

OPINIÓN

Aportes y consideraciones. Causa penal sobre el naufragio del submarino ARA *San Juan*

El juicio por el ARA *San Juan* es el primer caso penal por un naufragio en la historia naval argentina, desatando críticas sobre el manejo de la justicia militar.

Contraalmirante Auditor (R) Raúl A. Lachnicht
ex Auditor General de las Fuerzas Armadas de la República Argentina

Las siguientes son **algunas consideraciones a tenerse en cuenta en relación con la causa penal común sobre el naufragio del submarino ARA *San Juan*:**

- Hubo naufragios (hundimientos) de varios buques de la Armada Argentina y nunca se formó causa penal.
- Es el primer naufragio de un submarino en la historia naval argentina.



- Con anterioridad, en 1989 se hundió del buque ARA *Bahía Paraíso*, y no hubo causa penal.
- También se produjo el incendio del buque ARA *Almirante Irizar*, en abril de 2007, con daños estructurales graves (80% fuera de servicio), que obligó al desembarco de 241 personas que se hallaban a bordo, quedando fuera de servicio durante aproximadamente diez años. Tampoco se inició causa penal alguna.
- Debería tenerse presente que, a la fecha de los referidos hechos históricos, previos al naufragio del citado submarino, se hallaba vigente el Código de Justicia Militar (derogado por la Ley N° 26394, sancionada en 2008).
- El Código de Justicia Militar fue sancionado por el Congreso de la Nación -gobierno constitucional- en 1951, elaborado por el Coronel Auditor Oscar R. Sacheri (abogado), y promulgado por un militar, el entonces presidente de la Nación, Teniente General Juan Domingo Perón. Tanto el que elaboró el Código de Justicia Militar como el que lo promulgó eran plenamente conocedores de los pormenores de la actividad castrense.
- El antedicho Código preveía la existencia de tribunales militares, con competencia para el juzgamiento de los delitos y faltas militares que ese mismo cuerpo jurídico contemplaba en su normativa. Cabe resaltar que a diferencia del Consejo General de Guerra que intervino en el caso del referido submarino -que es el máximo de los consejos hoy existentes- aquellos tribunales militares eran integrados con miembros pertenecientes a la fuerza a la que pertenecía el imputado.
- El Consejo de Guerra en cuestión, que resolvió sobre el naufragio del ARA *San Juan*, no contaba entre sus integrantes a ningún personal militar de la Armada Argentina, lo que no es un dato menor, y que explica lo desacertado de su resolución.
- También es de destacar que en el anterior Código, el máximo tribunal que entendía en única instancia, entre otros casos, cuando -como en el hecho en análisis- algún oficial superior estaba imputado, era el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas el que estaba integrado por tres generales, tres almirantes y tres brigadieres, siendo -además- uno de ellos de cada Fuerza, auditor (abogado).
- Lo señalado en el punto anterior pone en evidencia la ausencia de la debida idoneidad que tuvo el mencio-

nado Consejo General de Guerra para resolver con ecuanimidad, en el caso del mentado submarino.

- Cabría tener como antecedente normativo importante, que el naufragio del submarino ARA *San Juan* hubiera tenido encuadre en el Libro II Título VIII del citado Código de Justicia Militar, que se denominaba “Infracciones referentes a embarcaciones y aeronaves”.

En el articulado del citado título se contemplaban más de treinta tipos de delitos y faltas, desde el artículo 781 al 811, inclusive, y en ninguno de los distintos supuestos previstos se le hacían imputaciones de responsabilidades penales o disciplinarias a quienes formaban parte de la escala de Comando Superior de la cual dependiesen los comandantes directos de las unidades afectadas, averiadas o hundidas, sean buques o aeronaves.

Asimismo, las penas o sanciones severas solo se contemplaban cuando la pérdida del buque o aeronave fuera por dolo y no por culpa. A modo de ejemplo cabe transcribir lo que se prescribía el artículo 792:

“Todo militar que, deliberadamente, ocasionare la pérdida de un buque o aeronave militar, será condenado a reclusión por tiempo indeterminado. Si el hecho se produjere en tiempo de guerra, la pena será de degradación y muerte”. “Cuando la pérdida tuviere lugar por culpa, se impondrá prisión, o suspensión de empleo no inferior a dos meses o confinamiento. Se consideran buques o aeronaves perdidos los que están inutilizados, en forma absoluta, para prestar cualquiera de los servicios a que pudieran ser destinados”.

Sobre la base de los reflejados similares hechos históricos ignorados y de lo contemplado al respecto en el antecedente normativo más específico -Código de Justicia Militar- surge con claridad una vez más el evidente desacierto de lo resuelto por el Consejo General de Guerra, que conllevó a la tramitación de la causa penal común por el naufragio del buque militar, submarino ARA *San Juan*, lo que es sorprendente por no contarse con antecedentes en más de los doscientos años de la historia argentina.

Por otra parte, procede analizar cuáles serían las razones que provocaron tales determinaciones erróneas.

- En ese sentido, en primer lugar, no se ha tenido en cuenta las diferencias de concepto existentes entre Comandante de Fuerza, de Flota, etc. y Comandante del buque o unidad. El Comandante de Fuerza se caracteriza porque no tiene un solo buque bajo sus órdenes sino varios buques o unidades, por lo que no es el Comandante del Buque.

- En relación al caso que nos interesa, el Comandante de la Fuerza de Submarinos, a la fecha de los hechos, tenía al menos tres submarinos bajo su dependencia (ARA Santa Cruz, ARA San Juan y ARA Salta).

En la “Falta Gravísima” contemplada en el inciso 16 del artículo 13 del Código de Disciplina de las Fuerzas Armadas (Ley 26394, Título IV), que estaría describiendo el tipo de falta sobre pérdida de un buque -que es una de las imputaciones realizadas por el Consejo General de Guerra que intervino- se prescribe:

*“Negligencia en el servicio. El militar que en tiempo de guerra o durante operaciones militares, perdiere la unidad militar a sus órdenes, provocare daños a la tropa (...)” (*1)*

- En segundo lugar, no debió soslayarse lo que se especifica expresamente en el artículo inmediatamente anterior al citado, esto es el 12 de dicho Código vigente, que dice:

“Legalidad. Solo constituyen faltas gravísimas las establecidas en esta ley, las que serán interpretadas restrictivamente”, por lo que está expresamente prohibido la interpretación amplia (*).

Entonces cabe concluir con meridiana claridad que la transcripta “Falta Gravísima” al hacer mención la pérdida de “la unidad a sus órdenes”, se está refiriendo al comandante de su unidad y no a la cadena de mando superior.

- En tercer lugar, además, al hacerse referencia en el texto de la citada falta a provocar daños “a la tropa”, es de destacar que los submarinos dentro de su tripulación no tienen personal de tropa. Quienes conforman la “tropa” está descrito en el Anexo 1 de la Ley de Personal Militar N° 19101.
- Es por ello que se descarta totalmente que el inciso 16 del artículo 13 del aludido Código de Disciplina se pudiera referir al Comandante de Fuerza -u otra superioridad- y tampoco a un submarino, en respeto a la exigencia de interpretación restrictiva impuesta en el citado artículo 12 del respectivo Código vigente a la fecha del hecho.
- En cuarto lugar, debe tenerse en cuenta que la diferencia entre Comandante de la unidad y la de su cadena de mando, tiene las referidas consecuencias históricas normativas sustentadas en que conforme la tradición y doctrina de la Armada, en navegación en

tiempo de paz el que manda y tiene responsabilidad sobre el buque y la dotación es su comandante, por cuanto es el que en mejor posición se halla de conocer en detalle no solo la unidad, sino las condiciones en las que está navegando.

- Dicha tradición y doctrina no solo tiene vigencia en las armadas sino en la navegación en general, lo cual surge con claridad de lo establecido en la Ley de Navegación N° 20094 (que conforme su artículo 4 no rige para buques militares y de policía), cuando en el artículo 120 se prescribe: “El capitán es la persona encargada de la dirección y gobierno del buque”.

Lo mismo cabe concluir en base a lo que se establece en el artículo 134 de la última citada Ley:

“El capitán, aun cuando esté obligado a utilizar los servicios de un práctico, es el directo responsable de la conducción, maniobra y gobierno del buque, sin perjuicio de la responsabilidad que corresponde al práctico por su defectuoso asesoramiento. La autoridad del capitán no se subroga a la del práctico”.

También, en el mismo sentido reza el artículo 131: “En su carácter de delegado de la autoridad pública, para la seguridad y salvación del buque, personas y carga, el capitán está especialmente obligado a: a) Verificar que el buque sea idóneo para el viaje a emprender y que esté armado y tripulado reglamentariamente (...)”.

- En quinto lugar, para formular cualquier análisis debe partirse de la base de que la actividad militar en general es intrínsecamente riesgosa, no solo en guerra sino en toda operación, ejercitación o adiestramiento y más aún lo es navegando en un submarino.

Por lo cual, ante siniestros que se produzcan, no pueden aplicarse criterios propios de sucesos en sitios no militares, como sería el incendio de una discoteca, supermercado, shopping, etc.

- En último término, y lo más importante, el hecho inaudito de hacer imputaciones penales comunes a una cadena de mando superior, por un hecho que afectó a una unidad militar -buque/submarino- que podría implicarles ser condenados, en cualquier caso y más aún como en la causa del submarino ARA *San Juan*, por la simple posibilidad de que la unidad afectada pudo o podría haber tenido alguna falta de mantenimiento, siendo imposible poderse acreditar fehacientemente qué fue en concreto lo que provocó su naufragio, resulta ser una amenaza que pondrá en “jaque” el sistema de Defensa Militar Naval de la Soberanía Nacional.

¹ De estas expresiones textuales, el autor quiere resaltar particularmente las siguientes frases: “(...) perdiere la unidad militar a sus órdenes, provocare daños a la tropa” y “(...) las que serán interpretadas restrictivamente”.



“En eterna patrulla”. Monumento del Gobierno de la Provincia de Santa Fe, la Municipalidad de Santa Fe y la Reserva Naval de la Armada Argentina, “en homenaje a los cuarenta y cuatro tripulantes del submarino ARA *San Juan*”. Está ubicado en el Puerto Santa Fe.

- Tal incierta situación, agravada por la antigüedad de los buques que integran la flota naval de la Argentina, con varias décadas de uso, necesariamente provocará la lógica paralización del accionar de los comandantes de las unidades, por temor a las posibles consecuencias judiciales, impidiéndoles actuar libremente para cumplir con las obligaciones que su vocación militar y responsabilidad le impone.
- Sobre la base de todo lo expuesto (antecedentes históricos y normativos, derogados y en vigencia) cabe concluir que no debió formarse causa penal alguna con motivo del naufragio del submarino ARA *San Juan*, con imputaciones a quienes integraron su cadena de comando superior, y que no resultará justo ni acertada ninguna resolución condenatoria. ■

Poema alegórico

En una de las plaquetas conmemorativas que se pueden apreciar en el monumento dedicado al submarino ARA *San Juan*, en el Puerto Santa Fe, expresa los siguientes versos:

“No hay rosas/ en la tumba de un marino/
ni lirios en las olas del océano/ los únicos
homenajes/ son el raudo vuelo de grati-
tud/ y las lágrimas que llora/ una madre,
un hijo o una novia// Un soldado muere/
solo cuando su patria lo olvida”.

SOBRE EL AUTOR

Raúl Alberto Lachnicht nació en Curuzú Cuatiá, Corrientes, en 1952. Se recibió de abogado en la Facultad de Derecho de Rosario, Santa Fe, en 1978. Ingresó a la Armada Argentina como Teniente de Fragata Auditor en 1981. Durante la Guerra de Malvinas estuvo destinado en la Base Naval Puerto Belgrano. Entre otros destinos estuvo en el Consejo Supremo de las Fuerzas Armadas, durante toda la tramitación de la causa militar por el Conflicto Bélico en el Atlántico Sur.

Se desempeñó durante ocho años en la Base Naval Mar del Plata, siendo asesor jurídico del Comandante de la Fuerza de Submarinos. Asimismo fue subdirector general de Asuntos Jurídicos de la Armada, por cuatro años. En 2016 fue designado por Resolución del Ministro de Defensa, Auditor General de las Fuerzas Armadas y pasó a retiro a mediados de 2017.