



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

INFORME DE COMISIÓN



18 de julio de 2019



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.P.A. San Juan - Ley 27.433

III.3. Actividad Parlamentaria de las Comisiones Investigadoras.

- IV.** Epílogo.
- V.** Opinión en disidencia
- VI.** Anexos.
 - VI.1.** Anexo Comunicaciones.
 - VI.2.** Anexo Gráfico.
 - VI.3.** Anexo Apéndice legislativo.
- VII.** Glosario.
- VIII.** Agradecimientos.

*Comisión Bicameral Especial
investigadora sobre la desaparición, búsqueda
y operaciones de rescate del Submarino
A.P.A. San Juan - Ley 27.433*



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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.

Comisión Bicameral Especial
investigadora sobre la desaparición búsqueda
y recuperación del submarino
C.A. N.° 1. San Juan 1997-1998



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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.

Comisión Bicameral Especial
investigadora sobre la desaparición, búsqueda
y operaciones de rescate del Submarino
S. R. S. San Juan Ley 27.423



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 aquella 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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 Nordenseewerken Rheinstal Technic 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 m² 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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.P.A. San Juan - Ley 27.433

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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.P.A. San Juan - Ley 27.433

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 supe 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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

El Adiestramiento en técnicas y tácticas involucra las ejercitaciones en tierra y en el medio real donde se desarrollarán 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 (repetiendo 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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.P.A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 relato 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



Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 descritos 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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 anómalo								

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-).



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. P. A. San Juan - Ley 27.433

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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.P.A. San Juan - Ley 27.433

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 H₂.

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 compartimento, 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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 constatar 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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

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 descrita, 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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.P.A. San Juan - Ley 27.433

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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. P. A. San Juan - Ley 27.433

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 Alistamiento, 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 descrita 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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.P.A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. P. A. San Juan - Ley 27.433

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 confronte 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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. P. A. San Juan - Ley 27.433

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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. P. A. San Juan - Ley 27.433

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



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A. R. A. San Juan - Ley 27.433

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”*¹

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.

¹ Marienhoff Tratado de Derecho Administrativo, tomo 1, editorial Abeledo Perrot. Pág. 615



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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.

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 Agud y de sus funcionarios más cercanos.

El estado público que alcanzaron los desmaneos 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.



Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 testimoniaron. 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 descrito 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 descrito 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.



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.P.A. San Juan - Ley 27.433

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,



Comisión Bicameral Especial Investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 H₂, se hace constar que el equipo original



Comisión Bicameral Especial investigadora sobre la desaparición, búsqueda y operaciones de rescate del Submarino A.R.A. San Juan - Ley 27.433

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 dependen 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