



H. Cámara de Diputados de la Nación
"Las Malvinas son argentinas"

PROYECTO DE DECLARACIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Expresar su reconocimiento al accionar de la Autoridad Nacional de Búsqueda y Salvamento con motivo de cumplirse el vigésimo aniversario de la histórica asistencia del Rompehielos A.R.A "Almirante Irizar" al buque mercante de bandera alemana "Magdalena Oldendorff" durante el invierno antártico entre los días 25 de junio y 18 de agosto de 2002.

Mariana Zuvic
Juan Manuel López
Maximiliano Ferraro
Paula Oliveto
María Marcela Campagnoli
Carolina Castets
Leonor Martínez Villada
Rubén Manzi
Alberto Asseff
Miguel Ángel Basse
Gabriel Felipe Chumpitaz
Federico Frigerio
Ana Clara Romero
Héctor Antonio Stefani
Jorge Vara



H. Cámara de Diputados de la Nación

"Las Malvinas son argentinas"

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente,

Mediante la Ley 22.445 Argentina adoptó el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos - SAR (Hamburgo - República Federal de Alemania - 27 de abril de 1979) de la entonces Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (hoy Organización Marítima Internacional).

Con la adopción de dicha norma el país ratificó su irrenunciable compromiso con la salvaguarda de la vida humana en el mar. Al mismo tiempo, expresó su profunda convicción de la necesidad de auxiliar a las personas en el inmenso mar sujeto a su soberanía y más allá también. Es por ello que, merced a la ratificación del referido instrumento internacional, asumió la responsabilidad de dar cobertura para las tareas de Búsqueda y Salvamento en un espacio que ronda los 16 millones de kilómetros cuadrados.

En un contexto de capacidades limitadas y restricciones económicas, para dicho encargo fue impuesta la Armada Argentina como Autoridad Nacional de Aplicación del Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo, Fluvial y Lacustre, designada por Ley Nacional Nro. 22.445 y por lo tanto, es el organismo responsable que entiende en la salvaguarda de la vida humana en el mar, su asistencia y salvamento en la Región de Responsabilidad SAR de la República Argentina (RASRR) establecida por la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (OMI).

Algo importante que merece ser destacado: el trabajo del Estado Argentino en materia de Búsqueda y Salvamento en un área tan extensa es una forma de reivindicar soberanía en un espacio que, actualmente, concita intereses divergentes y conflictos geopolíticos por prácticas coloniales del siglo XIX. La política del Estado Argentino en esta materia ha sido coherente y expresa una continuidad clara y ejemplar.

Pero injusto sería referir la trayectoria del país en materia de SAR marítimo sin conocer un poco la historia que subyace detrás.

A lo largo del tiempo, la República Argentina, a través de su Armada, llevó a cabo una infinidad de asistencias y salvatajes en el mar y en particular en un área geográfica tan complicada e inhóspita como es el Continente Antártico.

En dicho espacio, es menester referir desde el remoto e histórico rescate llevado a cabo por la Corbeta A.R.A "Uruguay" en 1903 a los naufragos del buque "Antarctic", el cual trasladaba a los integrantes de la expedición sueca del Dr. Otto Nordenskjöld y cuyo meteorólogo y astrónomo era el Alférez de la Marina Argentina Dn. José María Sobral y hasta nuestros días, la Armada estuvo presente con su gente y con sus medios, cada vez que la situación así lo requería.

Luego de ese histórico rescate le siguieron otros muchos, siempre en el Continente Blanco, entre los que cabe destacar los llevados a cabo en septiembre de 1971 por un avión Porter de la Aviación Naval, el cual luego de varios días de esperas, pudo acceder a la base antártica británica "Fossil Bluff" para rescatar y trasladar a 2 tripulantes heridos.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“Las Malvinas son argentinas”

Ya, más próximos en el tiempo, podríamos destacar los rescates llevados a cabo por el Rompehielos A.R.A “Almirante Irizar” en febrero de 2000 al asistir y rescatar de entre los hielos al buque de pasajeros “Clipper Adventure” o al Aviso A.R.A “Suboficial Castillo” que en diciembre de 2015 asistió al velero polaco “Polonus”. Estos son unos pocos ejemplos de entre otros muchos casos en los cuales nuestro país, a través de su Armada, ha participado.

El accionar humanitario de Argentina en el Continente Blanco fue, es y será constante y permanente. No obstante, en esta oportunidad deseamos conmemorar el vigésimo aniversario de la histórica asistencia que el Rompehielos A.R.A “Almirante Irizar” al buque mercante “Magdalena Oldendorff” el cual pertenece a un armador alemán y que había sido contratado por el Instituto de Investigaciones Árticas y Antárticas de la Federación Rusa (AARI - Arctic and Antarctic Research Institute) para efectuar las tareas científicas y logísticas de ese organismo a las bases de ese país instalados en la Antártida, el cual quedó atrapado entre importantes campos de hielo durante el invierno austral. Dicha asistencia fue llevada adelante entre 25 de junio y el 18 agosto de 2002.

El 18 de agosto de 2002, regresó a Buenos Aires el rompehielos A.R.A “Almirante Irizar”, luego de brindar asistencia, abastecimiento y ayuda médica al buque alemán atrapado en los hielos.

A comienzos del invierno de 2002, el buque mercante alemán “Magdalena Oldendorff” quedó atrapado en los hielos cuando replegaba personal de bases antárticas rusas. El capitán Iván Dikiy –con 79 científicos rusos y 28 tripulantes a bordo– resguardó el buque en la Bahía de Muskegbukta para evitar los riesgos de derivar con el campo de hielo.

La empresa Oldendorff Carriers realizó gestiones ante la Armada Argentina con la finalidad de concretar una operación destinada a asistir al buque y, de ser posible, llevar a cabo su rescate. En esa región de la Antártida, para esa época del año, hay sólo cuatro horas de luz, la temperatura puede llegar a 50º C bajo cero y son comunes las tormentas de nieve. Arribar a esa latitud en pleno invierno antártico entraña severas dificultades debido a la presencia del campo de hielo marino cuyo comportamiento es siempre irregular.

El rompehielos A.R.A “Almirante Irizar” había terminado recientemente su campaña antártica de verano; aun así, tuvo que alistarse en poco tiempo para acudir al rescate. El 25 de junio zarpó de la Dársena Norte del puerto de Buenos Aires con rumbo a Puerto Galván, en Bahía Blanca. Tres días más tarde y luego de completar las tareas de abastecimiento de combustible y de otros elementos necesarios para la misión –y de haber incorporado dos Sea King de la Segunda Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros– puso rumbo a la Antártida. Embarcado iba el comandante de la Fuerza Naval Antártica, Capitán de Navío Raúl Benmuyal.

Ese mismo viernes 28, dos helicópteros de la Fuerza Aérea Sudafricana partieron desde el buque de rescate “Aguilhas” que se encontraba a unos 330 kilómetros del «Magdalena Oldendorff» para evacuar a 48 científicos. Quedaban a bordo 10 más y los 28 miembros de la tripulación. Asimismo, los helicópteros entregaron 1,5 toneladas de alimentos y otros elementos al buque bloqueado.

Debido al empeoramiento del clima, el «Aguilhas» debió poner rumbo Norte, fuera del radio de acción de sus helicópteros con relación al «Magdalena Oldendorff»; el espesor del hielo continuaba engrosándose.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“Las Malvinas son argentinas”

No había antecedentes de otra operación realizada en esta época del año y nadie podía asegurar que se llegara hasta el “Magdalena” para asistirlo por lo que la operación “Cruz del Sur” fue un hito en la historia del “Irizar”. Complicando aún más la misión, a punto de llegar al continente blanco el “Irizar” –al mando del Capitán de Fragata Héctor Tavecchia– soportó los embates de una tormenta de tres días que ocasionó algunos daños.

En el rompehielos se evaluaba permanentemente la situación climática y glaciológica de las zonas de operaciones y aledaños con información obtenida a través de medios propios de abordaje y del Departamento Glaciología del Servicio de Hidrografía Naval, contándose asimismo con la colaboración del Servicio Meteorológico Nacional, del National Ice Center (NIC) y del Comando Meteorológico y Oceanográfico del Atlántico de los EE.UU. También brindaron apoyo la Agencia Federal Marítima, Hidrográfica y Servicio de Hielo de Alemania y el Instituto Ruso de Investigaciones del Ártico y Antártico, entre otros organismos científicos del mundo.

Además de la evaluación técnica y operativa que se realizaba a bordo del “Irizar”, la Central de Operaciones del entonces Comando de Operaciones Navales, con asiento en la Base Naval Puerto Belgrano, mantuvo permanente enlace con el buque para controlar, asesorar y apoyar en sus decisiones al comandante operativo en el mar.

Luego de varios días de navegación atravesando un campo de hielo pesado, el 27 de julio el rompehielos logró posicionar al «Magdalena Oldendorff» en una zona de la Antártida protegida de la acción de los hielos y de las corrientes marinas. Desde allí se exploraron nuevas rutas de salida mediante el empleo de los helicópteros y del análisis de la información glaciológica y meteorológica.

Como resultado de las reuniones mantenidas entre los capitanes de ambas naves y el Comandante de la Fuerza Naval Antártica, se decidió en conjunto buscar una posición geográfica segura para que el buque “Magdalena Oldendorff” pueda esperar el verano antártico. La península Ttrontungla Muskegbukta fue el lugar elegido para dar reparo a la nave alemana de los vientos, corriente marina y deriva de campos de hielos. Además del abastecimiento recibido, el Teniente de Navío Médico Juan Carlos Campana se quedaría con ellos. El oficial argentino ya había estado en la Antártida como médico del destacamento naval Orcadas durante la campaña 2001-2002.

El rompehielos comenzó el 4 de agosto su regreso. Dos semanas más tarde, el “Irizar” ingresó triunfante al puerto de Buenos Aires, donde fue escoltado por embarcaciones deportivas y vitoreado por el público que lo aguardaba con banderas argentinas. Hasta la legendaria corbeta A.R.A «Uruguay» lo esperaba en el antepuerto –como aquel 2 de diciembre de 1903, cuando ella misma regresó de cumplir con un rescate entre los hielos– demostrando la continuidad del apoyo y la salvaguarda de la vida humana en aguas antárticas brindado por la Armada Argentina.

En tiempos como el presente, en que las divisiones e intereses individuales nos impiden registrar los hechos positivos con reconocimiento mundial, nos debe hacer reflexionar sobre aquellas personas e instituciones que los hacen posible.

Estamos frente a una doble oportunidad. Primero, la de extender con esta declaración nuestro agradecimiento y satisfacción por el desempeño de todos los que alguna vez sirvieron y, aun sirven al país en estas misiones que nunca están exentas de riesgos. Además, de generar un



H. Cámara de Diputados de la Nación

“Las Malvinas son argentinas”

registro histórico como precedente en este espacio de consensos para la posteridad. Por tal motivo, solicito a mis pares acompañen la iniciativa.

Mariana Zuvic

Juan Manuel López

Maximiliano Ferraro

Paula Oliveto

María Marcela Campagnoli

Carolina Castets

Leonor Martínez Villada

Rubén Manzi

Alberto Asseff

Miguel Ángel Basse

Gabriel Felipe Chumpitaz

Federico Frigerio

Ana Clara Romero

Héctor Antonio Stefani

Jorge Vara