COFS se desconoce contenido y su duración fue de 4 minutos, 46 segundos.
- El día 15/11/2017 siendo las 00:43 horas se registra comunicación PROM GUARDIA CENCOMSUB DEST. COMANDANTE COFS se desconoce contenido no figura su duración.
- El día 15/11/2017 siendo las 00:51 horas se registra comunicación PROM COFS DEST. SUSJ, transmisión gacetilla de prensa, en observaciones figura noticias de actualidad varias.

- El día 15/11/2017 siendo las 00:58 horas se registra comunicación PROM SECRET.COFS DEST.SUSJ se desconoce contenido y su duración fue de 6 minutos, 6 segundos.

- El día 15/11/2017 siendo las 01:03 horas se registra comunicación PROM CEL PERS JOPS COFS DEST. SUSJ se desconoce contenido y su duración fue de 0 minutos, 0 segundos.

- El día 15/11/2017 siendo las 01:32 horas el COFS comunica al SUSJ:

*“Solicitar cambio de AVISS / derrota directa a (MDP) VDA a discreción / inmersión— superficie según factibilidad/enviar SITREP ampliatorio”.*

- El día 15/11/2017 siendo las 06:00 horas el SUSJ le informa al COFS:

*“...ingreso de agua de mar por sistema de ventilación al tanque de baterías N° 3. Ocasiónó cortocircuito y principio de incendio en el balcón de barras de baterías. Baterías de proa fuera de servicio. Al momento en inmersión propulsando con circuito dividido. Sin novedades de personal Mantendré informado”.*

- El día 15/11/2017 siendo las 06:40 horas el SUSJ le comunica al COFS:

*“Solicitud de cambio de AVISS 071703”. Observaciones: “Nueva ETA ((MDP)) 191830”.*

- El día 15/11/2017 siendo las 07:19 horas se registra comunicación PROM SUSJ DEST. CENCOMSUB se desconoce contenido y su duración fue de 4 minutos, 52 segundos.

- El día 15/11/2017 siendo las 08:20 horas el COFS comunica al SUSJ:

*“transmisión gacetilla de prensa, en observaciones figura noticias de actualidad varias”.*

- El día 15/11/2017 siendo las 08:27 horas el COFS comunica al SUSJ:

*“Aprobado Cambio N° 1 al AVISS 071703”. Observaciones: “Cambia de INTERCOM 48 HS a INTERCOM 36 HS.”*

- El día 15/11/2017 siendo las 08:52 horas el COFS le comunica al COAA:

*“SITREP N° 1 (SUSJ). Ingreso de agua de mar por sistema de ventilación al tanque de baterías N° 3 ocasionó cortocircuito y principio de incendio en el balcón de barras de baterías. Baterías de proa fuera de servicio. Al momento en inmersión propulsando con circuito dividido. Sin novedades de personal. Mantendré informado”.*

- El día 15/11/2017 siendo las 13:43 horas el COFS comunica al SUSJ:

*“Verificar dirección IP de servidor ppal. EUREKA”. No se registra observación asignada.*

Como anexo I de este punto, se incorporan los cuadros donde se reflejan asimismo las comunicaciones según los testimonios recopilados, junto al efectuado por uno de los expertos de la Comisión.

**II 7. Listado completo de la tripulación a bordo y el detalle de las funciones que cumplía cada tripulante.**

A continuación se resume el punto descripto en el siguiente gráfico:

| <b>Tripulante (Oficiales)</b>                   | <b>Rol de Funciones navegación noviembre 2017</b>                                                                                     |
|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1) Capitán de fragata Pedro Martín Fernández    | Comandante.                                                                                                                           |
| 2) Capitán de corbeta Jorge Ignacio Bergallo    | Segundo Comandante/ Jefe de Departamento abastecimientos/ Jefe cargo adiestramiento/ Jefe cargo bienestar/ Jefe departamento sanidad. |
| 3) Teniente de navío Fernando Vicente Villareal | Jefe cargo CIC central de informaciones en combate/ Jefe cargo contrainteligencia/ Jefe departamento operaciones/ Jefe cargo sonares. |
| 4) Teniente de navío Fernando Ariel Mendoza     | Jefe cargo control averías/ Jefe inmersión/ Jefe departamento maquinas/ Jefe división MIKE/ Jefe cargo propulsión.                    |
| 5) Teniente de navío Diego Manuel Wagner        | Jefe cargo electricidad.                                                                                                              |
| 6) Teniente de navío Eliana María Krawczyk      | Jefe división primera/ Jefe departamento armamento/ Jefe cargo armas submarinas/ jefe cargo control tiro/ jefe cargo material naval.  |
| 7) Teniente de Navío Víctor Andrés Maroli       | DOW- Dotación complementaria.                                                                                                         |

|                                                       |                                                                                                                                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8) Teniente de Fragata Adrián Zunda Meoqui            | Jefe división Charlie/ Jefe cargo comunicaciones/ Jefe división delta/ Jefe cargo división detall general/ Jefe cargo navegación/ Jefe cargo relaciones públicas/ Jefe cargo reparaciones electrónicas/ Jefe cargo servicios y paños. |
| 9) Teniente de Fragata Renzo David Martín Silva       | Jefe detall general/ Dotación complementaria buque oceanográfico A.R.A. austral/ Jefe cargo logística/ Jefe cargo operaciones/ Jefe departamento personal/ Jefe secretaría general.                                                   |
| 10) Teniente de Corbeta Jorge Luis Mealla             | Curso capacitación en submarinos S11.                                                                                                                                                                                                 |
| 11) Teniente de Corbeta Alejandro Damián Tagliapietra | Curso capacitación en submarinos S11.                                                                                                                                                                                                 |
| <b>Tripulante (Suboficiales)</b>                      | <b>Escalafón</b>                                                                                                                                                                                                                      |
| 12) Suboficial Principal Javier Alejandro Gallardo    | Mecánico de sistemas                                                                                                                                                                                                                  |
| 13) Suboficial Principal Alberto Cipriano Sánchez     | Mecánico de sistemas                                                                                                                                                                                                                  |
| 14) Suboficial Primero Víctor Hugo Coronel            | Enfermeros                                                                                                                                                                                                                            |
| 15) Suboficial Primero Walter Germán Real             | Electricistas                                                                                                                                                                                                                         |
| 16) Suboficial Primero Hernán Ramón Rodríguez         | Maquinista                                                                                                                                                                                                                            |
| 17) Suboficial Primero Cayetano Hipólito Vargas       | Mecánico de sistemas                                                                                                                                                                                                                  |
| 18) Suboficial segundo Luis Marcelo Leiva             | Servicios                                                                                                                                                                                                                             |
| 19) Suboficial Segundo Roberto Daniel Medina          | Maquinista                                                                                                                                                                                                                            |

|                                                         |                      |
|---------------------------------------------------------|----------------------|
| 20) Suboficial Segundo Celso Oscar Vallejos             | Operaciones          |
| 21) Suboficial segundo Hugo Arnaldo Herrera             | Mecánico de sistemas |
| 22) Suboficial segundo Víctor Marcelo Enríquez          | Comunicaciones       |
| 23) Suboficial segundo Ricardo Gabriel Alfaro Rodríguez | Servicios            |
| 24) Suboficial segundo Daniel Adrián Fernández          | Servicios            |
| 25) Suboficial Segundo Jorge Ariel Monzón               | Comunicaciones       |
| 26) Cabo principal Fernando Gabriel Santilli            | Electricistas        |
| 27) Cabo principal Jorge Eduardo Valdez                 | Maquinista           |
| 28) Cabo principal Sergio Antonio Cuellar               | Electricistas        |
| 29) Cabo principal Alberto Ramiro Arjona                | Maquinista           |
| 30) Cabo principal Cristian David Ibáñez                | Operaciones          |
| 31) Cabo principal Mario Armando Toconas                | Mecánico de sistemas |
| 32) Cabo principal Franco Javier Espinoza               | Electricistas        |
| 33) Cabo principal Jorge Isabelino Ortiz                | Electricistas        |
| 34) Cabo principal Enrique Damián Castillo              | Informaciones        |
| 35) Cabo principal Hugo Dante Cesar Aramayo             | Maquinista           |
| 36) Cabo principal Luis Esteban García                  | Electricistas        |

|                                                  |                      |
|--------------------------------------------------|----------------------|
| 37) Cabo principal Luis Carlos Nolasco           | Electricistas        |
| 38) Cabo principal David Adolfo Melián           | Mecánico de sistemas |
| 39) Cabo primero Germán Oscar Suárez             | Operaciones          |
| 40) Cabo primero Daniel Alejandro Polo           | Mecánico de sistemas |
| 41) Cabo primero Luis Alberto Niz                | Mecánico de sistemas |
| 42) Cabo primero Leandro Fabián Cisneros         | Mecánico de sistemas |
| 43) Cabo primero Fabrico Alejandro Alcaraz Coria | Maquinista           |
| 44) Cabo primero Aníbal Tolaba                   | Operaciones          |

## II 8. Análisis de las condiciones de adiestramiento de la tripulación del submarino.

Como se mencionara en el acápite B 1) a), al referirnos al informe denominado “eslabón” la propia Armada estableció los parámetros para contar con tiempos mínimos indispensables de prestación y práctica de servicios. Allí mencionamos que del análisis de la totalidad de los tiempos de prestación de servicio específico, no se alcanzaban en promedio, excepto en 2017, el adiestramiento mínimo e indispensable. A continuación se grafica la cantidad de días de navegación discriminados en cada nave submarina del personal que la tripulaba.

La tabla incluye el listado del personal de Oficiales que tripulaba el submarino A.R.A. San Juan relacionándolo con los días de navegación en cada unidad submarina donde prestaron servicios y el total de las horas de inmersión. Para el caso del personal de Suboficiales, se presenta la cantidad de años de servicio y los destinos en que se desempeñaron.

| <b>Tripulante (Oficiales)</b>                | <b>Días de Navegación SUSJ</b> | <b>Días de Navegación S USC</b> | <b>Días de Navegación SUSA</b> | <b>Días de Navegación totales</b> | <b>Inmersiones/Saltos. Horas submarino</b> |
|----------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------|
| 1) Capitán de fragata Pedro Martín Fernández | 90                             | 113                             | 163                            | 366                               | 5.341                                      |

|                                                       |     |    |     |     |       |
|-------------------------------------------------------|-----|----|-----|-----|-------|
| 2) Capitán de corbeta Jorge Ignacio Ber-gallo         | 64  | 69 | 90  | 223 | 2.045 |
| 3) Teniente de Navío Fernando Vicente Villareal       | 69  | 72 | 64  | 205 | 2037  |
| 4) Teniente de navío Fernando Ariel Mendoza           | 137 | 8  | 2   | 147 | 1.691 |
| 5) Teniente de navío Diego Manuel Wagner              | 96  | 64 | -   | 160 | 1.333 |
| 6) Teniente de navío Eliana María Krawczyk            | 44  | 16 | 105 | 165 | 1.559 |
| 7) Teniente de navío Víctor Andrés Maroli             | 75  | 4  | 9   | 88  | 919   |
| 8) Teniente de fragata Adrián Zunda Meoqui            | 117 | 2  | 5   | 124 | 1.400 |
| 9) Teniente de fragata Renzo David Martín Silva       | 44  | 2  | 2   | 48  | 556   |
| 10) Teniente de Corbeta Jorge Luis Mealla             | 29  | -  | -   | 29  | 595   |
| 11) Teniente de Corbeta Alejandro Damián Tagliapietra | 29  | -  | -   | 29  | 595   |

| <b>Tripulante<br/>(Suboficiales)</b>                          | <b>Fecha de<br/>alta</b> | <b>A partir<br/>de</b> | <b>Hasta</b> | <b>Tiempo<br/>total<br/>(años)</b> | <b>Destino</b>                                  |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------|------------------------|--------------|------------------------------------|-------------------------------------------------|
| 12) Suboficial<br>Principal Javier<br>Alejandro Ga-<br>llardo | 5/3/1990                 | 1992                   | 2017         | 25                                 | ESSU - SUSJ - SUSC<br>-COFS - ESSB -            |
| 13) Suboficial<br>Principal Al-<br>berto Cipriano<br>Sánchez  | 31/12/1992               | 1994                   | 2017         | 23                                 | ESSU - SUSA -<br>SUSC - ESSB - SUSJ<br>- COFS - |
| 14) Suboficial<br>Primero Víctor<br>Hugo Coronel              | 6/2/1996                 | 1999                   | 2017         | 18                                 | ESSU - SUSA -<br>SUSC - COFS                    |
| 15) Suboficial<br>Primero Walter<br>Germán Real               | 31/12/1994               | 1999                   | 2017         | 18                                 | ESSU - COFS-<br>SUSC - SUSJ                     |
| 16) Suboficial<br>Primero Her-<br>nán Ramón Ro-<br>dríguez    | 31/12/1995               | 1998                   | 2017         | 19                                 | ESSU - SUSJ - SUSC<br>- ESSB - COFS             |
| 17) Suboficial<br>Primero Caye-<br>tano Hipólito<br>Vargas    | 1/3/1995                 | 1997                   | 2017         | 20                                 | ESSU - SUSJ -<br>COFS - SUSA -                  |
| 18) Suboficial<br>segundo Luis<br>Marcelo Leiva               | 31/12/1995               | 2000                   | 2017         | 17                                 | ESSB - SUSA - SUSJ<br>- SUSC - COFS             |
| 19) Suboficial<br>Segundo Ro-<br>berto Daniel<br>Medina       | 31/12/1998               | 2003                   | 2017         | 14                                 | ESSB - SUSJ - COFS<br>- SUSC                    |
| 20) Suboficial<br>Segundo Celso<br>Oscar Vallejos             | 31/12/1998               | 2005                   | 2017         | 12                                 | ESSB - SUSJ - COFS<br>- SUSA - SUSC             |
| 21) Suboficial<br>segundo Hugo<br>Arnaldo Herre-<br>ra        | 1/1/1999                 | 2004                   | 2017         | 13                                 | ESSB - SUSJ - SUSC<br>- COFS                    |
| 22) Suboficial<br>segundo Víctor<br>Marcelo Enrí-<br>quez     | 31/12/1999               | 2007                   | 2017         | 10                                 | ESSB - SUSC -<br>COFS -                         |

|                                                         |            |      |      |    |                               |
|---------------------------------------------------------|------------|------|------|----|-------------------------------|
| 23) Suboficial segundo Ricardo Gabriel Alfaro Rodríguez | 31/12/1999 | 2009 | 2017 | 8  | ESSB - SUSANA - COFS - SUSJ   |
| 24) Suboficial segundo Daniel Adrián Fernández          | 31/12/2000 | 2006 | 2017 | 11 | ESSB - SUSANA - COFS - SUSJ - |
| 25) Suboficial Segundo Jorge Ariel Monzón               | 31/12/2000 | 2008 | 2017 | 9  | ESSB - SUSANA - COFS - SUSJ   |
| 26) Cabo principal Fernando Gabriel Santilli            | 31/12/2002 | 2008 | 2017 | 9  | ESSB - SUSANA -               |
| 27) Cabo principal Jorge Eduardo Valdez                 | 31/12/2002 | 2009 | 2017 | 8  | ESSB - SUSANA - COFS - SUSJ   |
| 28) Cabo principal Sergio Antonio Cuellar               | 31/12/2002 | 2010 | 2017 | 7  | ESSB - SUSANA                 |
| 29) Cabo principal Alberto Ramiro Arjona                | 31/12/2003 | 2007 | 2017 | 10 | ESSB - SUSANA - COFS          |
| 30) Cabo principal Cristian David Ibáñez                | 31/12/2003 | 2010 | 2017 | 7  | ESSB - COFS - SUSANA -        |
| 31) Cabo principal Mario Armando Toconas                | 31/12/2003 | 2010 | 2017 | 7  | ESSB - COFS - SUSANA          |
| 32) Cabo principal Franco Javier Espinoza               | 31/12/2004 | 2011 | 2017 | 6  | ESSB - SUSANA - COFS          |
| 33) Cabo principal Jorge Isabelino Ortiz                | 31/12/2004 | 2009 | 2017 | 8  | ESSB - SUSANA                 |
| 34) Cabo principal Enrique Damián Castillo*             | 31/12/2004 | -    | -    | -  | -                             |
| 35) Cabo principal Hugo Dante Cesar Aramayo             | 31/12/2006 | 2013 | 2017 | 4  | ESSB - SUSJ                   |

|                                                  |            |      |      |   |                    |
|--------------------------------------------------|------------|------|------|---|--------------------|
| 36) Cabo principal Luis Esteban García           | 31/12/2006 | 2015 | 2017 | 2 | ESSB - SUSC        |
| 37) Cabo principal Luis Carlos Nolasco           | 31/12/2007 | 2013 | 2017 | 4 | COFS - SUSC- SUSJ  |
| 38) Cabo principal David Adolfo Melián           | 31/12/2007 | 2013 | 2017 | 4 | COFS - SUSJ        |
| 39) Cabo primero Germán Oscar Suárez             | 31/12/2008 | 2012 | 2017 | 5 | ESSB - SUSC - SUSJ |
| 40) Cabo primero Daniel Alejandro Polo           | 31/12/2009 | 2014 | 2017 | 3 | ESSB - SUSA - SUSJ |
| 41) Cabo primero Luis Alberto Niz                | 31/12/2011 | 2016 | 2017 | 1 | ESSB               |
| 42) Cabo primero Leandro Fabián Cisneros         | 31/12/2011 | 2015 | 2017 | 2 | ESSB - SUSJ        |
| 43) Cabo primero Fabrico Alejandro Alcaraz Coria | 31/12/2011 | 2015 | 2017 | 2 | ESSB - SUSJ        |
| 44) Cabo primero Aníbal Tolaba                   | 31/12/2012 | 2013 | 2017 | 4 | COFS - SUSJ        |

\* El legajo aportado a esta Comisión del Cabo principal Enrique Damián Castillo, no brinda información relativa al nivel de adiestramiento ya que el agente pertenecía al sector de informaciones de la Armada.

Indudablemente, conforme ya se comentara, las cuestiones presupuestarias influyen permanentemente en el grado de continuidad de la prestación de servicios. El ingreso a reparación de las naves deja sin posibilidades de capacitación y por ende de experiencia al personal, ocasionando que no reúnan en su mayoría los tiempos mínimos impuestos por la propia Armada. No obstante, es de destacar que en los últimos dos años, a partir de la finalización de la reparación de media vida, se habían incrementado notoriamente esos servicios, en pos de alcanzar los mínimos deseados.

## **II 9. Análisis de las medidas adoptadas en relación a los familiares.**

En relación a este punto se han extraído, de los testimonios brindados ante esta Comisión, las manifestaciones relacionadas estrictamente con los familiares de los tripulantes. Surgen así, según las versiones oficiales, que fueron adoptadas las siguientes medidas:

Con respecto al Ministerio de Defensa, según su testimonio, el Sr. Ministro mantuvo permanente contacto con los familiares, y los recibió en el Ministerio en más de una oportunidad. Él mismo arbitró las medidas tendientes a fin de lograr la modificación de partidas presupuestarias para la búsqueda del A.R.A. San Juan.

Se creó en la ciudad de Mar del Plata un centro de atención permanente para recibir todas las inquietudes y las necesidades de los familiares de los tripulantes, junto a un teléfono fijo, un teléfono celular, WhatsApp, e-mail y también una dirección postal para los familiares que se encontraban en otras provincias y en ese momento no tenían forma de comunicarse.

Se recibió en la base naval a distintas personas que se ofrecieron de manera espontánea a brindar colaboración, desde compañeros de promoción hasta vecinos, y a fin de lograr una mejor articulación se designó un punto de contacto permanente para coordinar la ayuda ofrecida y el contacto con los familiares.

Se dio continuidad al pago de los haberes y en los casos donde fue requerida una acción adicional que permitiera percibir dichos sueldos, se adoptaron las medidas pertinentes a esos fines, como fue por ejemplo la habilitación de una cuenta de cotitularidad y la emisión de las respectivas tarjetas, con las debidas precauciones legales.

Se brindó asesoramiento jurídico a aquellos familiares que dieron inicio a los juicios de ausencias con presunción de fallecimiento, tanto en el fuero federal como en el ordinario.

Se efectuó una coordinación con las distintas empresas que brindan los servicios de luz y gas a fin de conseguir el beneficio de la tarifa social a aquellas familias que podían acogerse al mismo, dependiendo del sueldo que percibían y del grupo familiar.

Con el dictado del Decreto 307/2018, modificado por el 741/2018 se otorgaron 34 becas educativas a los hijos de los tripulantes del A.R.A. San Juan que abarcan desde el pre-escolar hasta el nivel superior universitario.

Se dio continuidad a la posesión de las viviendas fiscales. De la misma manera para los casos en que, ya sea por jerarquía o porque las viviendas a las cuales podían acceder resultaban pequeñas para su grupo familiar, se postergó la duración del subsidio para que puedan pagar un alquiler fuera de la zona militar y que sea adecuado a su grupo familiar.

Se otorgó ayuda monetaria en algunos casos, en otros se aportaron materiales para la casa o ayuda con el mobiliario, intentando con ello cubrir las necesidades que en ese momento habían acercado al centro de atención permanente.

La Armada Argentina comenzó a difundir gacetillas de prensa desde el 17 de noviembre de 2017, donde se informaban las medidas que estaban siendo adoptadas desde la fuerza en relación a la búsqueda del submarino. De una de ellas se desprende que el Comando de la Fuerza de Submarinos tomó contacto con los familiares de los 44 tripulantes a fin de mantenerlos

informados del desarrollo de las operaciones de localización y los motivos de la pérdida de comunicaciones.

Se informó que en los casos que se ha requerido traslado a la Ciudad de Buenos Aires, ya sea para reuniones con el Sr. Presidente, con el Sr. Ministro de Defensa o para asistir a las reuniones de ésta Comisión se aseguró el mismo, y de igual forma cuando se correspondía a desplazamientos ente la Base de Mar del Plata y la de Puerto Belgrano.

Respecto del alojamiento se brindó a las familias pensión y alojamiento completo en los hoteles que tiene la obra social en la ciudad de Mar del Plata. De igual manera, cuando se requirió estar en la Ciudad de Buenos Aires para algunos trámites.

En relación al contacto mantenido por parte de los altos mandos de la Armada Argentina respecto de los familiares debemos destacar el accionar del contraalmirante Gabriel González, ex jefe de la Base de la Armada en Mar del Plata y del subjefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Miguel Ángel Máscolo.

Respecto del primero, el contraalmirante González manifestó en su declaración ante esta Comisión que el día 16 de noviembre de 2017, al ser informado de la pérdida de comunicaciones con el submarino y que se había comenzado a contactar a los familiares de los tripulantes, puso a disposición las instalaciones de la Base Naval para ellos y se constituyó como interlocutor entre los familiares y las actividades de búsqueda que se desplegaban en Puerto Belgrano a cargo del Comando de Adiestramiento y Alistamiento. En su declaración manifestó que la información que brindaba a los familiares de los tripulantes provenía directamente del vocero de la Armada y que su accionar se mantuvo hasta el día 6 de diciembre de 2017, momento en el que fue relevado del Comando.

Durante ese período se ocupó de brindarles a los familiares que se hallaban presentes en la base: alojamiento, alimentos, atención médica, se constituyó el equipo multidisciplinario conformado por psicólogos, psiquiatras y personal de sanidad. Otra de las medidas que manifestó haber adoptado fue tomar contacto con el vocero de la Armada a fin de que, toda información fuese brindada en primer término a los familiares y con posterioridad a la prensa público en general.

Respecto del segundo, el subjefe del Estado Mayor General de la Armada, manifestó el mismo que se apersonó en la base naval de Mar del Plata el 18 de noviembre entendiendo que ante la ausencia del Jefe, él debía reemplazarlo y tomar contacto con los familiares allí presentes, lo que hizo aproximadamente por 15 minutos. Con posterioridad, el equipo de apoyo psicológico que se había constituido en el lugar le manifestó que los familiares no habían tomado bien sus dichos. Luego de tomar conocimiento de ello, se presentó cerca del mediodía a fin de ofrecer sus disculpas.

No obstante lo recabado de los testimonios tomados por esta Comisión, algunos familiares han manifestado su disconformidad en relación a:

La falta de información adecuada desde el inicio de los hechos, ya que oficialmente se comunicó la pérdida de contacto con el Submarino el día 17 de noviembre de 2017.

Nótese que desde un primer momento no le fue notificada la producción de un principio de incendio a bordo. Según la documental recabada por esta Comisión no fue sino hasta el 6 de diciembre de 2017, puesto en conocimiento de los familiares el principio de incendio acaecido en el buque, pero existen versiones periodísticas de fecha 28 de noviembre donde ya se daba a conocer esta información, ante lo cual el vocero de la Armada informó que se trataba únicamente de “rumores”.

En reiteradas oportunidades distintos familiares han expresado su malestar respecto al destrato del que fueron víctimas, impartido en reiteradas oportunidades tanto por personal de la Armada como el propio Ministerio de Defensa.

Puntualmente fueron sindicados por aquéllos algunos marinos que concurrieron a prestar declaración, atribuyéndoles grandes dosis de soberbia y una total falta de empatía con la situación.

La información que se les suministrara fue en algunos casos inoportuna y en otros tergiversada. Notemos que nunca se dio a conocer con detalles el alcance y las implicancias del evento hidroacústico registrado por la Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares con sede en Viena, Austria, cuya información fue recibida el día 23 de noviembre por la Armada Argentina, ni las consecuencias que podrían acarrear en la tripulación, permitiendo prolongar la agonía de un duelo que no podía procesarse.

Por el momento y profundidad a la que se detectara el mismo, estimamos que debió ponerse sobre aviso en esa misma fecha a los familiares sobre las posibles consecuencias del evento, adoptando las medidas necesarias para su contención.

Tampoco vemos la adopción del temperamento propicio con aquéllos. Estimamos que no se tuvo presente que, si bien quien abraza la carrera militar asume que puede perder la vida cumpliendo su misión en favor de la Patria, no ocurre lo mismo con su familia. A ellos debió dirigirse especial atención y contención.

## **II 10. Evaluación de la aplicación de los procedimientos y protocolos del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR).**

El Convenio Internacional sobre Búsqueda Y Salvamento Marítimos, adoptado en la Conferencia de Hamburgo en 1979 estableció la necesidad de elaboración de un plan internacional para búsqueda y salvamento en el mar, de manera que sea cual fuere el lugar en el que se produjera un accidente o avería que implicara el salvamento de personas existiera un protocolo a seguir para permitir la cooperación de las distintas organizaciones de búsqueda y salvamento que se encontraran próximas al evento.

Hasta la vigencia del mismo, e independientemente de las menciones en otros tratados internacionales, no existía un sistema a aplicar. De allí en adelante las partes que lo suscribieron se

obligaron a tomar medidas para garantizar servicios de búsqueda y salvamento, en tanto tuvieran litoral costero. Se prioriza establecer procedimientos unívocos, conformación de un mando de coordinación y autorización para ingresar en aguas territoriales con unidades especiales entre otros aspectos.

Además se establece el procedimiento operacional para el caso de emitirse el alerta y durante toda la operación de búsqueda, designación de la autoridad a cargo en la zona y las delimitaciones en la responsabilidad de cada participante.

Es así un procedimiento de inestimable ayuda y cooperación internacional.

En el caso que nos ocupa, el alerta que puso en funcionamiento al convenio, fue emitido mediante el SUBMISS por el COFS el 16/11/17 a las 14:13 horas, dando inicio a la fase de búsqueda y rescate del submarino, ampliándose posteriormente al SAR propiamente dicho.

A continuación se reproduce el informe ejecutivo emitido por la Armada Argentina en relación al operativo.

El día 17 de noviembre se activó el protocolo internacional de alarma de ISMERLO (International Submarine Escape and Rescue Liaison Office)

Las acciones de Búsqueda y Rescate fueron asumidas, inicialmente por el COFS, como coordinador de la misión SAR, conforme lo establecido el Plan Sarsub N°01/04 "P" y la supervisión inicial de las operaciones las efectuó el Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada como Agencia Nacional SAR Marítimo. Ese mismo día el COAA asume la función de Coordinador de Misión SAR Submarino, estableciendo funciones y tareas para coordinar la búsqueda, conforme el Estado Especial Mayor compuesto por: a) Coordinador de los esfuerzos de búsqueda de unidades de superficie, Contraalmirante Rafael Gerardo Prieto, b) Coordinador de los esfuerzos de búsqueda de unidades aéreas, Contraalmirante Gustavo Vignale, c) Coordinador de los esfuerzos de búsqueda submarina y de fondo, Capitán de Navío Claudio Javier Villamide, d) Coordinador de las Fuerzas de Rescate Submarino, Capitán de Navío Gabriel Eduardo Attis, e) Encargado de logística, Contraalmirante Eduardo Luis Malchiodi, f) Coordinador de ofrecimientos externos, Contraalmirante de I.M. Bernardo Noziglia, g) Prensa y Difusión, Contraalmirante Jorge Lorenzo Cisneros y h) Comunicación a los Familiares, Contraalmirante Gabriel Martín González

Se contó con la participación y asesoramiento de expertos/especialistas internacionales en rescate de submarinos pertenecientes a las Armadas de los Estados Unidos de Norteamérica y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

## **II 10. A. Ejecución.**

Las operaciones que se llevaron a cabo a partir de la pérdida de contacto con el Submarino se dividieron en tres (3) fases:

Fase 1: Búsqueda y rescate del Submarino ARA “San Juan”.

Período del 16/11/17, a las 14:13 horas al 30/11/17 a las 16:20 horas. Esta fase se desarrolló mientras existiera la presunción de sobrevivencia de los tripulantes.

Fase 2: Búsqueda del Submarino ARA “San Juan”.

Periodo del 30/11/17 a las 16:20 horas, hasta el 7/9/18 a las 14:30 horas. Esta fase se inició con el cierre del caso SAR, el cual se estableció a partir de la imposibilidad de sobrevivencia de los tripulantes del submarino siniestrado y comprendió las operaciones de búsqueda del submarino en el fondo, en las áreas de mayor probabilidad, hasta el inicio de búsqueda submarina por parte de la empresa contratada OCEAN INFINITY.

Fase 3: Búsqueda de OCEAN INFINITY del Submarino ARA “San Juan”.

Periodo del 7/9/18 a las 14:30 horas, hasta el día 16/11/18 a las 23:50 horas.

Esta fase comprendió las operaciones de búsqueda submarina efectuada por la empresa contratada OCEAN INFINITY.

## **II 10. B. Acciones desarrolladas**

Las acciones de despliegue fueron ordenadas a partir 16/11/17 a las 13:10 horas por el COAA y materializadas en GFH del COAA a las 14:53 horas de ese mismo día, por el que le ordena al COFM y COAN respectivamente destacar unidad de superficie con aeronave embarcada y unidades de exploración aérea a la última posición conocida del Submarino, autorizando las coordinaciones directas.

La primera Unidad de la Armada destacada, el durante el día 16/11/17 a las 16:30 horas fue el Destructor ARA “SARANDI” (con un helicóptero AS-555 FENNEC embarcado), que se encontraba en Bahía Solano, próximo al puerto de Comodoro Rivadavia, formando parte de la Fuerza de Tareas 56 (FT 56) en el marco de la Etapa Final de Adiestramiento Naval Integrado. Esta Unidad inmediatamente recibida la orden, zarpó del fondeadero y se destacó a máxima velocidad sostenible a la posición estimada del submarino.

En forma simultánea se ordenó el despegue de una aeronave S2T TRACKER, desde la Base Aeronaval Comandante Espora (BACE) y el reposicionamiento de una aeronave B-200 desde la Base Aeronaval Punta de Indio (BAPI) a (BACE) para su posterior empleo. El S2T arribó al área el ese mismo día 16 a las 18:40 horas e inició una búsqueda visual y radar con objetivo material la localización del submarino en superficie o en su defecto balsas salvavidas y/o elementos que puedan estar flotando en superficie relacionados con el mismo. La exploración continuó durante esa noche con el vuelo de aeronave B-200 reposicionado durante la tarde.

En el transcurso del período contemplado en el presente informe se fueron incorporando diferentes medios aéreos y de superficie a las operaciones de búsqueda correspondientes.

## **II 10. C. Ayuda Internacional**

El día 17 de noviembre en horas de la mañana decoló una aeronave P -3B de los Estados Unidos, perteneciente a la NASA que se encontraba realizando la operación ICE BRIDGE con asiento en Ushuaia, la que sobrevoló el área de búsqueda por espacio de 8:30 horas. Asimismo, una aeronave P-8 POSEIDON de la misma nacionalidad se encontraba en EL SALVADOR, en escala a la Base Aeronaval Comandante Espora, materializando la primera ayuda internacional en este caso SAR.

A lo largo de la operación se sumaron unidades de superficie y aéreas de Brasil, Chile, Estados Unidos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Rusia, que operaron en forma combinada integrando el Estado Mayor Especial con los respectivos oficiales de enlace y especialistas en la Central de Operaciones del Comando de Adiestramiento y Alistamiento.

Asimismo, los oficiales de enlace de Estados Unidos y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Rusia contaban con el apoyo de sus respectivos Estados Mayores asesores en sus países de origen quienes intercambiaron información en tiempo real a través de mensajería electrónica y chat en sistemas de comunicaciones oficiales propios instalados para tal fin.

Además, se contó con el respaldo de material de apoyo al rescate por parte de las Armadas de España y Canadá, además de otros ofrecimientos a disponibilidad que no se materializaron.

## **II 10. D. Determinación del objeto material (OM) de la búsqueda.**

La definición del Objeto Material de la búsqueda constituye el elemento esencial que permite efectuar la planificación de las operaciones correspondientes.

En tal sentido, durante la operación se determinó los siguientes (OM), en función del estado correspondiente y los distintos indicios recibidos:

### **II 10. D.1. Submarino en Superficie y o sus balsas.**

Esta condición surge de interpretar que vencido el INTERCOM, el Submarino doctrinariamente debía ir a superficie, considerándose como posible que se encuentre al garete o bien navegando en superficie sobre el AVISS.

Asimismo, consideraba la posibilidad que el Submarino San Juan haya liberado sus balsas salvavidas y las mismas se encuentren al garete.

### **II 10. D.2. Submarino navegando en inmersión.**

Si bien doctrinariamente una vez vencido el INTERCOM el buque debía salir a superficie, la búsqueda realizada por las unidades con Sonar de Casco en el AVISS contemplaba como OM adicional a esta condición a efectos de no desaprovechar la oportunidad del barrido de la zona correspondiente.

### **II 10. D.3. Submarino advertido en el fondo.**

El objeto material surge de considerar la posibilidad que el Submarino haya sufrido una avería que le haya imposibilitado mantener plano y se encuentre posado en el fondo, con la dotación en condición de ser advertida.

Ante el arribo del Oficial de Enlace de la Armada de los Estados Unidos, y a partir de las capacidades operativas de los elementos de rescate indicadas por el mismo, este Objeto Material fue modificado priorizando las zonas de profundidad rescatable a efectos de barrer de la manera más rápida posible aquellas zonas donde el rescate fuese factible.

### **II 10. D.4. Submarino posado en el lecho.**

A partir de la información recibida en la madrugada del día 22 de noviembre que daba cuenta de una “anomalía hidroacústica”, informada por Estados Unidos, y de un “evento anómalo, singular, corto, violento y no nuclear consistente con una explosión”, informado por la Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares, del 15 de noviembre de 2017 a las 10:51, se estableció como OM de búsqueda, el submarino posado en el lecho.

### **II 10. E. Las fuerzas de rescate**

Además de las unidades extranjeras que participaron del presente caso SAR, se contó con la participación de la Fuerzas de Rescate de la Armada de los Estados Unidos, lideradas por el Comando de Rescate Submarino de los Estados Unidos (Submarine Rescue Command — SRC), quien desplegó todo el material de rescate a la ciudad de Comodoro Rivadavia mediante el empleo de hasta 12 aeronaves C-17 del Comando de Transporte (Unisted State Trasportation Command — USTRANSCOM).

A partir del protocolo de búsqueda y rescate de unidades submarinas establecido en el SMERWG (Submarine Escape and Rescue Working Group), la Armada de los Estados Unidos disparó el mecanismo de rescate activando los buques de oportunidad (V00) “SKANDI PATAGONIA” y “SOPHIE CIEM” los que se alistaron en el puerto de comodoro Rivadavia para embarcar los sistemas de rescate enviados por dicho país.

De acuerdo a lo establecido en la orden COAA 33/17, el Comandante de las Fuerzas de Rescate embarcó en el Buque “SKANDI PATAGONIA”, junto con los integrantes del Comando de Rescate Submarino (SRC) quienes aportaron los equipos específicos de rescate.

Además, permaneció alertado como buque de apoyo ante eventuales necesidades de alojamiento de personal el buque de nacionalidad uruguaya “DIDI K”.

El material de rescate estuvo compuesto principalmente por la campana de rescate (SUBMARINE RESCUE CHAMBER) y el módulo de recate de presurizado (PRESSURIZED RESCUE MODULE) con sus equipos asociados los que se instalaron en los mencionados buques de

oportunidad, finalizadas las modificaciones necesarias para ello. Además, el envío de material contempló equipos de búsqueda como el Sistema de Búsqueda Intermedio de aguas pocas profundas (SHALLOW WATER INTERMEDIATE SEARCH SYSTEM-SWISS) que se embarcó en el AVPA, el sonar de barrido lateral (SIDE LOOKING SONAR SILOS), vehículo no tripulado subacuático (UUV) IVER 580 y el vehículo de operación remota (ROV) SIBIZKY, embarcados en el SKANDI PATAGONIA.

Las fuerzas de rescate arribaron al país el 18 de noviembre en dos (2) aviones a (CRV) zarparon a bordo de los “Buques de Oportunidad” “SOPHIE SIEM” y “SK PATAGONIA”, el día 26 de noviembre, y regresaron a ((CFIV)) el día 01 diciembre, finalizando el repliegue definitivo a su país de origen el día 05 de diciembre mediante el empleo de aeronaves del Comando de Transportes de los Estados Unidos.

La asidua participación, desde 1997, de la Armada Argentina en las conferencias del “Submarine Escape and Rescue Working Group” (SMERWG) fue fundamental para haber recibido la ayuda internacional en forma prácticamente inmediata y en la coordinación de procedimientos ante un eventual rescate y escape de submarinos.

Por oficio COFS, 3FY 48/14 “C”, y de acuerdo a lo ordenado por PLANACOOA, ya se disponía de un plan para el empleo de aeropuertos, puertos de embarque y acceso a los puertos para operar con sistemas de rescate, coordinados por la ISMERLO (brazo operativo del SMERWG).

Resultado de esta coordinación fue posible el arribo al Aeropuerto de Comodoro Rivadavia de la Fuerza de Rescate de Submarinos de la Armada de los Estados Unidos, con todo su material para las operaciones de Rescate del Submarino.

Asimismo, fue coordinación de la Armada Argentina la disponibilidad del B/M “SKANDI PATAGONIA” para el caso “SARSUB (SUSJ)”, lo cual fue el resultado de conversaciones llevadas a lo largo de varios años con la empresa “TOTAL”, para que dicho buque estuviera disponible para operaciones de rescate de submarinos.

## **II 10. F. Indicios que orientaron / influenciaron el proceso de búsqueda.**

Durante el transcurso de las operaciones se recibieron innumerables indicios que condujeron el proceso de toma de decisiones en el marco del Estado Mayor Especial.

Se destacan como más relevantes los siguientes:

a. La ausencia de cualquier señal de emergencia, llamada de socorro, restos de naufragio y/o balsa salvavidas en superficie. La declaración del caso SAR de acuerdo a lo indicado y la falta concreta de algún elemento que permita suponer la situación en la que se encontraba el Submarino, constituyó el primer indicio que influyó el proceso de toma de decisiones.

b. En el primer vuelo de B-200, se reportó el día 16 a las 23:50 horas un contacto radar intermitente en posición coherente con la cinemática del SUSJ, sin AIS y sin identificación visual.

Dicha posición fue sobrevolada en las primeras horas diurnas por la aeronave AS-555 embarcada en DESI sin obtener contacto.

c. Durante los días 17 y 18 de noviembre, la Dirección General de Comunicaciones e Informática confirmó que, de acuerdo a lo informado por la empresa prestadora de servicios satelitales (TESACOM), el SUSJ, se encontraba realizando llamadas telefónicas satelitales salientes desde su teléfono. Dicha información fue luego rectificadora por la empresa IRIDIUM, propietaria de los satélites involucrados el día 19 de noviembre, ratificando la última llamada del 15/11/17 a las 07:19 horas, y último intento de logon de ese mismo día a las 08:36 horas.

d. Entre los días 16 y 29 de noviembre se produjeron numerosos avistajes que fueron investigados y analizados. Muchos de estos influenciaron en el proceso de búsqueda, entre los cuales se destacan

- Avistaje de elemento flotante electrónico identificado como EPIRB del Submarino por parte de la unidad involucrada y corroborado posteriormente como sonoboya lanzada desde aeronaves P8 de la Armada de los Estados Unidos, durante las operaciones de búsqueda.

- Restos de hojas en superficie identificados como publicaciones reglamentarias de la Armada y corroboradas por la unidad como manifiesto de carga de buque pesquero de origen chino.

e. Avistaje de Balsa Salvavidas supuestamente proveniente de Submarino y que fuera recuperada por el Buque Hidrográfico ARA Puerto Deseado (BHPD) e identificada luego como balsa que había caído de la Corbeta ARA “Espora” durante el temporal en la noche del 20 de noviembre.

f. Información recibida de parte de la autoridad de los Estados Unidos de América en enlace con COAA a cargo del caso SARSUB.

El día 22 de noviembre en la madrugada se realizó una videoconferencia mediante el sistema CENTRIXS entre el Comandante de Alistamiento y Adiestramiento y el Comandante de las Fuerzas Navales del Comando Sur (NAVSOUTH).

En dicha videoconferencia, NAVSOUTH dio lectura a un mensaje que luego transmitió por dicho sistema que daba cuenta de un “evento energético subacuático” registrado en la zona de operaciones de Submarino el día 15 a las 10.51 hora local.

El 22 de noviembre, el Estado Mayor General de la Armada estableció mediante GFH de las 19:40 horas, un área de 65 millas náuticas de diámetro, relacionada al informe de dicha anomalía hidroacústica.

g. Información recibida de parte de CTBTO

La Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares con sede en Austria, el día 23 de noviembre de 2017 reportó un “evento anómalo, singular, corto, violento

y no nuclear consistente con una explosión” con fecha 15 de noviembre a las 10:51 hora local, la que fue informada a COAA a través de la Dirección General de Orgánica y Doctrina de la Armada.

h. Información recibida del Estado Mayor del Reino Unido

El día 23 de noviembre en el seno del Estado Mayor especial, el oficial de enlace del Reino Unido reportó haber recibido información sobre la existencia de una anomalía hidroacústica en el área de operaciones estableciendo un área de mayor probabilidad de ocurrencia.

Para dicha información, manifestaron haberse nutrido de datos sismográficos obtenidos en sensores propios.

i. Análisis de la anomalía hidroacústica

El día 24 de noviembre, el oficial de enlace de la Armada de los Estados Unidos entregó al Estado Mayor Especial un informe del analista Bruce Rule, especialista en análisis de hidroacústica con más de 40 años de experiencia en la Oficina Naval de Inteligencia de los Estados Unidos quien, por encontrarse en situación de retiro, pronunciaba su asesoramiento de manera no oficial.

El mismo daba cuenta de su apreciación respecto del análisis de la información dada por el CTBTO y las consecuencias de la posible implosión del submarino y tomó estado público por diversos medios de comunicación social.

## **II 10. G. Determinación de las áreas de búsqueda.**

Las áreas de búsqueda se establecieron en función de la probabilidad de detección, condiciones de propagación del sonido (trazos batitermográficos) y anchos de barrido esperable según los distintos medios empleados, de la tecnología disponible y el objeto material (OM) determinado, empleando los procedimientos establecidos en las Publicaciones IAMSAR (International Aeronautical and Maritime SAR), contemplándose las siguientes alternativas:

a. Para la búsqueda de Superficie: Se diseñaron áreas a lo largo del AVISS (OM: Submarino navegando en superficie) y mediante cálculos informáticos del programa “GUINDOLA”, el cual emplea los procedimientos establecidos en la Publicación IAMSAR (International Aeronautical and Maritime SAR), calculando las áreas de probabilidad (OM: Submarino en superficie al garete o sus balsas / restos del naufragio) de acuerdo con las condiciones meteorológicas y tiempo transcurrido.

b. Para la búsqueda Submarina: Se contempló la búsqueda a lo largo del AVISS (OM: Submarino advertido en el fondo)

c. Para la búsqueda de fondo: La determinación del área de búsqueda de fondo utilizó como parámetro inicial la última posición conocida del Submarino, la cinemática esperable y la fecha y hora de la anomalía hidroacústica informada.

## **II 10. G. 1. Búsqueda con unidades de superficie.**

La búsqueda de superficie se realizó mediante observación visual, radar, radioeléctrica y con aeronaves embarcadas.

En función de la evolución de las áreas evidenciado a través del mencionado programa GUINDOLA se distribuyeron las unidades de superficie disponibles en sucesivas subareas que aseguraran el cubrimiento del área de mayor probabilidad de presencia del submarino.

## **II 10. G. 2. Búsqueda con unidades aéreas.**

Las aeronaves constituyeron la plataforma más adecuada para la búsqueda de superficie dadas las características propias de ancho de barrido y probabilidad de detección asociadas al empleo de este tipo de medio (velocidad, altura y sensores asociados). Las operaciones aéreas incluyeron la Búsqueda radar y visual según las características de la aeronave involucrada.

El esfuerzo de búsqueda inicial fue realizado a partir del mismo día 16 y para el día 17 de noviembre se contó con un total de 7 vuelos que permitieron cubrir un área radar de 1.049.479 millas náuticas cuadradas con condiciones de visibilidad óptimas sin obtener contacto con Submarino San Juan ni restos asociados.

## **II 10. G. 3. Búsqueda submarina.**

La búsqueda submarina se orientó al (OM) submarino advertido en el fondo. Para ella se empleó como sensor primario la capacidad de sonoboyas de las aeronaves P8-POSEIDON (USN) y P3B ORION (MB).

El sensor secundario lo constituyó los sonares de casco de las unidades que poseen dicha capacidad.

## **II 10. G. 4. La búsqueda de fondo.**

La búsqueda de fondo se orientó al (OM) submarino en el lecho. Para ella se emplearon buques científicos e hidrográficos con sondas multihaz, sonares de barrido lateral remolcados y de casco, magnetómetros y vehículos de operación remota (ROV).

## **II 10. H. Comando y control.**

El Comando y Control del caso SARSUB fue llevado a cabo por el Comandante de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada.

La situación táctica de las unidades fue llevada en el sistema LINK ARA en la Central de Operaciones y reflejada en los respectivos calcos por el personal que conformaba la guardia.

Durante el desarrollo de las operaciones estuvieron embarcados los Comandantes de División de Destruyores, Corbetas y Anfibia y Logístico, quienes ejercieron como Comandante en la Escena de la Acción / Coordinador en el Lugar del Siniestro (CLS).

El método primario de comunicación con las unidades desplegadas fue la correspondencia oficial, mensaje naval, transmitidos a través del sistema orgánico SIDOM de la Armada Argentina. El método secundario utilizado fue la comunicación satelital con aquellas unidades que contaban con dicho sistema y comunicación por radiotelefonía en HF con aquellas que no.

La comunicación con las unidades de la Prefectura Naval Argentina se hizo a través de la Agencia Nacional SAR Marítimo a cargo del Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, Fluvial Y Lacustre de la Armada (SISM) por correo electrónico y teléfono.

En el caso de las unidades de los Estados Unidos, desplegadas en el área de operaciones y de apoyo en dicho país, se estableció enlace a través del sistema de comunicaciones seguras CENTRIXS portátil, instalado por la Armada de los Estados Unidos en el COAA, permitiendo el intercambio de mensajería y archivos oficiales con los diferentes comandos y organismos del Comando Sur, realización de Video y Tele Conferencia y el intercambio de Chat en tiempo real con las unidades operativas de superficie y aéreas desplegadas.

Para el caso de las unidades de la Armada del Reino Unido, la comunicación se desarrolló a través del oficial de enlace en el COAA por medio de correo electrónico. Asimismo, se realizaron llamados telefónicos periódicos con el Jefe de las Fuerzas Militares en Malvinas.

Con las unidades de Chile y Brasil la comunicación se desarrolló desde la Agencia Nacional SAR en el COAA por medio de correo electrónico.

## **II 10. I. Logística.**

El apoyo logístico a la operación fue coordinado por el Jefe de Mantenimiento y Arsenales (JEMA).

Las necesidades de combustible, aceites y lubricantes, racionamiento y demás insumos de funcionamiento fueron asumidas con las reservas existentes.

Las unidades participantes utilizaron como puntos de apoyo a la Base Naval Puerto Belgrano, Base Naval Ushuaia, Base Naval Mar del Plata, Base Aeronaval Rio Grande, Base Aeronaval Comandante Espora y Base Aeronaval Trelew y Base Aérea Militar Mar del Plata.

Asimismo, prestaron apoyo a las operaciones en los puertos de Comodoro Rivadavia y Puerto Madryn los respectivos Destacamento Naval Comodoro Rivadavia y Apostadero Naval Puerto Madryn.

Además, se contó con el apoyo logístico del Ejército Argentino y la Fuerza Aérea Argentina en particular en las operaciones de alistamiento y sostenimiento llevadas a cabo desde Comodoro Rivadavia a cargo de la IX Brigada Aérea y IX Brigada Mecanizada.

Para el caso de la ayuda internacional, se contó con el apoyo logístico del Comando de Transporte de los Estados Unidos con el empleo de aeronaves C-17 y de la aeronave AIRBUS

330 de la Real Fuerza Aérea Británica desde las Islas Malvinas para el traslado de personal integrante del Estado Mayor especial y reaprovisionamiento de combustible en vuelo a la aeronave afectada a la búsqueda.

## **II 10. J. Cierre del caso SAR.**

El día 30 de noviembre, habiendo transcurrido 15 días de la última comunicación recibida de parte de Submarino, el COAA indicó que:

a. Se realizó búsqueda de superficie mediante unidades aéreas y navales desde el día 16 de noviembre barriendo un total de 557.039 millas náuticas cuadradas de exploración visual y 1.049.479 millas náuticas cuadradas de exploración radar, sin obtener contacto con el Submarino San Juan ni sus balsas salvavidas.

b. No se encontró evidencia alguna del naufragio de Submarino en las áreas exploradas.

c. Se recibió información de distintas fuentes de organismos internacionales que dan cuenta de una anomalía hidroacústica en proximidades de la última posición conocida de buque.

d. Se ha excedido en un 100% las posibilidades de sobrevivencia de la tripulación basado en la disponibilidad de oxígeno a bordo.

e. Un análisis posterior realizado por especialistas internacionales da cuenta de una implosión instantánea del submarino sin posibilidad de sobrevivencia.

A partir de dicho análisis, el COAA asesoró sobre la conveniencia de:

- Cerrar el caso SAR habida cuenta de que se han agotado las posibilidades de rescate de la dotación.

- Continuar con la operación de búsqueda de fondo, con apoyo internacional de las unidades especializadas para este tipo de tareas, con el objeto de localizar la posición del hundimiento del Submarino ARA San Juan.

En tal sentido, y dada la trascendencia y la sensibilidad del caso SAR solicitó al Jefe del Estado Mayor General de la Armada el correspondiente cierre del caso SAR, el que se materializó en 30 de noviembre a las 16:20.

A partir del cierre del caso SAR, el COAA asesoró la continuidad de la búsqueda científica contemplando:

- Recopilación de la totalidad de la información cruda obtenida por los buques participantes.
- Realización del post procesamiento de la información obtenida y conformación del mosaico de fondo.
- Análisis de alquiler, adquisición o tercerización del sensor más apropiado.

## **II 10. K. Detección e identificación positiva del Submarino ARA San Juan.**

La Empresa contratada OCEAN INFINITY, realizó las operaciones de búsqueda con el buque de bandera noruega “SEABED CONSTRUCTOR” (SECO), el cual inició la búsqueda el 08 de septiembre de 2018.

Con fecha 13 de noviembre de 2018, (SECO) finalizó la búsqueda en las áreas diseñadas por la empresa y a solicitud de la jueza de la causa, se destacó para efectuar una búsqueda en el área Sitio 2 (Denominada CAL 21 por ARA), área en la cual, durante las operaciones Sarsub, se habrían escuchado presuntos golpes de casco provenientes desde el fondo del mar.

El día 15 noviembre, mientras (SECO) se encontraba en dicha área, y mientras éste se encontraba analizando la información obtenida por los AUV que trabajaron en el área 15A-4, los días 11 y 12 noviembre, se detectó y estableció el contacto denominado POI-24, al cual inicialmente se clasificó como “C” (fuerte probabilidad). Ante esta situación informó su intención de que al finalizar la búsqueda en el área Sitio 2, se destacaría al POI-24 para investigar el contacto.

El día 16 noviembre por la noche (SECO) arribó al área e inició las operaciones de investigación de contacto con ROV. A las 23:50 horas reclasificó el contacto de “C” a “A” (campo de escombros del ARA “SAN JUAN”), contacto positivo, e inmediatamente envió tres (3) fotos comprobatorias.

Determinada fehacientemente la identificación del submarino en PSN 4557.0S-05946.4W (posición de informe pre-investigativo informada por la empresa OCEAN INFINITY), tras 366 días de perdida la comunicación con el Submarino el día 16 de noviembre de 2018 se determinó el cierre de las operaciones de búsqueda.

## **II 10. L. Evaluación del caso SAR.**

De la declaración pública del Sr. Ministro Oscar Aguad, con fecha 16-4-2018, surgen discrepancias con la fecha de finalización del operativo, que estimamos se derivan de la interpretación diversa de la normativa. Así por ejemplo, el responsable de la cartera cita textualmente: *“A las 18 horas del día 17, se da inicio al caso SAR. Y se conforma el estado mayor especial para la operación SAR SUB que es la búsqueda y salvataje del submarino. (...) El día 18 zarpan el Puerto Deseado y el Austral, que son dos barcos que tienen sensores de fondo. El COAA, que es el Comando de Adiestramiento, en Puerto Belgrano se hace cargo de las operaciones y ese mismo día a las 16:37 se incorpora un avión P-8 de los Estados Unidos. El día 19 arriba el barco inglés Protector que estaba amarrado en las Malvinas. Es el primer buque extranjero que llega. A la noche arriba personal militar de Estados Unidos, que vinieron en un avión especial para la coordinación del SAR SUB. El día 21 llega un barco americano, el Atlantis. El día 22 tenemos el primer informe de la anomalía hidroacústica. Se sigue con la búsqueda. El día 23 se recibe de la CTBTO, que es un organismo que está en Viena y se especializa en ruidos submarinos que tengan que ver con eventos nucleares o con movimientos sísmicos, una muy detallada información sobre el evento hidroacústico, que también coincidía con la que ya*

*teníamos el día anterior. Se incorpora a la búsqueda el Cabo de Hornos, que es un barco chileno que también tiene muy buena tecnología. Se incorpora a la búsqueda la corbeta ARA Robinson. El día 30 de noviembre se concluye con el caso SAR.”*

La Ley N° 22.445, aprobó el “Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos”, en el año 1979, y en el anexo que contiene el texto figuran los siguientes puntos:

*“5.5.2.3. Si durante una fase de peligro se decide que es inútil continuar la búsqueda, el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento, según proceda, dará por terminadas las operaciones de búsqueda y salvamento e informará de ello a toda autoridad, unidad o servicio al que haya hecho intervenir o haya avisado.*

### *5.13. Búsqueda infructuosa*

*5.13.1. Se recomienda que sólo cuando ya no quede esperanza razonable de encontrar supervivientes se ponga fin a la búsqueda.*

*5.13.2. Se recomienda que normalmente la decisión de poner fin a la búsqueda sea incumbencia del centro coordinador de salvamento o del subcentro de salvamento que controle las operaciones de búsqueda y salvamento.*

*5.13.3. En áreas marítimas lejanas que no sean de la incumbencia de ningún centro coordinador de salvamento o en áreas en que el centro responsable no esté en condiciones de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento el jefe en el lugar del siniestro o el coordinador de la búsqueda de superficie podrá asumir la responsabilidad de poner fin a la búsqueda.”*

Vemos así que, mientras el Ministerio interpretó a rajatabla la disposición legal al respecto, la Armada entendió que el caso SAR continuaba con sus propios buques y con la contratación de la empresa a tal fin.

Si bien en el informe que anteriormente se reproduce, coincide con el temperamento adoptado por el Ministerio de Defensa, lo cierto es que la Armada comunicó por oficio en varias oportunidades, y así consta en el expediente, que el caso SAR continuaba vigente, enviando el informe a esta Comisión recién luego del hallazgo de la nave por parte del buque Ocean Infinity.

Lo expuesto merituaría que desde el Ministerio se efectuara una interpretación administrativa para clarificar procedimientos.

Fuera de lo narrado, consideramos que ha sido uno de los mayores operativos de búsqueda en la historia durante su vigencia, y que la coordinación y barrido de áreas fue el correcto, conforme lo develara la posterior ubicación del Submarino en el área. El inconveniente principal fue la ausencia de medios técnicos propicios para tal fin, que sólo fueron obtenidos mediante la posterior contratación de la empresa específica, que así y todo demoró más de 60 días en encontrarlo.

Reiteramos que pudo haberse contado con un ROV ofrecido por la Armada Británica durante los días de inicio del operativo de búsqueda, resultando inexplicable aún los motivos por los que no fue instrumentado el requerimiento oportunamente.

Consideramos entonces suficientemente descripto el requerimiento legal al respecto.

### **III.-Recomendaciones finales.**

De la experiencia legislativa obtenida a lo largo del presente informe, resulta prudente formalizar algunas recomendaciones de tres tipos. En primer lugar en la definición política de las Fuerzas Armadas que el país necesita. En segundo, para lo que significa la reestructuración de las normas vigentes en aquéllas en general y en tercero y ya en el aspecto parlamentario en lo referido a la actividad propia, para evitar inconvenientes en la conformación de futuras comisiones investigadoras que puedan ver restringida su actividad.

#### **III 1. Definición política sobre las Fuerzas Armadas.**

Deviene imprescindible la conformación de una Comisión Especial en el ámbito del Congreso de la Nación, conforme al artículo 75 inciso 27 de la Constitución Nacional, integrada además por representantes del Ministerio de Defensa, que se encargue de elaborar un urgente informe sobre el estado del material y capacitación profesional de nuestras fuerzas armadas, y que tenga por objetivo en plazo perentorio una re-definición de las verdaderas necesidades de nuestro país, previendo la situación geopolítica y la futura protección de nuestros recursos naturales, acordando los mecanismos para lograr su profesionalización en ese sentido y tomando las medidas presupuestarias necesarias para lograr esta finalidad.

Ello con el objetivo de establecer una proporcionalidad entre los recursos asignados y los objetivos a alcanzar, lo que necesariamente implica una reevaluación del rol de funciones de cada fuerza.

Pero lo que sin dudas urge es la inmediata cobertura con nuevas unidades de la fuerza de submarinos, herramienta imprescindible para la disuasión en el mar.

El tamaño de nuestro territorio y las riquezas de nuestros recursos imponen la urgente necesidad de la adopción de estas medidas.

Dentro de estas prevenciones debemos destacar también la necesidad de reformar la ley del personal militar, de manera de contemplar, además del ascenso post-mortem, una indemnización proporcional como a la ya existente en las fuerzas de seguridad y además previendo un acápite especial para otorgar un subsidio especial para los derecho-habientes de los familiares de estos 44 tripulantes. El proyecto ha sido presentado y urge la decisión política de su aprobación e instrumentación.<sup>2</sup>

#### **III 2. Normas reglamentarias vigentes en las Fuerzas.**

Con relación a la segunda mención, e independientemente a que existen especificidades

---

<sup>2</sup> Proyecto de reforma a la Ley 19.101 Expte. 1196-S-2018 autoría Senadores Ojeda José y Pichetto Miguel Ángel.

propias en cada Fuerza que imprimen particularidades a su accionar y lógicamente es necesario que estén contempladas de manera específica, observamos que:

a) Se ha notado una profusión de reglamentos, resoluciones y otras disposiciones que forman un verdadero entramado de normas confusas y visiblemente superpuestas, que en lugar de esclarecer, tornan difusa y contradictoria la atribución de responsabilidades, conforme la interpretación que de ellas se haga. Su sistematización y reforma resultan urgentes y deben ser convenientemente supervisadas por la autoridad civil.

b) Pese a esta profusión de normas, lo verdaderamente importante para tener a mano frente a la posibilidad de siniestro de un submarino, el “informe de 48 horas” que brinda un panorama sobre el funcionamiento completo de la unidad, no se halla establecido que quede copia del mismo en tierra. Algo que resulta imperioso modificar, dejando una constancia para archivo en la base naval del último puerto nacional donde se efectúe la maniobra, al igual que duplicar las anotaciones sobre las reparaciones primarias efectuadas en la nave por personal de a bordo de manera que existan constancias de las mismas.

c) Del mismo modo se impone una modificación en los protocolos a seguir durante los incendios a bordo, especialmente en las naves submarinas.

d) Deviene imprescindible el establecimiento de un protocolo especial de crisis en accidentes militares, que prevean la creación del pertinente comité de trabajo y un plan de contención y atención especial a sus familiares.

e) La cobertura de los puestos en la Armada en lugares vitales como los que se ocupaba en el Estado Mayor de la Fuerza de Submarinos debe ser convenientemente evaluada aún ante la carencia de jerarquías para dicho nivel, con elementos que encontrándose por debajo de la jerarquía demuestren idoneidad para el cargo.

f) La autonomía de los Comandantes para la toma de decisiones primordialmente operativas, debe ser mantenida, dado que es una atribución fundamental en el desarrollo de un conflicto bélico. El adiestramiento debe efectuarse en condiciones tan similares como sea posible a la realidad, primando por supuesto la seguridad del personal y del material. El control ministerial permanente debe incluir las responsabilidades correspondientes.

g) Resulta imperioso ahondar en los criterios de control civil sobre el estado de material asignado a las tres fuerzas, con la apoyatura de los cuadros técnicos específicos en cada materia. Ello para evitar la asunción de riesgos en operaciones que pueden recrearse en la función militar exclusivamente cuando no estamos hablando de conflictos bélicos o su real posibilidad.

### **III 3. Actividad Parlamentaria de las Comisiones Investigadoras**

En lo relativo a la tercera parte de las recomendaciones, esto es, las sugerencias que pueden recomendarse dentro de este Poder Legislativo a partir de la actividad desplegada por la Comisión, surgen las siguientes:

a) Definir en los textos legales de las comisiones investigadoras a crearse, específicamente, la obligatoriedad de los tres poderes del estado de aportar las pruebas que se le requieran, aún la diligenciada en investigaciones judiciales en curso; en su caso bajo las condiciones de confidencialidad o secreto dispuestas por las normas vigentes en nuestro país. De manera de no tener ningún inconveniente en la interpretación que puede hacerse sobre la actividad propia.

b) Fijar en dichos textos concretamente los procedimientos que deberán utilizarse para la toma de declaraciones, realización de medidas probatorias, facultades específicas para solicitar apoyo en diligencias que requieran la utilización de la fuerza pública.

c) Detallar que el incumplimiento de los requerimientos pondrán al infractor o al titular de la dependencia o ente que no remita lo solicitado in curso en el delito de desobediencia previsto en el Código Penal.

d) Por último normativizar por resolución los pasos administrativos para reglamentar las normas de funcionamiento de cada comisión en particular, dejando margen para circunstancias especiales, habida cuenta de las características propias de la función para que se creen.

#### IV. -Epílogo

Una de las mayores tragedias de la historia naval de la Argentina ha enlutado a la nación, llevándose a 44 abnegados héroes que cumplían con su deber.

Es obligación del Estado no sólo rendirles homenaje, sino además contener adecuadamente a sus familias por la irremediable pérdida.

Chester Nimitz<sup>3</sup> pronunciaba una frase muy aplicable a estos momentos, al referirse a las pérdidas durante su comando Naval: *“Lucharon juntos como compañeros de armas, murieron juntos y ahora duermen uno al lado del otro. Tenemos una solemne obligación, la de asegurarse de que su sacrificio ayudará a hacer de este mundo un mejor y más seguro en el que vivir.”*<sup>4</sup>

*Nuestra obligación moral es recordar con devoción a quienes continúan patrullando espiritualmente los confines de nuestra patria y arbitrar las medidas necesarias para que semejante tragedia no se repita.*

---

<sup>3</sup> El almirante Chester Nimitz fue, muy posiblemente junto al general George Patton, uno de los militares que más contribuyeron al triunfo de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial. Responsable de la lucha contra el Imperio Japonés, no solamente cambió el curso de la contienda en las Batallas de Midway y Guadalcanal, sino que condujo a sus buques hacia el mismo corazón del Japón antes de proclamarse la victoria definitiva en la Guerra del Pacífico:

<sup>4</sup> “They fought together as brothers in arms; they died together and now they sleep side by side. To them we have a solemn obligation — the obligation to insure that their sacrifice will help to make this a better and safer world in which to live.” Declaración transmitida a los Estados Unidos y a la Flota del Pacífico, después de las ceremonias en la Bahía de Tokio, aceptando la rendición oficial de Japón (2 de septiembre de 1945)

Presidente: Senador Ojeda, José Anatolio

Vicepresidente: Diputado Montenegro, Guillermo Tristán (según disidencia fojas 141)

Senadora Brizuela y Doria de Cara, Olga Inés (según disidencia fojas 141)

Senador Bullrich, Esteban José (según disidencia fojas 141)

Senadora Fernández Sagasti, Anabel

Senador Luenzo, Alfredo Héctor

Senadora Odarda, María Magdalena

Diputada Garré, Nilda Celia

Diputado Carmona, Guillermo Ramón

Diputado Grandinetti, Alejandro Ariel

Diputado Miranda, Pedro Rubén

Diputado Petri, Luis Alfonso (según disidencia fojas 141)

Secretario: Álvarez, Carlos Adolfo

## **V. -Opinión en disidencia.**

Sra. Presidente:

Los legisladores abajo firmantes manifiestan su discrepancia en la consideración de los siguientes puntos:

### **II. 1. Determinación de las posibles causas que provocaron la desaparición de la nave - 7° párrafo:**

Consideramos que la degradación de la Fuerzas Armadas que presenta la investigación Preliminar 1/2017 de la Fiscalía Criminal y Comercial Federal N°1 no solo se aplica al material y al adiestramiento del personal, sino que cabe mencionar la afectación directa sobre el acostumbramiento y aceptación de prácticas fuera de estándares necesarios para manipular y conducir el Instrumento Militar de la Nación.

Nos referimos específicamente a que las restricciones presupuestarias evidenciadas, teniendo en consideración la afectación directa a la finalidad y función defensa, presentan una variación interanual con pendiente descendente casi constante.

Ello ha generado que por parte de la dotación de las Fuerzas Armadas la aceptación de ir degradando las exigencias del estado operativo del equipamiento y las exigencias de los mantenimientos (limitando el alcance de las obras o bien la cantidad de obras mismas), admitiendo reparación de baja performance hasta tanto exista la posibilidad presupuestaria.

De igual manera se ha interrumpido el traspaso de conocimiento, como bien indica el informe, aumentando así el riesgo de accidentes, considerando que se operan equipos, que encierran en sí mismos peligros, en medios no propios del ser humano, como son el aire y el mar. Valga como sustento el no haber aquilatado la experiencia del incendio que sufriera la misma Unidad, en el mismo lugar y provocado por el mismo fenómeno electrolítico, aunque por causas y dimensiones diferentes.

Ello así, agravado con la baja experiencia en la operación de un equipo de detección de gases calibrado recién en junio de 2017, adquirido por iniciativa de la Armada durante las reparaciones de media vida (años 2007 a 2014) y que no contaba con ninguna norma de operación redactada hasta el naufragio.

Esta situación debe revertirse. Desde la responsabilidad política implica poner foco en la coherencia entre las asignaciones presupuestarias con los planes y las exigencias sobre el sector militar. Desde las Fuerzas, adoptar medidas de contingencia que paleen la situación hasta tanto se vuelva a alcanzar esos estándares.

### **II. 3. Desempeño de las autoridades del Ministerio de Defensa.**

Habida cuenta que las conclusiones, como así también sendas expresiones, son consecuencia del desarrollo narrativo y relaciones causales la disidencia que manifestamos involucra gran parte de la redacción del punto.

En este sentido entendemos que deben incluirse consideraciones sobre el marco legal y reglamentario que atañen a la Defensa. Así resultan los puntos II. 3. A y B siguientes.

#### **II. 3. A. Consideraciones:**

Horadar las causas que provocaron el siniestro del Submarino “ARA San Juan” y, en su caso, establecer responsabilidades personales o institucionales, necesariamente requiere analizar el marco legal que regula la prestación del Servicio Público de Defensa.

Esta Comisión no se encuentra llamada a determinar la responsabilidad disciplinaria y administrativa de los funcionarios navales y/o del Ministerio de Defensa de la Nación que pudiera corresponderle por su obrar doloso o negligente. Tales extremos deben dilucidarse en los términos de la Ley N° 26.394, reglamentado por Decreto N° 2666 del 27 de diciembre de 2012 (en el caso del Personal Militar de la Armada Argentina) y del Reglamento de Investigaciones Administrativa aprobado por Decreto N° 467 de fecha 5 de mayo de 1999 (en el caso de los Funcionarios Civiles del Ministerio de Defensa).

Que el Congreso de la Nación Argentina fije responsabilidades de índole penal, civil, disciplinaria o administrativa equivaldría a invadir la esfera de reserva de los Poderes Judicial y Ejecutivo de la Nación; circunstancia ésta que, claramente, tornaría inconstitucional el fin último de esta Comisión.

Cierto es que el artículo 1° de la Ley N° 27.433 delimita el Objeto de esta Comisión Bicameral al “...análisis, la evaluación y el esclarecimiento de las causas y circunstancias del siniestro de la embarcación, el desarrollo de las acciones desplegadas por el Estado argentino para su hallazgo y el desempeño de la cooperación internacional recibida para su localización y rescate...”. Pero de ello, no se deriva facultad alguna para la asignación de responsabilidades cuyo conocimiento, juzgamiento y determinación se halla reservado a otros Poderes Estatales.

El hecho de que el artículo 8° de la Ley N° 27.433 prevea que el Informe Final que entregue esta Comisión deba expedirse sobre el desempeño de los mandos de la Armada Argentina (Cfr. inc. 2°) y de las autoridades del Ministerio de Defensa (Cfr. inc. 3°), en nada enerva lo hasta aquí señalado. Por el contrario, permite configurar de modo adecuado y certero el ámbito competencial de esta Comisión Bicameral, pues únicamente puede asignar responsabilidades políticas.

En cualquier caso, la responsabilidad política - institucional emergente únicamente podrá acreditarse mediante la contrastación de los hechos con el plexo normativo vigente. Y ella operará frente a desviaciones injustificadas.

### **II. 3. B. Encuadre legal y definición de competencias:**

El Servicio Público de la Defensa constituye una responsabilidad indelegable del Estado Nacional (Cfr. Constitución de la Nación Argentina, Preámbulo).

Por tanto, en su debida ejecución se encuentran comprometidas no sólo las Fuerzas Armadas, a través de sus estructuras burocráticas y operativas, sino también el Poder Ejecutivo Nacional y el Honorable Congreso de la Nación. En esos dos últimos ámbitos es donde se definen la “Política de Defensa” y la “Política Militar” de todo Estado. Pero, a la vez, es desde donde se ejerce el “Control Civil” al que prestigiados autores nacionales y extranjeros hacen referencia.

Delimitar claramente los roles que, desde el punto de vista legal, cada uno de los Departamentos del Estado debe asumir en materia de Defensa supone, a la vez, asumir la responsabilidad política propia.

A los efectos del desarrollo de este punto nos centraremos en las competencias del Poder Ejecutivo, en especial sobre el Ministerio de Defensa.

#### **II. 3. B. 1. Facultades de Personal del Poder Ejecutivo Nacional:**

Por haber sido expresamente tratado en el Informe Coadyuvante, corresponde volver sobre las facultades de Personal que, en tanto Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, ostenta el Presidente de la Nación.

A éste Órgano compete otorgar ascensos militares; facultad ésta que -respecto de la categoría de Oficial Superior- ejerce previo Acuerdo del Honorable Senado de la Nación (Cfr. Constitución de la Nación Argentina, art. 99, inc. 12).

Sin embargo, tal facultad no resulta discrecional, pues ha sido reglamentada por el Capítulo II, Título III de la Ley N° 19.101. De allí que los ascensos militares otorgados por el Presidente de la Nación correspondan únicamente a los Oficiales (Cfr. Ley N° 19.101, arts. 45 y 48, inc. 1°). A esos fines se emplean criterios de antigüedad y selección (Cfr. Ley N° 19.101, art. 49, incs. 1° y 2°), y se requiere la previa intervención de las Juntas de Calificaciones de cada una de las Fuerzas Armadas (Cfr. Ley N° 19.101, art. 47; Decreto N° 2037/92, Anexo II, art. 2.03.18, ap. 1) y del Ministerio de Defensa (Cfr. Ley N° 22.520, art. 4°, inc. b, ap. 11; Decreto N° 1736 del 12 de noviembre de 2009, arts. 4, 5, 6 y concordantes).

Es decir, los ascensos militares, lejos de constituir facultades discrecionales implican el ejercicio de facultades expresamente regladas y que, respecto de la Conducción Superior de las Fuerzas Armadas, requiere el Acuerdo del Honorable Senado de la Nación.

### **II. 3. B. 2. Facultades en materia operacional del Poder Ejecutivo Nacional:**

Conforme lo determina el artículo 10 de la Ley N° 23.554, las facultades operacionales que ostenta el Presidente de la Nación se encuentran limitadas a casos de guerra.

El empleo de los medios militares en tiempos de paz, como ha ocurrido con el Submarino “ARA San Juan”, constituye una responsabilidad exclusiva y excluyente del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas; pues dicho órgano ostenta “...el control funcional sobre las Fuerzas Armadas, con autoridad para impartir órdenes, pudiendo disponer de tales medios para el cumplimiento de las misiones encomendadas en el marco del planeamiento estratégico militar...” (Cfr. Decreto N° 727/2006, art. 19), a cuyo fin cuenta con la debida asistencia del Comando Operacional de las Fuerzas Armadas (Cfr. Decreto N° 727/2006, art. 20).

La afirmación aquí formulada encuentra debida correspondencia en la Directiva sobre Organización y Funcionamiento de las Fuerzas Armadas aprobada por Decreto N° 1691 de fecha 22 de noviembre de 2006. Allí, concretamente, se subraya que “...el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas será el órgano responsable del empleo de los medios militares en tiempos de paz. Para tal propósito ejercerá el control funcional sobre los Estados Mayores Generales de las Fuerzas Armadas y el control operacional sobre los elementos de las Fuerzas Armadas que, en virtud de las misiones que al mismo se le asignen, sean pertinentes emplear. Las Fuerzas Armadas, por su parte, se dedicarán exclusivamente a alistar, adiestrar y sostener los medios y recursos puestos a su disposición a los efectos de garantizar su eficaz empleo en el marco del planeamiento militar y, consecuentemente, del efectivo cumplimiento de las misiones asignadas al Instrumento Militar de la Defensa Nacional...” (Cfr. Decreto N° 1691/2006, Anexo I, “Respecto de los Roles y Funciones del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas”, párrafo primero).

Más aún, el referido Decreto N° 1691/2006 determina que “...el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas...será el responsable de la conducción de las operaciones en tiempos de paz, sean éstas específicas, conjuntas o combinadas, para lo cual detentará el control funcional de las Fuerzas Armadas, la autoridad pertinente para disponer de dichos medios en cumplimiento del

planeamiento estratégico militar y asimismo la facultad para formular la doctrina conjunta, elaborar el planeamiento militar conjunto, dirigir el adiestramiento militar conjunto y controlar el planeamiento estratégico operacional y la eficacia del accionar militar conjunto...” (Cfr. Decreto N° 1691/2006, Anexo I, “Respecto de los Roles y Funciones del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas”, párrafo cuarto).

### **II. 3. B. 3. Facultades Logísticas del Poder Ejecutivo Nacional:**

Si bien no lo hace directamente, el Presidente de la Nación participa en las actividades logísticas de las Fuerzas Armadas.

Dicha función, en lo que aquí interesa, opera mediante la elaboración del proyecto de Presupuesto (Cfr. Ley N° 24.156, arts. 24, 25, 26, 27 y concordantes) que anualmente debe someter a consideración de este Honorable Congreso de la Nación para su aprobación.

No obstante, como infra se verá, su ejecución queda en cabeza del Estado Mayor General de la Armada.

### **II. 3. B. 4. Facultades del Ministerio de Defensa:**

La multiplicidad de competencias legales que, en materia castrense, ostenta el Ministerio de Defensa impone limitar su análisis a aquellas específicamente vinculadas al objeto del presente Informe.

El entramado de Leyes, Decretos y Resoluciones que regulan el Servicio Público de la Defensa constituye una cuestión ineludible para el acabado cumplimiento del objeto que le fuera encomendado a esta Comisión.

Pero, su determinación precisa -que incluye delegaciones de facultades antiquísimas- no supone una tarea sencilla de delimitar.

#### **II. 3. B. 4. A. Facultades de Personal:**

Si bien ello no surge taxativamente de la Ley N° 19.101, el Ministro de Defensa posee determinadas facultades de Personal en el ámbito de las Fuerzas Armadas. Aunque ellas, claro está, se encuentran expresamente limitadas al Cuerpo de Oficiales.

En ese sentido, es el Ministro de Defensa -previa intervención de las respectivas Juntas de Calificaciones de las Fuerzas Armadas- quien propone al Presidente de la Nación las promociones del Cuerpo de Oficiales (Cfr. Ley N° 22.520 -t.o. 1992-, art. 4º, inc. b, ap. 11; Decreto N° 1736 del 12 de noviembre de 2009, arts. 4, 5, 6 y concordantes).

Del mismo modo, compete al Ministro de Defensa disponer los Retiros y Bajas Obligatorias de los Oficiales Superiores de las Fuerzas Armadas (Cfr. Decreto N° 721/2016, art. 2º, inc. 2); quedando en cabeza de los Jefes de Estado Mayor General dicha facultad respecto del

restante personal de Oficiales, Suboficiales y Tropa Voluntaria (Cfr. Decreto N° 721/2016, art. 4º, incs. 6 y 11).

Es el Ministro de Defensa quien designa a los funcionarios militares que ejercerán los cargos de conducción superior del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y de los Estados Mayores Generales de las Fuerzas Armadas (Cfr. Decreto N° 721 del 30 de mayo de 2016, art. 2º, inc. 1), a excepción de los titulares de tales Organismos Desconcentrados que continúan siendo designados por el Presidente de la Nación (Cfr. Decreto N° 727/2006, arts. 15 y 26). Sin embargo, como se dijera, la Secretaría de Estrategia y Asuntos Militares, la Subsecretaría de Planeamiento Estratégico y Política Militar y la Dirección General de Asuntos Militares del Ministerio de Defensa han omitido -desde 2006 a la fecha- realizar los perfiles profesionales para dichos cargos (Cfr. Decreto N° 727/2006, arts. 15 y 26; Decisión Administrativa N° 310 de fecha 13 de marzo de 2018; Decisión Administrativa N° 546/2016; Decreto N° 1451/2008).

En el contexto descripto, y salvo los cargos de conducción superior (Cfr. Decreto N° 721/2016, art. 2º, inc. 1), los restantes cargos de la estructura militar, incluidas las Jefaturas de Unidad, son designados por los Jefes de Estado Mayor General (Cfr. Decreto N° 721/2016, art. 4º, incs. 1, 2 y 3) o por el Jefe del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (Cfr. Decreto N° 721/2016, art. 3º, incs. 2 y 3). Por ende, la evaluación y ponderación de los antecedentes profesionales, técnicos y académicos de aquellos Oficiales llamados a conducir unidades de combate no son evaluados por el Ministerio de Defensa, sino por las propias instancias técnicas castrenses.

Llegados a este punto se impone indagar acerca de qué debe considerarse “Conducción Superior de las Fuerzas Armadas”. La respuesta se encuentra dada por la Resolución del Ministerio de Defensa N° 1633 del 13 de diciembre de 2010, modificada por sus similares N° 477 de fecha 27 de mayo de 2013 y N° 100 del 17 de enero del corriente año.

#### **II. 3. B. 4. B. Facultades Operativas:**

Del análisis armónico de las Leyes N° 23.554, N° 24.948 y N° 22.520 no surge competencia alguna del Ministerio de Defensa en materia operacional militar.

Toda vez que esta cuestión fue debidamente tratada al analizar las competencias operaciones del Poder Ejecutivo Nacional, y que será desarrollada In Extenso al tratar el rol que debe cumplir el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y los Estados Mayores Generales de las Fuerzas Armadas; habrá de estarse a lo allí consignado.

#### **II. 3. B. 4. C. Facultades Logísticas:**

La cuestión logística no fue ajena al objeto de esta Comisión.

Por ello, corresponde indagar aquí acerca de las facultades logísticas que detenta el Ministerio de Defensa; ya que a su titular corresponden aquellas funciones que no se haya reservado

expresamente el Presidente de la Nación o que por Ley le hayan sido asignadas a otro Órgano de la Administración (Cfr. Ley N° 23.554, art. 11).

Sin perjuicio de las facultades que, en materia licitatoria emergen del Decreto Delegado N° 1023/2001 y sus Reglamentación, es función del Ministerio de Defensa “...entender en la coordinación de las actividades logísticas de las Fuerzas Armadas en todo lo relativo al abastecimiento, normalización, catalogación y clasificación de efectos y las emergentes del planeamiento militar conjunto...” (Cfr. Ley N° 22.520 -t.o. 1992-, art. 19, inc. 5).

¿Qué significa esto? Que, al momento de los hechos que desencadenaron el siniestro del Submarino «ARA San Juan», correspondía al Ministerio de Defensa -por conducto de la Subsecretaría del Servicio Logístico de la Defensa- «...coordinar y consolidar los requerimientos de los bienes y servicios de uso común de las Fuerzas Armadas...», promoviendo así «...la integración de los sistemas de mantenimiento de los medios materiales en base a criterios de eficiencia e interoperabilidad...» (Cfr. Decisión Administrativa N° 546 del 30 de mayo de 2016. En igual sentido, Decisión Administrativa N° 310/2018).

Sin embargo, toda vez que el Submarino constituye un Sistema de Armas de Uso Específico para la Armada y, por tanto, no resulta común a las Fuerzas Armadas, la responsabilidad logística sobre el mismo escapa al ámbito competencia del Ministerio de Defensa, quedando -por consiguiente- en cabeza del Estado Mayor General de la Armada.

Ello no sólo surge implícitamente de las disposiciones legales hasta aquí comentadas, sino que ha sido expresamente reconocido por funcionarios militares y civiles que prestaron declaración por ante esta Comisión.

#### **II. 3. B. 4. D. Facultades de Ordenamiento Legal y Administrativo:**

No cabe duda de que el Ministerio de Defensa resulta competente para “...entender en la coordinación de los aspectos comunes a las Fuerzas Armadas, especialmente en los ámbitos administrativo, legal y logístico...” (Cfr. Ley N° 22.520 -t.o. 1992-, art. 19, inc. 10).

Dicha competencia, en tanto sólo alcanza a la “Coordinación de los aspectos comunes”, no desplaza la competencia específica de los Estados Mayores Generales en la materia.

Básicamente, tal supuesto podría resumirse a la facultad para dictar reglamentaciones comunes a las tres Fuerzas Armadas; homogeneizando así sus procedimientos y facilitando las facultades de control civil sobre sus actos.

#### **II. 3. B. 5. Facultades operacionales del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas:**

A estar de las declaraciones rendidas por ante esta Comisión por los Testigos Militares convocados -entre ellos los Almirantes Srur y López Mazzeo-, el Submarino “ARA San Juan” se encontraba patrullando el litoral marítimo en su curso de derrota desde el puerto de Ushuaia hacia el de Mar del Plata.

Dicha actividad, por definición, constituye una operación militar y su dirección, control y supervisión se hallaba en cabeza del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas (Cfr. Decreto N° 727/2006, art. 19).

Repárese en que, conforme surge del Anexo al Decreto N° 1961/2006, "...el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas será el órgano responsable del empleo de los medios militares en tiempos de paz. Para tal propósito ejercerá el control funcional sobre los Estados Mayores Generales de las Fuerzas Armadas y el control operacional sobre los elementos de las Fuerzas Armadas que, en virtud de las misiones que al mismo se le asignen, sean pertinentes emplear. Las Fuerzas Armadas, por su parte, se dedicarán exclusivamente a alistar, adiestrar y sostener los medios y recursos puestos a su disposición a los efectos de garantizar su eficaz empleo en el marco del planeamiento militar y, consecuentemente, del efectivo cumplimiento de las misiones asignadas al Instrumento Militar de la Defensa Nacional..." (Cfr. Decreto N° 1691/2006, Anexo I, "Respecto de los Roles y Funciones del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas", párrafo primero).

Más aún, el referido Decreto N° 1691/2006 determina que "...el Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas...será el responsable de la conducción de las operaciones en tiempos de paz, sean éstas específicas, conjuntas o combinadas, para lo cual detentará el control funcional de las Fuerzas Armadas, la autoridad pertinente para disponer de dichos medios en cumplimiento del planeamiento estratégico militar y asimismo la facultad para formular la doctrina conjunta, elaborar el planeamiento militar conjunto, dirigir el adiestramiento militar conjunto y controlar el planeamiento estratégico operacional y la eficacia del accionar militar conjunto..." (Cfr. Decreto N° 1691/2006, Anexo I, "Respecto de los Roles y Funciones del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas", párrafo cuarto).

### **II. 3. B. 6. Facultades del Estado Mayor General de la Armada:**

Por su parte, como ya se vio, los Estados Mayores Generales de las Fuerzas Armadas únicamente ejercen "...el gobierno y la administración de los medios puestos a su disposición a los efectos de preparar a dichos medios para la integración y conformación del Instrumento Militar de la Defensa Nacional..." (Cfr. Decreto N° 1961/2006, Anexo I, "Respecto de los Roles y Funciones del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas. En igual sentido, Ley N° 23.554, art. 24).

Por consiguiente, su responsabilidad se limitaría al adiestramiento operacional del personal, al alistamiento operacional de los medios, al sostén logístico de éstos últimos. La planificación, dirección y ejecución de operaciones, como se advierte, les ha sido expresamente vedada en el marco del Decreto mencionado.

Pero para el caso de operaciones de "Control del Mar" opera una excepción, dada por el control operativo de las patrullas y vuelos que hacen a ese fin, estableciéndose así en la Ley de Presupuesto a través del Programa 24 "Sostenimiento Operacional" de la Jurisdicción 45 (Ministerio de Defensa) Subjurisdicción 22 (Estado Mayor General de la Armada).

La descripción del mismo versa:

“Este programa comprende la ejecución de las operaciones específicas, conjuntas y combinadas...

... Podrán comprender, sin perjuicio de otras que eventualmente se ordenen:

- Operaciones militares en general.
- Operaciones de vigilancia y control de áreas geográficas de interés nacional.

En las operaciones de vigilancia y control de áreas geográficas de interés nacional es competencia de la Armada:

- El control del mar, que comprende la vigilancia y el control sobre los espacios fluviales y marítimos nacionales y de interés nacional, para contribuir a asegurar la soberanía de la Nación, la conservación y el uso adecuado de sus recursos, el mantenimiento del orden jurídico, la preservación de la vida humana, bienes y medio ambiente. El espacio de interés se extiende más allá del límite de la Zona Económica Exclusiva, en todo lo atinente al cumplimiento de los tratados, convenios y acuerdos internacionales y el mantenimiento de los derechos y obligaciones de la Nación... “

Ya incluidos estos puntos, II. 3. A y B, proseguimos con el informe en cuestión, con el que coincidimos hasta el párrafo 8º del punto denominado “II. 3. A. Prolegómenos”, el que según la reciente incorporación debería clasificarse como:

### **II. 3. C. Prolegómenos - párrafo 4º:**

El informe sostiene que el Ministro, cuando asumió en julio de 2017, no removió de sus cargos a los altos mandos de la Armada; dándole así un marco de aceptación de los perfiles y por ende de sus posibles actitudes.

Este tipo de redacción, considerando los párrafos siguientes, encubre una connotación negativa de esa realidad.

No obstante, han omitido señalar que dichos Oficial Superiores cumplieron con todos y cada uno de los recaudos legales para acceder a tal función; ya explicadas en el punto II. 3. B. 1. Facultades de Personal del Poder Ejecutivo Nacional.

Con razón, podrá argüirse que no existen perfiles profesionales para cada cargo que compone la estructura militar, incluidas las Jefaturas de Estado Mayor General, del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y del Comando Operacional de las Fuerzas Armadas. Y en todos los casos se estará en lo cierto. Sin embargo, la determinación de tales perfiles no compete al Presidente de la Nación o al Ministro de Defensa. Por el contrario, deben ser formulados por la Dirección General de Asuntos Militares, la Subsecretaría de Planeamiento Estratégico y Política Militar y por la Secretaría de Estrategia y Asuntos Militares, en tanto Unidades Organizativas

del Ministerio de Defensa con competencia específica en la materia (Cfr. Decisión Administrativa Nº 310 de fecha 13 de marzo de 2018; Decreto Nº 727 del 12 de junio de 2006, arts. 13, inc. b, 15 y 26).

Algunos legisladores de esta comisión han cuestionado que el Ministro Oscar Aguad mantuviera en su cargo y función al Altre (RE) Marcelo Srur, como queriendolo responsabilizar, por carácter transitivo, de su accionar.

Lo que omiten consignar en el informe es que el entonces Jefe del Estado Mayor General de la Armada había cumplido con todos los requisitos previos que lo habilitaban para ello, es decir su ascenso a Oficial Superior en las jerarquías de almirantes.

Cabe aquí recordar que dadas las potestades que tiene el Poder Ejecutivo sobre los ascensos a oficiales superiores de las FF.AA., el Ministro de Defensa eleva la propuesta y el ascenso lo impone el Presidente de la Nación previo ACUERDO DEL SENADO de la NACION.

Para el caso en cuestión, el ascenso del citado Srur fue en mayo de 2011, con la propuesta firmada y elevada de la entonces Ministro de Defensa Dra. Nilda Garre.

Desde el ascenso a Contraalmirante del Sr. Srur hasta junio de 2013 se desempeñó como Director Ejecutivo de la Dirección General del Material Naval, -cargo designado por la citada Dra. Garre- y tuvo bajo su administración la reparación de mitad de vida útil del Submarino San Juan, con los severos cuestionamiento que la misma merece (vgcia. la reparación de media vida debería haber demandado dos años y medio y demandó nueve años; el costo de la misma fue muy superior al proyectado; caducaron algunas de las garantías, por el solo paso del tiempo, de los equipos adquiridos o reparados por terceros sin que estos hayan sido usados; se perdieron años valiosísimos de utilización del material y de capacitación del personal; entre otros tantos mas).

Por consiguiente, y sin perjuicio de las conclusiones a que se arribarán en el presente Informe, se advierte oportuno instar al Ministerio de Defensa a que adopte los recaudos necesarios para aprobar -en un plazo perentorio- los perfiles profesionales requeridos para el ejercicio de funciones de conducción superior en el ámbito de las Fuerzas Armadas.

### **II. 3. C. Prolegómenos - párrafo 9º hasta el final del presente:**

El informe establece una relación causal entre, por un lado la información que el Ministro de Defensa conocía, o debía conocer si no hubiera existido déficit en la cadena de mando, el estado operativo y de mantenimiento de los medios de la Armada, que además estaban por participar de “un despliegue importante de la flota de mar”, y por otro lado conclusión arribada, atribuyéndole responsabilidad administrativa y política en el incidente en cuestión, lo que surge del párrafo número 21 del documento mencionado.

Acorde con lo expresado en el punto II. 3. B. 2., Facultades en materia operacional del Poder Ejecutivo Nacional, con el marco legal vigente, debe concluirse que el Presidente de la Nación,

frente a situaciones como las vividas por el Submarino “ARA San Juan” carece de facultades operacionales; aserto éste que resulta extensivo al Ministro de Defensa de la Nación.

Dicha responsabilidad fue ejercida por el Estado Mayor General de la Armada, habida cuenta de lo expresado en el punto II. 3. B. 6., Facultades del Estado Mayor General de la Armada, específicamente lo asociado al Programa Presupuestario 24 de esta Institución.

Con respecto a los ejercicios navales que se llevaron a cabo cabe aclarar que acorde a lo dispuesto en el Decreto N°1961/2006, y que se explicó en el punto II. 3. B. 5 y 6, el adiestramiento de las Unidades Navales queda bajo la conducción y responsabilidad del Estado Mayor General de la Armada, como así también el patrullado para el control del mar que siguió al ejercicio.

Esos ejercicios son planificados, con una secuencia incremental de niveles de dificultad, a los fines de aumentar la eficiencia de la Armada. Esta planificación es presupuestada y presentada ante el Estado Mayor Conjunto para la aprobación de la congruencia durante el proceso de formulación del presupuesto de la Jurisdicción. Ese es el preciso instante donde se ejerce la conducción civil de la Defensa en forma preventiva.

Las redistribuciones presupuestarias, que surgen de la ejecución en un año fiscal, tienen diferentes niveles de autorización según corresponda. Las mismas están normadas en la Ley de Administración Financiera y en cada Ley de Presupuesto anual.

Los ajustes presupuestarios que devinieron durante el año 2017 no impactaron al extremo de tener que suspender el adiestramiento ni el patrullaje de control del mar. La reevaluación del presupuesto dentro de la subjurisdicción, en lo que a este informe le concierne, era una atribución y por ende su responsabilidad del Estado Mayor General de la Armada.

Por ello no consideramos que se deba cuestionar el nivel de involucramiento de los funcionarios del Ministerio de Defensa.

Es evidente que no se puede contar con un procedimiento para cada tipo de incidencia, más aun considerando lo específico y ocasional de una crisis del tipo que se ha enfrentado.

Tal situación interpelo a las autoridades desde el momento en fueron tomando conocimiento, y luego en cada oportunidad que se suscitaba un nuevo evento durante la búsqueda de la Unidad Naval.

El Ministerio conformo un equipo de trabajo, para atender los temas operativos, logísticos, de personal y atención a los familiares. Este último tema se desarrolla en el punto II.9 del informe y sobre el cual también presentamos disidencia.

Los profesionales del área, la Armada, fueron la cara visible del alto compromiso asumido por el Poder Ejecutivo, desde el más alto funcionario, en calidad de Presidente y Comandante en Jefe de las Fuerzas Armadas, como así también el Ministro Oscar Aguad y los funcionarios de esa cartera. No existieron medidas tomadas, desde la participación internacional en la búsqueda,

las conclusiones sobre la evaluación de los diferentes hallazgos, la determinación de zonas de búsqueda o definición de áreas de menor probabilidad, acciones de apoyo y sostén para los familiares y otras, que no hayan tenido determinación en el seno del Ministerio.

El mismo Ministro mantuvo una constante actualización de la situación al Sr. Presidente.

#### **II. 3. D. Desarrollo - párrafo 2º:**

Lo expresado en el informe tiene sus limitaciones legales. Estas ya fueron explicadas supra, especialmente en cuanto a la conducción de operaciones militares como también en lo que hace al adiestramiento y mantenimiento, ambas responsabilidades en cabeza del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas y el en los Estados Mayores Generales respectivamente.

#### **II. 3. D. Desarrollo - párrafo 3º:**

El informe hace mención a las demoras existentes en la puesta en conocimiento de los familiares (y opinión pública) de información sensible, al igual que cuestiona el alcance de las explicaciones al respecto.

Los familiares refieren, con relación a la anomalía hidroacustica, que no les fue explicado con el alcance y la profundidad debida.

Cabe mencionar que había controversias entre los actores participantes si se podía o no correlacionar la anomalía hidroacústica con el submarino, lo que fue de conocimiento público a través de los medios de comunicación masivos.

Con relación al principio de incendio nos remitimos a lo que surge del informe.

#### **II. 3. E. Evaluaciones disciplinarias - párrafo 8º:**

Lo que expresa y deduce el informe lo consideramos incorrecto, ya que de todos los testimonios recogidos y las constancias documentales puede deducirse que el Ministerio ordeno la investigación y que si correspondiera, por surgir de la misma responsables, la Jefatura del Estado Mayor de la Armada debía actuar en consecuencia.

Pese a ello, se puede inferir que el Alte Srur no dudo en encontrar responsables del hecho, ya que en brevísimo tiempo, con deficiencias procedimentales, dio por sentado la responsabilidad de 2 oficiales superiores.

Ello motivo que el mismo Ministerio diera intervención al Auditor General de las Fuerzas Armadas y a raíz de su asesoramiento diera visos de nulidad, revocara el artículo 1 (que responsabilizaba a los dos Oficiales Superiores de faltas gravísimas) y reorientara la investigación bajo la conducción del Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Armadas.

**II. 3. F. Continuidad de la búsqueda una vez finalizado el operativo internacional - párrafo 6° al final de ese punto:**

Si bien es cierto que desde el Poder Ejecutivo (a través de la Armada) se tomaron todas las medidas conducentes para que estuvieran protegidos, cuidados y apoyados, inclusive en coordinación con el Ministerio de Desarrollo Social, algunos familiares sintieron que ellas no fueron suficientes.

Todas estas medidas, que fueron generales para la totalidad de los familiares, están listadas en el punto II. 9. del informe. De su sola enumeración surge el sustento a esta disidencia.

Asimismo, queremos resaltar que no compartimos con lo que expresa el informe respecto a comentarios sarcásticos del Ministro a la actividad desarrollada por esta Comisión.

**II. 5. Condiciones de mantenimiento de la nave previo a la autorización de la Misión, detallando la existencia de averías o fallas técnicas - incorporar previo al párrafo 1°:**

Consideramos que es más que oportuno situarnos en la recepción del submarino al finalizar las reparaciones de mitad de vida útil, ya que dan el punto de partida al alistamiento y mantenimiento de la misma por parte de la Armada Argentina.

Como ya expresa el informe, el submarino se encontraba bajo responsabilidad operativa en la Armada desde el 2 de septiembre de 2015, cuando cambia su dependencia orgánica de la DGMN al Comando de Alistamiento y Adiestramiento, lo que ocurre durante la gestión del Ing. Agustín Rossi y del Sr. Srur como Comandante del COAA.

En esa oportunidad, tal como figura en el acta correspondiente y que forma parte del expediente, la entrega del Submarino tenía pruebas pendientes de producción; alguna de ellas de suma importancia como ser la de máxima profundidad operativa y la de máxima velocidad siendo el Índice de Calificación del Estado del Material establecido mucho menor al que tenía el submarino al momento en que se realizó la inspección de referencia al informe "LEZANA".

En octubre de 2015, con ese estado del submarino que contaba con un ICEM mucho menor del que tenía al momento del informe LEZANA y menor también al del 14 de noviembre de 2017, el Comando de Alistamiento y Adiestramiento planificó la operación PELÍCANO (incluida en el expediente) promulgada el 21 de octubre de 2015. En ella el COAA había planificado el lanzamiento de misiles y un torpedo (todos de combate) contra un buque blanco de superficie y preveía la participación del recientemente incorporado SUSJ como submarino lanzador del torpedo.

Agrego, dato no menor, que el buque blanco fue aprobado por Poder Ejecutivo Nacional con participación de la entonces Ministro de Defensa.

Con ello queda demostrado que frente a una misma situación de hecho: el ICEM respecto del estado del submarino en distintas épocas: a) Septiembre de 2015; b) en el informe LEZANA; y, c) en Noviembre de 2017, algunos asumen posiciones diametralmente opuestas según sus conveniencias, en el primer caso de apoyo expreso y en los segundo y tercero de crítica.

A partir de aquí continuamos con los párrafos del informe.

**II. 9. Análisis de las medidas adoptadas en relación a los familiares - párrafo 23° al final de ese punto:**

Por no estar de acuerdo en la forma en que se encuentra redactado el párrafo 23, se plantea la siguiente disidencia, debiendo leerse el mismo de la siguiente forma:

Asimismo, argumentan que la información que se les suministrara fue en algunos casos inoportuna y en otros tergiversada. En tal sentido, manifiestan que no se les dieron a conocer con detalle el alcance y las implicancias del evento hidroacústico registrado por la Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares con sede en Viena, Austria, cuya información fue recibida el día 22 de noviembre por la Armada Argentina, ni las consecuencias que podrían acarrear en la tripulación, permitiendo prolongar la agonía de un duelo que no podía procesarse.

Por no estar de acuerdo en la forma en que se encuentra redactado el párrafo 24, se plantea la siguiente disidencia, debiendo leerse el mismo de la siguiente forma:

Por el momento y profundidad a la que se detectara la misma, los familiares refieren que se debió ponerles sobre aviso sobre las posibles consecuencias del evento, adoptando todas las medidas necesarias para su contención.

Por no estar de acuerdo en la forma en que se encuentra redactado el párrafo 25, se plantea la siguiente disidencia, debiendo leerse el mismo de la siguiente forma:

Por otra parte, estiman que no se tuvo presente que, si bien quien abraza la carrera militar asume que puede perder la vida cumpliendo su misión en favor de la Patria, no ocurre lo mismo con su familia. A ellos debió dirigirse una particular atención y contención producto de la situación de incertidumbre que estaban viviendo.

**II 10. L. Evaluación del caso SAR - párrafos 8° al 10°.**

Con la argumentación provista por las declaraciones del Ministro Oscar Aguad, lo expresado en el “Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos” y las respuestas de la Armada Argentina ante los requerimientos de elevación del informe final del caso SAR, en el informe se presenta una discrepancia existente de interpretación de los planes en vigor.

Lo que venimos a expresar no es en sí misma una disidencia, sino una aclaración al respecto para una mejor interpretación.

La Armada Argentina no confeccionó el informe al finalizar el caso SAR pues tuvo en consideración que el mismo es un insumo INTERNACIONAL, en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el mismo SMERWG ya citado, para el mejoramiento de los procedimientos afines.

Por ello se apreció que sería mucho más rico en información si se esperaba hasta el final de la búsqueda científica.

Lo expuesto no exceptuó que desde el Ministerio se efectuara una interpretación correcta de la normativa vigente, informando así a la comunidad internacional del cierre del caso SAR el mismo día 30 de NOV y a su vez permitir la identificación presupuestaria de los gastos acorde a las actividades correspondientes, pudiendo así evaluar precisamente el caso SAR desde este punto de vista.

### **III. Recomendaciones finales.**

Consideramos propicio proponer otras medidas en el ámbito Institucional, incorporando los siguientes puntos:

#### **III. 4. Medidas a instrumentar dentro del seno de la Fuerza**

a. Modificar los criterios de la Junta de Selección de Comandantes, considerando:

1. Los actuales niveles del estado de adiestramiento de todo el personal, no solo del propuesto para ese cargo sino de todo los que prestaran servicio en esa Unidad a comandar

2. El estado del material de las Unidades

3. El deterioro del traspaso de conocimientos y experiencias existente desde el bajo nivel de actividad reinante.

b. Seleccionar Oficiales Superiores que se desempeñen como asesores de los comandantes embarcados cuando estos se dispongan a zarpar, con el fin de brindar apoyo en la toma de decisiones en el mar.

c. Establecer cursos para Comandantes que aseguren una mejor preparación para ejercer el Comando.

d. Arbitrar las medidas conducentes para que los submarinistas concurren a efectuar adiestramiento en simuladores de inmersión en el seno de las Armadas amigas.

#### **III. 5. Sugerencias en el ámbito Político.**

Habida cuenta que existieron navegaciones destinada a investigar indicios no corroborados, que desviaron la búsqueda sobre áreas marítimas de MUY BAJA PROBABILIDAD DE DETECCIÓN.

En este sentido, es importante reestablecer la confianza en el asesoramiento profesional de quienes se desempeñan en funciones específicas del quehacer Institucional, a fin de evitar la desviación del esfuerzo e incrementar el riesgo, tanto de equipamiento, recursos humanos y recursos presupuestarios.

Máxime cuando su derivación puede traer aparejado un aumento en la EXPECTATIVA de los familiares deudos, prolongando la agonía del duelo correspondiente.

Vicepresidente: Diputado Montenegro, Guillermo Tristán

Senadora Brizuela y Doria de Cara, Olga Inés

Senador Bullrich, Esteban José

Diputado Petri, Luis Alfonso

Secretario: Álvarez, Carlos Adolfo

Anexo I

# Comunicaciones



| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 14/11/2017 | 10:07 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina     | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|----------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| Parte meteorológico. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | -                                     | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 14/11/2017 | 21:43 | SUSJ  | -     |

| Armada Argentina       | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa       | Vía   |
|------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------------|-------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | Conexión a Internet. Sin TX de información. | DATOS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 14/11/2017 | 21:44 | SUSJ  | -     |

| Armada Argentina       | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa       | Vía   |
|------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------------|-------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | Conexión a Internet. Sin TX de información. | DATOS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 14/11/2017 | 22:00 | SUSJ  | COFS  |

| Armada Argentina                                                     | Vía       | Capitán de Navío Claudio Villamide                                   | Vía | Especialista                                                                              | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                     | Vía                |
|----------------------------------------------------------------------|-----------|----------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| "Posición actual del buque por azimut y distancia a punto conocido". | INTERCO M | Informe navegando normalmente. Último mensaje rutinario transmitido. | HF  | Informando que se encontraba navegando normalmente. Último mensaje de rutina transmitido. | VOZ | Conexión a Internet. Sin TX de información. Mensaje Naval INTERCOM. Último mensaje rutinario transmitido. | HF-<br>TONINA<br>S |

| Fecha      | Hora          | Desde | Hacia |
|------------|---------------|-------|-------|
| 14/11/2017 | 22:02 - 22:28 | SUSJ  | -     |

| Armada Argentina       | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                                                                                                                                                                                                                         | Vía   |
|------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | 22:02 ) Conexión a Internet. Sin TX de información. 22:10 Conexión a Internet. Sin TX de información. 22:13 Conexión a Internet. Sin TX de información. 22:17 Conexión a Internet. Sin TX de información. 22:18 Conexión a Internet. Sin TX de información. 22:28 Conexión a Internet. Sin TX de información. | DATOS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia     |
|------------|-------|-------|-----------|
| 14/11/2017 | 23:42 | SUSJ  | JOCS COFS |

| Armada Argentina       | Vía              | Capitán de Navío Claudio Villamide                                                                                                        | Vía | Especialista                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa               | Vía |
|------------------------|------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------|-----|
| Se desconoce contenido | Celular personal | Cerca de la medianoche, me llamó el CN Héctor A. Alonso, JEM del COFS para informarme sobre llamado, recibido por el CF Correa, del SUSJ. | S/D | Llamada del JOCS al celular personal del JOCS. Según refiere el JOCS el JOCS informa que se encuentra en superficie, que habían tenido un principio de incendio en el tanque de baterías Nro. 3, que estaba controlado, apreciaban que había sido producto de la entrada de agua de mar por el sistema de ventilación. Estaban ventilando, rumbo 080, a una velocidad de 5 nudos, propulsando en circuito dividido con estado de mar 6 (Mar muy gruesa, altura de las olas entre 4 y 6 mts.). Le consulta sobre la posición de los buques de la flota, a lo que le responde que estaban en el golfo de San Jorge sobre la costa. Informa posición actual en 46°45,4' S - 60°08,5' O. | VOZ | Llamada Telefónica. Informa de la Aventura sufrida. | VOZ |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 14/11/2017 | 23:53 | SUSJ  | -     |

| Armada Argentina       | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa       | Vía   |
|------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------------|-------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | Conexión a Internet. Sin TX de información. | DATOS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 00:04 | SUSJ  | -     |

| Armada Argentina       | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa       | Vía   |
|------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------------|-------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | Conexión a Internet. Sin TX de información. | DATOS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 00:15 | SUSJ  | -     |

| Armada Argentina       | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa       | Vía   |
|------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------------|-------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | Conexión a Internet. Sin TX de información. | DATOS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 00:17 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina      | Vía       | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                           | Vía |
|-----------------------|-----------|------------------------------------|-----|------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Desc conoce contenido | SMS (TXT) | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | Llamada del conmutador de BNMP al SUSJ. Sin más Información. Tx de un Mensaje SMS al SUSJ. Sin más información. | VOZ |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 00:20 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina      | Vía       | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                           | Vía |
|-----------------------|-----------|------------------------------------|-----|------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Desc conoce contenido | SMS (TXT) | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | Llamada del conmutador de BNMP al SUSJ. Sin más Información. Tx de un Mensaje SMS al SUSJ. Sin más información. | VOZ |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia     |
|------------|-------|-------|-----------|
| 15/11/2017 | 00:28 | SUSJ  | JOPS COFS |

| Armada Argentina     | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide                                                                                                                                                                                                                                                                               | Vía | Especialista                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                | Vía |
|----------------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------|-----|
| Desconoce contenido. | S/D | Llamada del jefe de Operaciones del submarino al jefe Operaciones de la Fuerza de Submarinos en Mar del Plata: El jefe de Operaciones del submarino informó la posición del submarino y que la tripulación se encontraba bien. Se le avisó que el COFS se comunicaría con el SUSJ para hablar con su Comandante. | VOZ | Llamada del JOSUSJ al celular personal del JOCOFS. Según refiere el JOCOFS el JOSUSJ este rectifica la posición informada en el mensaje anterior por 46°47,75' S - 60°08,88' O tomada por GPS. Además informa que la tripulación se encontraba bien. Se le avisó que el comandante del COFS se comunicaría con el SUSJ para hablar con el comandante. | VOZ | Llamada Telefónica. Informa posición del submarino . | VOZ |

| Fecha      | Hora  | Desde   | Hacia           |
|------------|-------|---------|-----------------|
| 15/11/2017 | 00:43 | GUARDIA | COMANDANTE COFS |

| Armada Argentina    | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|---------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| Desconoce contenido | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.                | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 00:51 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina                                                                        | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| Transmisión gacetilla de prensa, en observaciones figura noticias de actualidad varias. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.                | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 00:58 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina     | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                 | Vía |
|----------------------|-----|------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------|-----|
| Desconoce contenido. | S/D | Desconoce contenido.               | VOZ | Llamada entre el comandante del SUSJ y el comandante del COFS. Según declaraciones del comandante del SUSJ le informa, que se encontraban navegando en superficie y que ello se debía a que habían tenido un cortocircuito en las baterías de proa, con principio de incendio, presumiblemente por ingreso de agua de mar. También según sus declaraciones, el comandante del COFS le ordenó cancelar la patrulla y poner rumbo a Mar del Plata. El comandante del SUSJ le respondió que lo haría cuando volviera a inmersión, porque en ese momento navegaba con rumbo 080 y a 5 nudos de velocidad, propulsando con circuito dividido, se encontraba cargando aire y había bajado al oficial de guardia y al vigía de la vela, porque las olas la cubrían. Asimismo le manifestó que se encontraban fatigados producto del temporal en el que se encontraban y que tenía intención de pasar a plano profundo e ingresar al tanque de baterías para inspeccionar, desconectar lo que fuera necesario y volver a conectar a la batería, a lo cual el comandante del COFS le recomendó no reconectarla. Asimismo el comandante del SUSJ pregunta por la posición de los buques de la flota y se le informa que se encontraba a aproximadamente unas 250 millas. El comandante del COFS le indicó que solicitara el cambio de AVISS de la manera que creyera más conveniente a fin de facilitarle su regreso. | VOZ | Llamada Telefónica. Amplia SITREP, se dan directivas. | VOZ |

| Fecha      | Hora  | Desde     | Hacia |
|------------|-------|-----------|-------|
| 15/11/2017 | 01:03 | JOPS COFS | SUSJ  |

| Armada Argentina    | Vía     | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|---------------------|---------|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| Desconoce contenido | Celular | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.                | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 01:10 | COFS  | COAA  |

| Armada Argentina       | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista                                                                                                                                    | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|------------------------|-----|------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | Llamada del Comandante del COFS al Comandante del COAA. Le informa las novedades acaecidas con el SUSJ y las instrucciones impartidas al mismo. | S/D | NO BRINDA INFORMACIÓN                 | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde     | Hacia |
|------------|-------|-----------|-------|
| 15/11/2017 | 01:15 | Villamide | COAA  |

| Armada Argentina       | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía   | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|------------------------|-----|------------------------------------|-------|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| No Brinda Información. | S/D | Desconoce contenido                | Llama | No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.                | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 01:32 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina                                                                                                                              | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide                                                                                                                                                                                                 | Vía | Especialista                                                                                                                                                                                                     | Vía   | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                                                                                                                           | Vía           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| "Solicitar cambio de AVISS / derrota directa a (MDP) VDA a discreción / inmersión— superficie según factibilidad/ enviar SITREP ampliatorio". | S/D | Impuse un Mensaje Naval al Submarino San Juan donde le ordene: "SOLICITAR CAMBIO DE AVISS / DERROTA DIRECTA A MAR DEL PLATA / VELOCIDAD A DISCRECIÓN / EN INMERSIÓN O SUPERFICIE SEGÚN FACTIBILIDAD / ENVIAR INFORME AMPLIATORIO". | HF  | Mensaje del comandante del COFS al SUSJ que le ordena "SOLICITAR CAMBIO AVISS/DERROTA DIRECTA A MAR DEL PLATA/VELOCIDAD A DISCRECIÓN / EN INMERSIÓN O SUPERFICIE SEGÚN FACTIBILIDAD/ENVIAR INFORME AMPLIATORIO". | Datos | Mensaje Naval con instrucciones para el SUSJ "SOLICITAR CAMBIO DE AVISS / DERROTA DIRECTA A MAR DEL PLATA/ VELOCIDAD A DISCRECIÓN / EN INMERSIÓN O SUPERFICIE SEGÚN FACTIBILIDAD / ENVIAR INFORME AMPLIATORIO". | HF - TONIN AS |

| Fecha      | Hora | Desde | Hacia |
|------------|------|-------|-------|
| 15/11/2017 | S/D  | S/D   | S/D   |

| Armada Argentina       | Vía | Captán de Navío Claudio Villamide                                   | Vía             | Especialista                   | Vía   | Captán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                                                                                                                       | Vía    |
|------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| No Brinda Información. | S/D | 02:11 (3,6 min), 02:17 (10 min), 02:44 (2,5 min) y 02:49 (13,3 min) | Datos Iridium M | Intento de conexión a Internet | Datos | 02:11 Conexión a Internet. Sin TX de información, 02:17 Conexión a Internet. Sin TX de información, 02:44 (Conexión a Internet. Sin TX de información. y 02:49 Conexión a Internet. Sin TX de información. | DATO S |

| Fecha      | Hora  | Desde    | Hacia    |
|------------|-------|----------|----------|
| 15/11/2017 | 03:00 | Operador | Operador |

| Armada Argentina       | Vía | Captán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Captán de Fragata Hugo Miguel Correa                      | Vía                   |
|------------------------|-----|-----------------------------------|-----|------------------------|-----|-----------------------------------------------------------|-----------------------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.            | S/D | No Brinda Información. | S/D | SUSJ solicita a ETPB repetir Prog 20. en otra frecuencia. | HF - Radio telefónica |

| Fecha      | Hora  | Desde    | Hacia    |
|------------|-------|----------|----------|
| 15/11/2017 | 03:48 | Operador | Operador |

| Armada Argentina       | Vía | Captán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Captán de Fragata Hugo Miguel Correa        | Vía                   |
|------------------------|-----|-----------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------------|-----------------------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.            | S/D | No Brinda Información. | S/D | SUSJ solicita a ETPB finalizar Tx Progr. 20 | HF - Radio telefónica |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 06:00 | SUSI  | COFS  |

| Armada Argentina                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Via | Capitán de Navío Claudio Villanide                                                                                                                                                                                                                                                         | Via | Especialista                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Via   | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                                                                                                                                                                                                                            | Via           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| "...ingreso de agua de mar por sistema de ventilación al tanque de baterías N° 3. Ocasiónó cortocircuito y principio de incendio en el balcón de barras de baterías. Baterías de proa fuera de servicio. Al momento en inmersión propulsando con circuito dividido. Sin novedades de personal Mantendré informado". | S/D | "INGRESO DE AGUA DE MAR POR SISTEMA DE VENTILACIÓN AL TANQUE DE BATERÍAS N°3 OCASIONÓ CORTOCIRCUITO Y PRINCIPIO DE INCENDIO EN EL BALCÓN DE BARRAS DE BATERÍAS. BATERÍAS DE PROA FUERA DE SERVICIO. AL MOMENTO EN INMERSIÓN PROPULSANDO CON CIRCUITO DIVIDIDO. SIN NOVEDADES DE PERSONAL". | HF  | Mensaje del SUSI al comandante del COFS "INGRESO DE AGUA DE MAR POR SISTEMA DE VENTILACIÓN AL TANQUE DE BATERÍAS N° 3 OCASIONÓ CORTOCIRCUITO Y PRINCIPIO DE INCENDIO EN EL BALCÓN DE BARRAS DE BATERÍAS. BATERÍAS DE PROA FUERA DE SERVICIO. AL MOMENTO EN INMERSIÓN PROPULSANDO CON CIRCUITO DIVIDIDO SIN NOVEDAD DE PERSONAL" | Datos | Mensaje Naval. SITREP "INGRESO DE AGUA DE MAR POR SISTEMA DE VENTILACIÓN AL TANQUE DE BATERÍAS N° 3 OCASIONÓ CORTOCIRCUITO Y PRINCIPIO DE INCENDIO EN EL BALCÓN DE BARRAS DE BATERÍAS. BATERÍAS DE PROA FUERA DE SERVICIO. AL MOMENTO EN INMERSIÓN PROPULSANDO CON CIRCUITO DIVIDIDO. SIN NOVEDADES DE PERSONAL" | HF - TONI NAS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 06:40 | SUSI  | COFS  |

| Armada Argentina                                                                  | Via | Capitán de Navío Claudio Villanide | Via | Especialista                                                                | Via   | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Via           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------|---------------|
| "Solicitud de cambio de AVISS 071703". Observaciones: "Nueva ETA ((MOP)) 191830". | S/D | Solicitando el cambio de AVISS.    | HF  | Solicitud cambio AVIS (cambio de rumbo a la BNMP sin continuar en patrulla) | Datos | Mensaje Naval. Solicitud Cambio AVISS | HF - TONI NAS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 07:09 | SUSI  | S/D   |

| Armada Argentina       | Via | Capitán de Navío Claudio Villanide | Via | Especialista                   | Via   | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa       | Via    |
|------------------------|-----|------------------------------------|-----|--------------------------------|-------|---------------------------------------------|--------|
| No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | Intento de conexión a internet | Datos | Conexión a Internet. Sin TX de información. | DATA S |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia    |
|------------|-------|-------|----------|
| 15/11/2017 | 07:19 | SUSJ  | CENCOMSU |

| Armada Argentina    | Via | Capitán de Navío Claudio Villamide                                                      | Via | Especialista                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Via | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                    | Via |
|---------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Desconoce contenido | S/D | Llamada del Jefe de Operaciones del SUSJ al jefe Operaciones del COFS en Mar del Plata. | VOZ | Llamada del JOSUSJ al JOCOFS. Según refiere el JOCOFS el JOSUSJ le pregunta si habían recibido el mensaje del SITREP (estado de situación) y el pedido de cambio de AVISS. Se le informa que el primero acababa de ser descifrado y el segundo lo estaban recibiendo en ese momento. Cuando lo descifrarán impondrían el cambio de solicitado. Informa que se encontraban ya en inmersión en plano de periscopio y a rumbo 015, velocidad 5 nudos, propulsando en circuito dividido. Expresó además que estaban cansado y que iban a bajar a plano profundo a descansar y luego inspeccionar el tanque de baterías. | VOZ | Llamada telefónica. Pregunta por rx mensajes y da información. Última llamada de VOZ por sistema IRIDIUM | VOZ |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia     |
|------------|-------|-------|-----------|
| 15/11/2017 | 07:33 | SUSJ  | JOPS COFS |

| Armada Argentina       | Via | Capitán de Navío Claudio Villamide                                                                                     | Via | Especialista                                                                                                          | Via  | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                  | Via                   |
|------------------------|-----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------|-----------------------|
| No Brinda Información. | S/D | Radio llamada del SUSJ a la Estación de comunicaciones de Puerto Belgrano preguntando si habían recibido los mensajes. | HF  | Radiollamada del SUSJ a la estación de comunicaciones de Puerto Belgrano preguntando si habían recibido los mensajes. | VOZ? | Llamada por Radio. SUSJ Interroga a ETPB rx. mensajes. | HF - Radio telefónica |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 08:20 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina                                                                        | Via | Capitán de Navío Claudio Villamide | Via | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| Transmisión gacetilla de prensa, en observaciones figura noticias de actualidad varias. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.                | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 08:27 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina                                                                                    | Via | Capitán de Navío Claudio Villamide                                  | Via | Especialista                                               | Vía   | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa   | Vía           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------------------------------|-------|-----------------------------------------|---------------|
| "Aprobado Cambio N° 1 al AVISS 071703". Observaciones: "Cambia de INTERCOM 48 HS a INTERCOM 36 HS." | S/D | Mensaje del COFS al SUSJ en el que se le ordena el cambio de AVISS. | HF  | Mensaje al SUSJ en el que se le ordena el cambio de AVISS. | Datos | Mensaje Naval. Imposición Cambio AVISS. | HF - TONI NAS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 08:36 | SUSJ  | S/D   |

| Armada Argentina       | Via | Capitán de Navío Claudio Villamide    | Via           | Especialista                    | Vía   | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa                                                                              | Vía   |
|------------------------|-----|---------------------------------------|---------------|---------------------------------|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| No Brinda Información. | S/D | ÚLTIMO REGISTRO DEL IRIDIUM DEL SUSJ. | Datos IRIDIUM | Intento de conexión a internet. | Datos | Conexión a Internet. Sin TX de información. Último Registro del teléfono satelital del SUSJ en el sistema IRIDIUM. | DATOS |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 08:52 | COFS  | COAA  |

| Armada Argentina                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide                 | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|----------------------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| "SITREP N° 1 (SUSJ). Ingreso de agua de mar por sistema de ventilación al tanque de baterías N° 3 ocasionó cortocircuito y principio de incendio en el balcón de barras de baterías. Baterías de proa fuera de servicio. Al momento en inmersión propulsando con circuito dividido. Sin novedades de personal. Mantendré informado". | S/D | Mensaje al COAA retransmitiendo el SITREP de SUSJ. | S/D | No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.                | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 10:53 | -     | -     |

| Armada Argentina | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista   | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|------------------|-----|------------------------------------|-----|----------------|-----|---------------------------------------|-----|
| -                | -   | -                                  | -   | Evento anómalo | -   | NO BRINDA INFORMACIÓN                 | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 15/11/2017 | 13:43 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina                                                                        | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista           | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----|------------------------------------|-----|------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| "Verificar dirección IP de servidor ppal. EUREKA". No se registra observación asignada. | S/D | No Brinda Información.             | S/D | No Brinda Información. | S/D | No Brinda Información.                | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia     |
|------------|-------|-------|-----------|
| 16/11/2017 | 08:30 | COFS  | EST. COM. |

| Armada Argentina      | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide                                       | Vía | Especialista                                                                   | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|-----------------------|-----|--------------------------------------------------------------------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| NO BRINDA INFORMACIÓN | S/D | Se ordenó a las Estac. Comunicaciones búsqueda en todas las frecuencias. | S/D | Se ordena a las estaciones de comunicaciones búsqueda en todas las frecuencias | S/D | NO BRINDA INFORMACIÓN                 | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 16/11/2017 | 09:32 | COFS  | SUSJ  |

| Armada Argentina      | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide | Vía | Especialista                                                                                                            | Vía   | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|-----------------------|-----|------------------------------------|-----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|---------------------------------------|-----|
| NO BRINDA INFORMACIÓN | S/D | NO BRINDA INFORMACION              | S/D | Mensaje al SUSJ en el que se le ordena "ampliar situación y comunicarse con la central de comunicaciones de submarinos" | Datos | NO BRINDA INFORMACIÓN                 | S/D |

| Fecha      | Hora  | Desde | Hacia |
|------------|-------|-------|-------|
| 16/11/2017 | 09:36 | S/D   | S/D   |

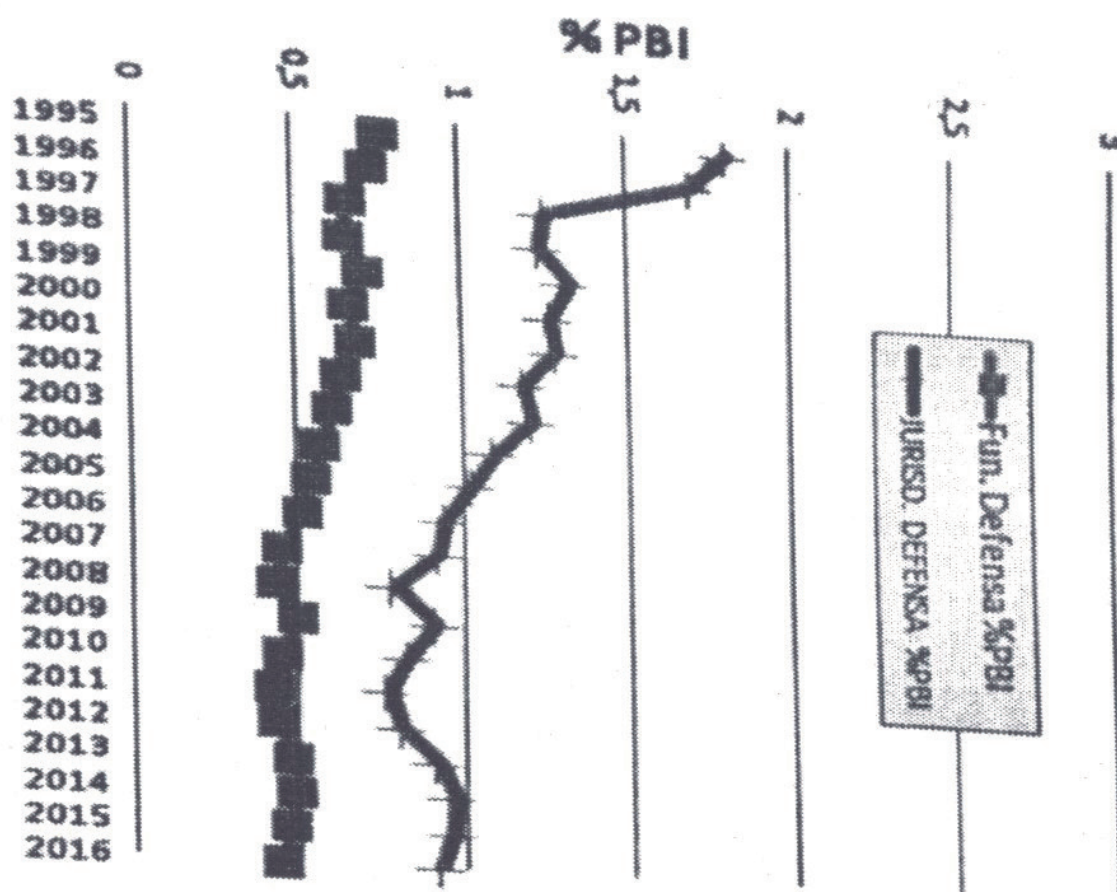
| Armada Argentina      | Vía | Capitán de Navío Claudio Villamide                                                           | Vía | Especialista          | Vía | Capitán de Fragata Hugo Miguel Correa | Vía |
|-----------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----------------------|-----|---------------------------------------|-----|
| NO BRINDA INFORMACIÓN | S/D | Mensaje al SUSJ: "Ampliar situación y comunicarse con Central Comunicaciones de Submarinos". | HF  | NO BRINDA INFORMACIÓN | S/D | NO BRINDA INFORMACIÓN                 | S/D |

Anexo II

# Grafico



# PORCENTAJES DEL PRODUCTO BRUTO DESTINADO A LA JURISDICCIÓN Y A LA FUNCIÓN DEFENSA





República Argentina - Presidencia de la Nación  
Ministerio de Defensa  
Armada Argentina

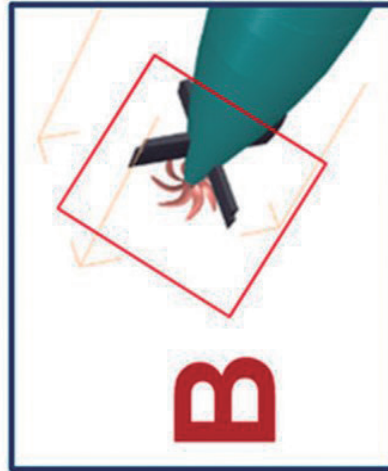
Casco Resistente, Vela, Timones y apéndices



Búsqueda de Identificación Fehaciente del Submarino A.R.A. "SAN JUAN"



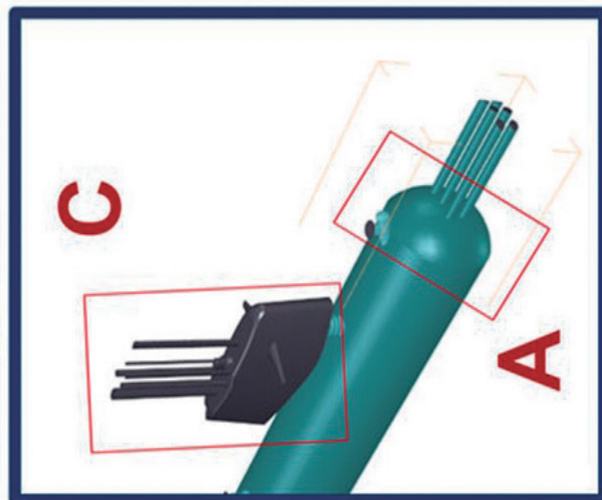
República Argentina - Presidencia de la Nación  
Ministerio de Defensa  
Armada Argentina





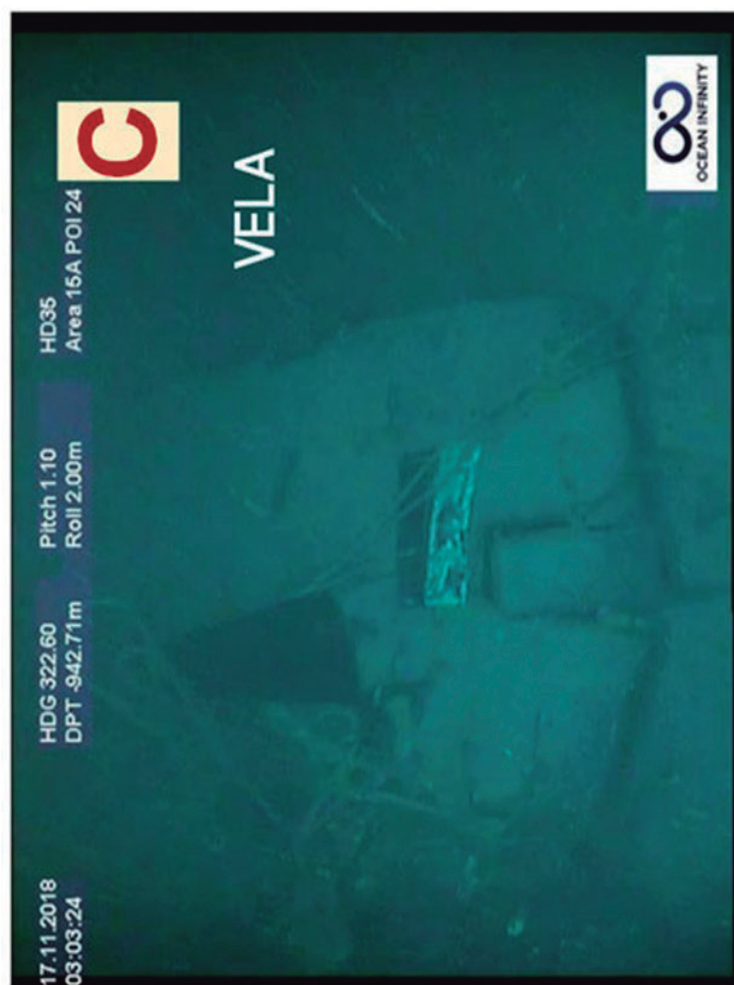
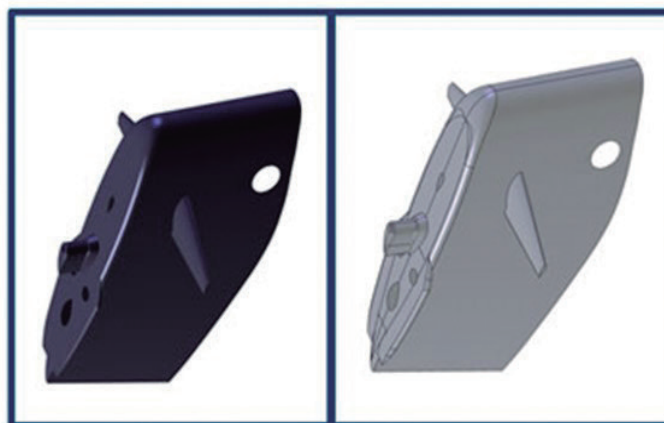
República Argentina - Presidencia de la Nación  
Ministerio de Defensa  
Armada Argentina







República Argentina - Presidencia de la Nación  
Ministerio de Defensa  
Armada Argentina



Anexo III

# Apéndice legislativo



## **VI. Anexo 3. Apéndice legislativo.**

### **– Ley 27.433**

*El Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina reunidos en Congreso, etc. sancionan con fuerza de Ley:*

*ARTÍCULO 1°.- Créase en el ámbito del Congreso de la Nación la Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la Desaparición, Búsqueda y Operaciones de Rescate del Submarino ARA San Juan, la que tendrá por objeto el análisis, la evaluación y el esclarecimiento de las causas y circunstancias del siniestro de la embarcación, el desarrollo de las acciones desplegadas por el Estado argentino para su hallazgo y el desempeño de la cooperación internacional recibida para su localización y rescate.*

*ARTÍCULO 2°.- La Comisión Especial Investigadora estará integrada por seis (6) diputados nacionales y seis (6) senadores nacionales, designados por los presidentes de cada cámara, respectivamente, respetando la pluralidad de la representación de ambas cámaras.*

*La misma tendrá un (1) presidente y un (1) vicepresidente, los cuales serán elegidos por la comisión. El quórum de la comisión se conforma con la simple mayoría de la totalidad de sus miembros. Las decisiones se adoptarán por mayoría de los presentes.*

*ARTÍCULO 3°.- La Comisión Bicameral Especial Investigadora designará un cuerpo de especialistas, integrado por cinco (5) miembros que serán militares retirados de la Armada Argentina sin procesamientos ni condenas por delitos de lesa humanidad, con grado no inferior a Contraalmirante, y/o civiles con reconocida trayectoria y experticia en materia de defensa nacional. El cuerpo de especialistas asistirá, colaborará y asesorará a la Comisión y sus integrantes desarrollarán sus tareas ad-honorem.*

*ARTÍCULO 4°.- Para el cumplimiento de su misión la Comisión Bicameral Especial Investigadora tendrá las siguientes facultades:*

*1. Solicitar a través de su presidente informes, documentos, antecedentes y todo otro elemento que se estime útil, a cualquier organismo público o a personas físicas o jurídicas públicas o privadas. En el caso de que la información sea solicitada a organismos públicos los funcionarios responsables deberán proporcionar la información dentro del término que se les fije, bajo apercibimiento de lo establecido en el Capítulo 11 de la ley 25.188. Al efecto, no se podrá oponer disposición alguna que establezca el secreto de lo requerido.*

*2. Ordenar la citación de funcionarios públicos y tomar declaraciones testimoniales, las que serán prestadas por lo menos con la presencia de tres (3) miembros, y recibir toda manifestación verbal o escrita que le sea ofrecida sobre los hechos investigados.*

*3. Realizar investigaciones de oficio.*

4. *Requerir información o documentación a los organismos del Sistema de Inteligencia Nacional, la que deberá ser suministrada dentro de los plazos por la comisión establecidos. De ser necesario, la comisión solicitará a la Comisión Bicameral de Fiscalización de Organismos y Actividades de Inteligencia, toda información que considere pertinente y relevante para la investigación.*

5. *Realizar reuniones secretas y/o reservadas, a pedido de la mayoría de los miembros de la comisión.*

6. *Solicitar a organismos públicos nacionales y/o provinciales, universidades e instituciones científicas la realización de peritajes y/o estudios técnicos relacionados con el objeto de la investigación.*

7. *Requerir asesoramiento técnico a organismos regionales e internacionales, especializados en la materia, priorizando la solicitud de cooperación a los países que integran el Consejo de Defensa Suramericano de la UNASUR.*

8. *Emitir dictámenes e informes con recomendaciones al Poder Ejecutivo nacional y al Congreso de la Nación.*

9. *Denunciar ante el Poder Judicial todo hecho u omisión, surgido de la investigación, que pudiere constituir ilícito.*

10. *Realizar cualquier otra acción que coadyuve al avance de la investigación, siempre que se lleve adelante en el marco de lo dispuesto en el artículo 1° de la presente ley y no correspondan de manera exclusiva al Poder Judicial.*

*ARTÍCULO 5°.- La Comisión Bicameral podrá acceder a documentación e información secreta relativa a la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino ARA San Juan en los mismos términos y con las mismas facultades atribuidas a la Comisión Bicameral de Fiscalización de los Organismos y Actividades de Inteligencia, en la ley 25.520 y su modificatoria ley 27.126.*

*ARTÍCULO 6°.- Los integrantes de la Comisión Bicameral así como los miembros del cuerpo de especialistas designados y los colaboradores, cualquiera sea el vínculo formal que establezcan con ella, que accedan al conocimiento de información y documentación a la cual tuvieran acceso en cumplimiento del objeto de la presente ley, deberán guardar estricto secreto y confidencialidad de las actuaciones.*

*No se considerará violación de la obligación de secreto y confidencialidad:*

*a) La puesta a disposición de las autoridades judiciales de información y documentación obtenidas en cumplimiento del objeto de la comisión;*

*b) El libre intercambio de información entre los integrantes de la comisión y sus colaboradores cualquiera sea el vínculo formal que establezcan con ella;*

*c) La difusión pública de los informes y conclusiones de la comisión.*

*ARTÍCULO 7°.- La Comisión Bicameral Investigadora tendrá especial consideración por las solicitudes y requerimientos de los familiares de los tripulantes en relación con la investigación, estudio y análisis de la desaparición, búsqueda y acciones de rescate de la embarcación. Podrán participar en calidad de observadores en las reuniones de la Comisión Especial Investigadora, a excepción de aquellas que sean declaradas secretas y/o reservadas.*

*ARTÍCULO 8°.- La Comisión Bicameral Investigadora concluirá su tarea con un (1) Informe Final que deberá ser producido en un plazo no mayor a un año a partir de su conformación. En caso de ser necesario, y por decisión de la mayoría de sus miembros, su funcionamiento podrá prorrogarse hasta un plazo que no podrá exceder el año. Tanto los informes parciales como el informe final serán obligatoriamente públicos.*

*El informe final deberá contener, como mínimo, opinión fundada sobre los siguientes asuntos:*

- 1. Determinación de las posibles causas que provocaron la desaparición de la nave.*
- 2. Desempeño de los mandos de la Armada Argentina.*
- 3. Desempeño de las autoridades del Ministerio de Defensa.*
- 4. Análisis de las acciones que se sugiere fueron adoptadas por el comando de la unidad submarina.*
- 5. Condiciones de mantenimiento de la nave previo a la autorización de la misión, detallando la existencia de averías o fallas técnicas.*
- 6. Detalle de la misión encomendada al submarino y el desarrollo de la misma, incluyendo el informe pormenorizado de las comunicaciones, durante la travesía.*
- 7. Listado completo de la tripulación a bordo y el detalle de las funciones que cumplía cada tripulante.*
- 8. Análisis de las condiciones de adiestramiento de la tripulación del submarino.*
- 9. Análisis de las medidas adoptadas en relación a los familiares.*
- 10. Evaluación de la aplicación de los procedimientos y protocolos del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Convenio SAR).*

*ARTÍCULO 9°.- La Comisión dictará su reglamento y funcionará en el ámbito del Congreso de la Nación, que proporcionará el personal técnico y administrativo necesarios y el presupuesto correspondiente para el normal funcionamiento de la misma.*

*Para el cumplimiento de su misión podrá solicitar al Poder Ejecutivo nacional la designación del personal militar que le preste colaboración. Los miembros de la comisión tendrán el carácter de honorarios y se les reintegrarán los gastos que se ocasionen en el ejercicio de su función.*

*ARTÍCULO 10.- Comuníquese al Poder Ejecutivo nacional.*

DADA EN LA SALA DE SESIONES DEL CONGRESO ARGENTINO, EN BUENOS AIRES, A LOS VEINTISIETE DIAS DEL MES DE DICIEMBRE DEL AÑO DOS MIL DIECISIETE.

***Reglamento de la Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la Desaparición, Búsqueda y Operaciones de Rescate del Submarino ARA San Juan (Ley 27.433)***

*Artículo 1º.- Metodología. La Comisión en su primera reunión constitutiva, luego de la designación de su Presidente y Vicepresidente, determinará la metodología y forma en que se recopilará, sistematizará y clasificará la información que produzca en pos del cumplimiento del objetivo para el que fue creada. De resolverse la confección de un expediente, al mismo sólo tendrán acceso los legisladores de la Comisión en forma personal y el Secretario, o quienes ellos autoricen por escrito a tal fin como así también a los familiares que acrediten su situación en forma personal. Esto sin perjuicio de las novedades que en mérito a la transparencia el Presidente estime poner en conocimiento público, con las limitaciones previstas en la Ley.*

*Artículo 2º.- Corresponde al Presidente establecer las fechas de las reuniones, de la celebración de audiencias, de la recepción de testimonios y de toda otra diligencia tendiente a la continuación del procedimiento, las que deberá comunicar al resto de los integrantes con la debida antelación. El orden del día de las convocatorias será fijado por aquél, sin perjuicio de incluirse al momento de la reunión las peticiones que hayan sido formuladas por escrito por alguno de sus miembros, que serán decididas por mayoría simple.*

*Artículo 3º.- A los fines del cumplimiento del Artículo 3ro. de la Ley, los integrantes de la Comisión, dentro de los diez (10) días hábiles de su constitución, harán llegar por Secretaría los nombres que propongan para la designación del cuerpo de especialistas. Su confirmación final se definirá en la primera reunión vencido dicho plazo, por simple mayoría.*

*Artículo 4º.- Los expertos citados participarán en las reuniones de dicha comisión a efectos de brindar su opinión sobre el asunto que sea tratado en la medida que fuera requerida.*

*Artículo 5º.- Todo requerimiento que efectuar la Comisión, será diligenciado por la Secretaría, con la firma del Presidente o quien momentáneamente lo reemplace. Tanto el diligenciamiento como la recepción de documentación será canalizado por la Secretaría de la Comisión los días hábiles en el horario de 10.00 a 17.00 horas.*

*Artículo 6º.- Establécese como plazo de respuesta de los requerimientos de la Comisión el de CINCO (5) días hábiles, excepto que por la complejidad del mismo sea imprescindible uno mayor. En estos casos, el Presidente de la Comisión o quien lo reemplace fijará la ampliación mínima posible. En todos los requerimientos constará este plazo de manera destacada.*

*Artículo 7º.- Para la recepción de declaraciones testimoniales, será utilizado el procedimiento establecido en el artículo 249 del Código Procesal Penal de la Nación. La Presidencia de la comisión establecerá a través de la Secretaría la forma de citación, pudiendo optar por la que sea*

*fehacientemente más rápida, incluso por procedimientos informáticos o vía telefónica. En todos los casos se dejará constancia de dicha citación y su resultado.*

*Artículo 8°.- A los fines de los incisos 2do y 5to del artículo 4to. de la Ley 27.433, en la primera reunión de la comisión, luego de la aprobación del presente Reglamento, se establecerá el carácter que tendrán las reuniones donde se reciban declaraciones testimoniales o sean presentados informes por parte de autoridades nacionales, o pruebas colectadas durante la instrucción. Para los casos de urgencia en la recepción de prueba debidamente justificada que no permita la presencia de la cantidad de legisladores exigida por el inciso 2do. la diligencia se cumplirá igualmente, pero deberá ser ratificada por la mayoría de los integrantes en la primer reunión y será evaluada en el informe final con expresa manifestación de las circunstancias en que se produjo. Será estrictamente reservada la información que se obtenga relativa a la intimidad, honra o dignidad de las personas y el levantamiento de la reserva tributaria o del secreto bancario, debiendo adoptarse las medidas necesarias para evitar su difusión, en los términos de los artículos 5to y 6to de la ley 27433.*

*Artículo 9°.- En los casos del Artículo 4° inciso 9 de la Ley, de surgir durante el transcurso de la investigación la posible configuración de un delito, la comisión establecerá en un informe por mayoría simple, los hechos y consideraciones de derecho, con indicación de las normas de la legislación penal que lo tipifiquen remitiendo las constancias a la Fiscalía Federal en turno.*

*Artículo 10°.- Cualquier persona citada a prestar declaración por la Comisión, podrá concurrir con asistencia letrada a su costa conforme sea la situación procesal que revista en las causas en trámite y a decisión de la comisión. En todos los casos deberá fijar domicilio en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires para futuras citaciones.*

*Artículo 11°.- A los fines del artículo 7° será solicitado a la Armada Argentina los datos de la totalidad de los tripulantes del submarino, y se comunicará al domicilio del familiar más directo el comienzo de la actividad de la presente Comisión.*

*Artículo 12°.- Corresponde al Secretario de la Comisión dejar constancia de cualquier movimiento del Expediente, como toma de vistas o agregados que se realicen.*

*Artículo 13°.- Dentro de los treinta (30) días del vencimiento del plazo establecido en el artículo 8° de la Ley, la Comisión deberá reunirse a efectos de delinear el estado del informe final allí establecido, o prorrogar el plazo para su presentación conforme la citada normativa.*

*Artículo 14°.- En forma supletoria y de ser necesario en situaciones no previstas, se aplicarán las normas del Reglamento de la Cámara de Senadores y supletoriamente el Código Procesal Penal de la Nación.*

*Artículo 15°: La totalidad de los integrantes de la Comisión y del personal designado, adscripto o contratado por la misma, se encontrará sujeto a la confidencialidad sobre la tarea que se desempeña en ella, bajo apercibimiento de lo estatuido en los artículos 157 y 157 bis del Código Penal. Esta norma deberá serle expresamente notificada al momento de su afectación o contratación. Esta*

*disposición no será aplicable a los partes de prensa o la actividad de la comisión que por mayoría se acuerde dar a publicidad, y el informe final de la misma una vez concluido.*

***Código Procesal Penal. Ley N° 23.984***

***Forma de la declaración***

***Art. 249.*** - *Antes de comenzar la declaración, el testigo será instruido acerca de las penas por falso testimonio y prestará juramento de decir verdad, con excepción de los menores inimputables y de los condenados como partícipes del delito que se investiga o de otro conexo.*

*El juez interrogará separadamente a cada testigo, requiriendo su nombre, apellido, estado civil, edad, profesión, domicilio, vínculos de parentesco y de interés con las partes y cualquier otra circunstancia que sirva para apreciar su veracidad.*

*Después de ello le interrogará sobre el hecho de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 118.*

*Para cada declaración se labrará un acta con arreglo a los artículos 138 y 139.*

## **VII. Glosario de términos.**

AIS: Sistema de Identificación Automática

BACE: Base Aeronaval Comandante Espora

BAPI: Base Aeronaval Punta Indio

BHPD: Buque Hidrográfico ARA Puerto Deseado

B/M: Buque mercante

SAR: Búsqueda y Rescate (sigla en inglés de Search and Rescue).

SARSUB: Búsqueda y Rescate de Submarino (sigla en inglés de Search and Rescue Submarine).

COAA: Comando de Adiestramiento y Alistamiento de la Armada Argentina.

COAN: Comando de la Aviación Naval

COFM: Comando de la Flota de Mar

COFS: Comando de la Fuerza de Submarinos

CINAR: Complejo Industrial Naval Argentino

CLS: Coordinador en el Lugar del Siniestro

AVISS: mensaje tipo para describir la derrota de los submarinos.

DESI: Destructor ARA Sarandí

INTERCOM: Mensaje tipo de comunicaciones para establecer contacto con el comando en tierra, en un período de tiempo pre-establecido.

IRIDIUM: Sistema de comunicación satelital.

TESACOM: Empresa proveedora de servicio de telecomunicación.

ESSB: Escuela de Submarinos y Buceo de la Armada Argentina.

EMGA: Estado Mayor General de la Armada y también su titular.

NAVSOUTH: Fuerzas Navales del Comando Sur de los Estados Unidos de América

GHF: Grupo, fecha, hora.

I.M.: Infantería de Marina

IAMSAR SAR: Internacional Aeronáutico y Marítimo (sigla en inglés International Aeronautical and Maritime SAR.)

JEMA: Jefe de Mantenimiento y Arsenales

JOPS: Jefe de Operaciones del Comando de la Fuerza de Submarinos

ISMERLO: Oficina Internacional de Escape y Rescate de Submarinos (sigla en inglés International Submarine Escape and Rescue Liaison Office)

CTBTO: Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares (sigla en inglés Comprehensive Test-Ban-Treaty Organization)

PLANACOOA: Plan de Adiestramiento Anual del COAA

SITREP: Reporte de situación (sigla en inglés Situation Report)

R.E.: Retiro efectivo

SISM: Servicio de Búsqueda y Rescate Marítimo, Fluvial Y Lacustre de la Armada

CENTRIX: Sistema de Comunicación Oficial entre las Armadas

SIDOM: Sistema por el que la Armada Argentina transmite correspondencia oficial

SMERWG: Grupo de trabajo de rescate y rescate submarino (sigla en inglés Submarine Escape and Rescue Working Group.)

SRC: Comando de Rescate Submarino (sigla en inglés Submarine Rescue Command.)

SUSA: Submarino ARA Salta

SUSJ: Submarino ARA San Juan

SUSC: Submarino ARA Santa Cruz

SUBMISS: Submarino perdido. Con la declaración del SUBMISS se da la búsqueda del submarino

TRIMADO: Conjunto de ajustes sobre el dosaje y balanceo que permiten cumplir con el Principio de Arquímedes, considerando el peso del submarino y el empuje del mar.

USTRANSCOM: Comando de Transporte de los Estados Unidos (sigla en inglés United State Transportation Command.)

ROV: Vehículo de Operación Remota

UUV: Vehículo no tripulado subacuático

V.G.M.: Veterano de la Guerra de Malvinas.

### **VIII. Agradecimientos.**

- Hacemos presente el reconocimiento por la labor de todos aquellos integrantes de las Fuerzas Armadas que participaron en el operativo de búsqueda y rescate de nuestro Submarino ARA San Juan. Muchos comentarios se han recibido destacando el arrojo individual y colectivo, incluso con serio riesgo de vida por las características particulares de nuestro Mar Argentino, sin que exista, a la fecha del presente informe, una distinción oficial al respecto.
- Más particularmente ya, a los familiares de los tripulantes, que pese a perder a sus seres queridos en defensa de la patria y ofrecerlos como héroes, mantuvieron viva la llama de la esperanza y de la búsqueda hasta último momento, soportando estoicamente el triste final.
- Desde la tarea propia, a todos los que colaboraron en el ámbito legislativo para brindar el marco de seriedad, respeto y transparencia en la presente investigación, destacando la tarea del cuerpo de taquígrafos y muy especialmente al personal de la Comisión.



Expte.0001/18

Memo HSN 38170/18

Memo HSN 38173/18

## **INFORME**

Honorable Senado de la Nación

Vuestra Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la Desaparición, Búsqueda y Operaciones de Rescate del Submarino A.R.A. San Juan creada por Ley 27.433, de conformidad al artículo 8vo. de la norma citada, pone en conocimiento mediante el presente Informe los resultados de la tarea encomendada.

Presidente: Senador Ojeda, José Anatolio

Vicepresidente: Diputado Montenegro, Guillermo Tristán

Senadora Brizuela y Doria de Cara, Olga Inés

Senador Bullrich, Esteban José

Senadora Fernández Sagasti, Anabel

Senador Luenzo, Alfredo Héctor

Senadora Odarda, María Magdalena

Diputada Garré, Nilda Celia

Diputado Carmona, Guillermo Ramón

Diputado Grandinetti, Alejandro Ariel

Diputado Miranda, Pedro Rubén

Diputado Petri, Luis Alfonso

Secretario: Álvarez, Carlos Adolfo



Expte.0001/18

Memo HSN 38170/18

Memo HSN 38173/2018

## **INFORME**

Honorable Cámara de Diputados de la Nación

Vuestra Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la Desaparición, Búsqueda y Operaciones de Rescate del Submarino A.R.A. San Juan creada por Ley 27.433, de conformidad al artículo 8vo. de la norma citada, pone en conocimiento mediante el presente Informe los resultados de la tarea encomendada.

Presidente: Senador Ojeda, José Anatolio

Vicepresidente: Diputado Montenegro, Guillermo Tristán

Senadora Brizuela y Doria de Cara, Olga Inés

Senador Bullrich, Esteban José

Senadora Fernández Sagasti, Anabel

Senador Luenzo, Alfredo Héctor

Senadora Odarda, María Magdalena

Diputada Garré, Nilda Celia

Diputado Carmona, Guillermo Ramón

Diputado Grandinetti, Alejandro Ariel

Diputado Miranda, Pedro Rubén

Diputado Petri, Luis Alfonso

Secretario: Álvarez, Carlos Adolfo



Esta obra se terminó de imprimir  
en la Ciudad de Buenos Aires en  
el mes de septiembre de 2019 en la  
Imprenta del Congreso de la Nación

