# ARA SAN JUAN: las macabras mentiras y negocios petrolíferos del Gobierno con la compañía inglesa Ocean Infinity

Category: Petroleras
escrito por Javier Llorens | 21/11/2018




**Como una última injuria a los 44 tripulantes desaparecidos con el submarino ARA San Juan, su búsqueda estuvo llena de engaños a la opinión pública, contando con la complicidad de los medios afines al Gobierno. Que ocultaron que Ocean Infinity es una compañía inglesa con filial en EEUU. Que el Seabed Constructor es un buque de exploración y servicios petroleros, que fue expulsado de Islandia por efectuar investigaciones clandestinas disfrazadas de rescate. Que su propietario es la compañía inglesa Swire. Que el Gobierno llamó a licitación para exploraciones petroleras, en áreas que el Saebed Constructor estaba barriendo furtivamente sin conexión satelital, y perdiendo el tiempo, en lugar de ir directamente**

**al lugar del siniestro. Donde sospechosamente en el último día de búsqueda lo encontró, al cumplirse el aniversario de su desaparición. Habiéndose sometido la jurisdicción de dichas exploraciones a la CPA (Corte Permanente de Arbitraje) de La Haya, donde está la sede de la compañía angloholandesa Royal Dutch Shell.**

**Por Javier Llorens – 21-11-2018**

Los grandes diarios informaron a mansalva que era estadounidense la compañía Ocean Infinity, que el Gobierno contrató en agosto pasado, para que efectuara la búsqueda del desaparecido submarino ARA San Juan. No obstante una simple consulta en la web revela que Ocean Infinity Seabed Intelligence (Océano Infinito Inteligencia del Mar profundo) es inglesa, con domicilio en Grosvenor Street 6, Londres. Con filial en la city petrolera de Houston, EEUU, en Broadfield Boulevard 1.400, con quien el Gobierno firmó el contrato tratando de disimular.




También ocultaron que Ocean Infinity está dedicada a

relevamientos y encuestas hidrográficas, e inspección y construcción de tuberías petroleras. Ofreciendo un *"completo sistema de exploración de los fondos marinos que permite realizar múltiples tareas. Nuestra amplia gama de sistemas y equipos a bordo permite inspeccionar, reparar o recuperar los descubrimientos realizados durante un levantamiento… Nuestro enfoque incrementa dramáticamente la productividad y reduce el tiempo de inactividad, ahorrando tiempo y dinero a los clientes con nuestra embarcación multiusos* ***'ventanilla única'"***




https://oceaninfinity.com/

En su portal la compañía destaca que Joshua Broussard es su Director Técnico, quién *"tiene más de 10 años de experiencia en la gestión de proyectos de ingeniería en tierra y en alta mar para las principales compañías de petróleo y gas marinas. Su carrera temprana le proporcionó experiencia como técnico de automatización y controles, trabajando en instalaciones en tierra y en alta mar. Ha desempeñado funciones de liderazgo en proyectos para el desarrollo de sistemas de remediación ambiental no tripulados, sistemas ROV, sistemas de comunicación distribuidos e instalaciones de equipos robóticos."*

A su vez la propietaria del buque Seabed Constructor es la tradicional compañía inglesa Swire, que tiene un siglo y medio de existencia. La que con motivo de las explotaciones de

hidrocarburos offshore que comenzaron en la década del ’70, tras la decuplicación del precio del petróleo por el embargo petrolero árabe motivado por la guerra de Yom Kippur, se dedicó a la *“prestación de servicios de apoyo en alta mar a la industria internacional del petróleo y gas… Incluidas la exploración, perforación y producción, tendido de tuberías, construcción submarina y movimientos de plataformas”*.




https://www.swire.com/en/businesses/marine_services.php

**Ver [Necrología no autorizada de David Rockefeller (I) El magnicidio de los Kennedy y sus móviles]**

## Las exploraciones furtivas del Seabed Constructor

Por su parte el buque Seabed Constructor, o Constructor en el fondo del Mar, como su nombre en inglés lo indica, está dedicado esencialmente a la actividad petrolera offshore. Y tiene bandera noruega porque en los papeles pertenece a Swire

Seabed, la filial noruega del grupo Swire. Enfatizando así está con su nombre, que el objeto de su actividad es el fondo del mar costa afuera.

En diciembre de 2016, al recibir el Seabed Constructor, que antes se llamaba Olympic Athene, **Arvid Pettersen**, el CEO de Swire Seabed dijo: *"La decisión de invertir en este barco submarino de alta calidad es parte de la estrategia de crecimiento a largo plazo de Swire Seabed. Nuestro contrato con Ocean Infinity permite a la compañía establecer un departamento de relevamientos [de fondos submarinos] que puede procesar y presentar grandes cantidades de datos de alta calidad a nuestros clientes»*.

El Seabed Constructor se unió así a la flota submarina de Swire Seabed, integrada por el Seabed Worker (Trabajador Fondo Marino), el Seabed Supporter (Apoyador Fondo Marino), y Seabed Prince (Principe Fondo Marino). Diseñados para realizar una gama de trabajos de construcción ligera, IMR (Inspección, Mantenimiento y Reparación) y topografía tanto en el sector de petróleo y gas como en los renovables. En esa oportunidad Pettersen aseguró que su nuevo barco trabajará en operaciones globales de AUV (Autonomous Underwater Vehicles – Vehículos Submarinos Autónomos) como parte de un contrato de seis años con Ocean Infinity.

https://www.offshoreenergytoday.com/swire-expands-subsea-vessel-fleet/

Por su parte los grandes medios argentinos, no solo ocultaron que el Seabed Constructor es un buque de investigación y operación petrolera, sino además que había sido expulsado escandalosamente de Islandia a principios del 2017, por la sospecha de estar haciendo una exploración clandestina, por encargo de la ignota compañía inglesa Advanced Marine Services. Encubierta como una operación de rescate de un buque mercante alemán, hundido durante la Segunda Guerra Mundial. El SS Minden, no obstante que según su manifiesto de carga no

transportaba nada de valor.

Ver *La policía investiga a investigadores sospechosos: dice estar buscando un accidente alemán en la Segunda Guerra Mundial*

https://icelandmag.is/article/mysterious-research-vessel-will-not-be-allowed-continue-its-secret-research-sw-iceland

Las maniobras realizadas por el Seabed Constructor con esa excusa, navegando en círculo dentro del mar territorial islandés, llamaron la atención de la Guardia Costera de ese país, que envío uno de sus buques y un helicóptero para interceptarlo. Y ante las respuestas contradictorias dadas por parte de su tripulación, la Guardia Costera le requirió que regresara inmediatamente al puerto de Reikiavik. Donde a la par que interrogó a su tripulación, procedió a investigar sus registros y equipos.

Seguidamente, ante la sospecha que el Saebed Constructor estaba involucrado en investigaciones marinas ilegales y no autorizadas en aguas islandesas, le ordenó retirarse del mar territorial de Islandia. Este antecedente, como se verá más adelante, aportaría la explicación de porqué extrañamente el Saebed Constructor tras hallar al ARA San Juan, en lugar de regresar triunfalmente a un puerto argentino, emprendió un veloz rumbo hacia Sudáfrica.

No obstante a principios de agosto pasado, tras idas y vueltas que duraron más de seis meses, el Gobierno contrató a la compañía Ocean Infinity y al Seabed Constructor, para buscar al submarino ARA San Juan. Con la cláusula de “éxito” “no cure, no pay”, por la que convino pagar 7,5 millones de dólares, solo en el caso de que el ARA San Juan fuera encontrado.

El Seabed Constructor, está equipado con media docena de vehículos submarinos no tripulados. De la clase AUV, enteramente autónomos, los que tras cumplir su periplo,

vuelven a un lugar prefijado para entregar la información recogida. Y de la clase ROV (Remotely Operated Vehicles) que a través de cables son guiados por un operador, y están equipados con luces, cámaras, sonar, y un brazo articulado. Llevando además todos ellos, un sofisticado instrumental, como magnetómetros gravímetros y ecosondas, a los efectos de explorar el subsuelo de las profundidades marinas. Razón por la que Ocean Infinity publicita que sus embarcaciones son "multiuso", de "ventanilla única".

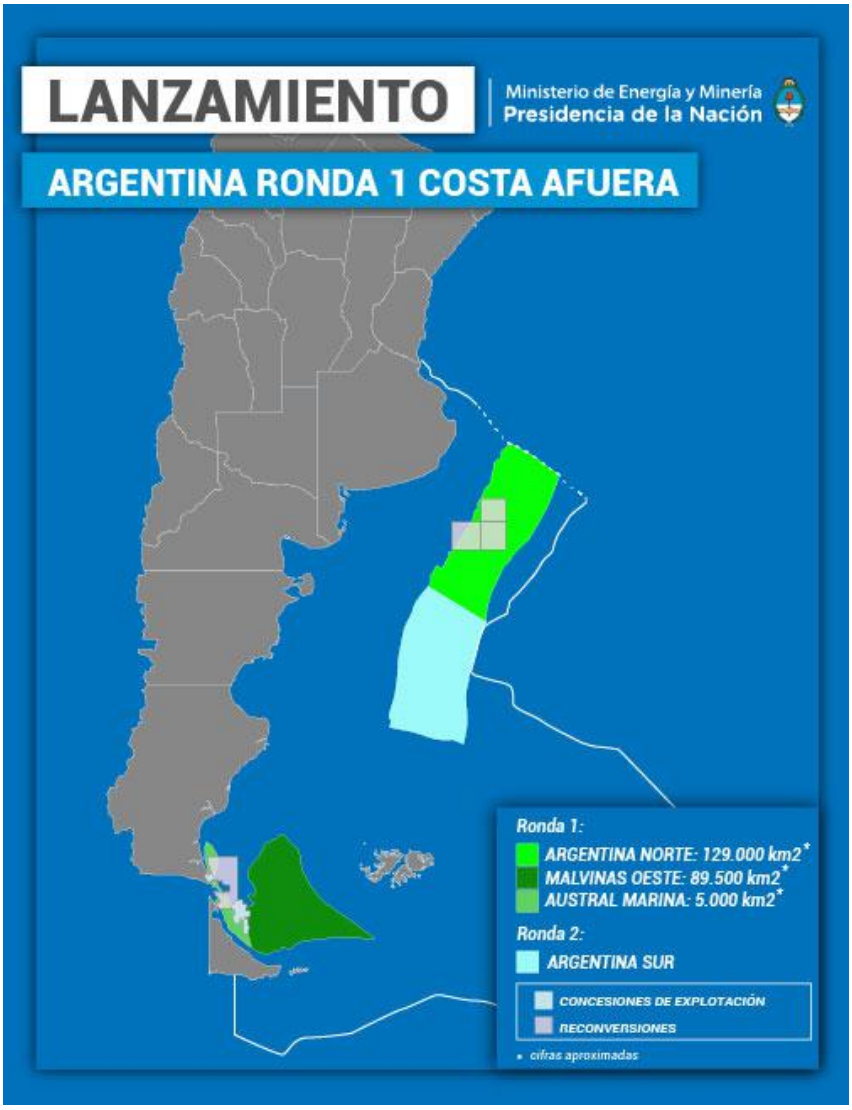
La otra oferta en competencia, perteneciente a la firma venezolana SEA Sistemas Electrónicos Acuáticos, en sociedad con la empresa canadiense Ccean Floor Geophysics, fue desestimada por estar condicionada a distintos eventos, que no permitían calcular su precio final. Y además previamente había sido anulada la preadjudicación a favor de la firma española Igeotest Geociencias y Exploraciones, del argentino Marcelo Devincenzi. Que había ofertado 3,8 millones de dólares, y preveía operar su ROV desde un buque de la Armada Argentina, pero recibió una virulenta campaña en su contra por parte de la gran prensa, como para abrirle camino a Ocean Infinity y el Seabed Constructor.

## Tras la desaparición del ARA San Juan aparece el petróleo

Al mes siguiente de la desaparición del ARA San Juan ocurrida el 15 de noviembre, el 13 de diciembre, al festejarse el día del petróleo, el ex ministro de Energía y Minería y ex CEO de Shell, Juan José Aranguren, en el almuerzo organizado por el IAPG (Instituto Argentino del Petróleo) controlado por la megapetroleras, anuncio:

*«Tenemos una de las áreas del mundo menos exploradas del mundo que es nuestra plataforma continental, por lo tanto hoy estamos informando que lanzaremos la Ronda 1 del Plan de Exploración offshore para julio del año próximo. Esta primera ronda va a incluir una vasta región de la Plataforma Austral*

*Norte (5.000 km2); la Cuenca Malvinas Oeste (90.000km2) y la Cuenca Argentina Norte (130.000 km2)».*



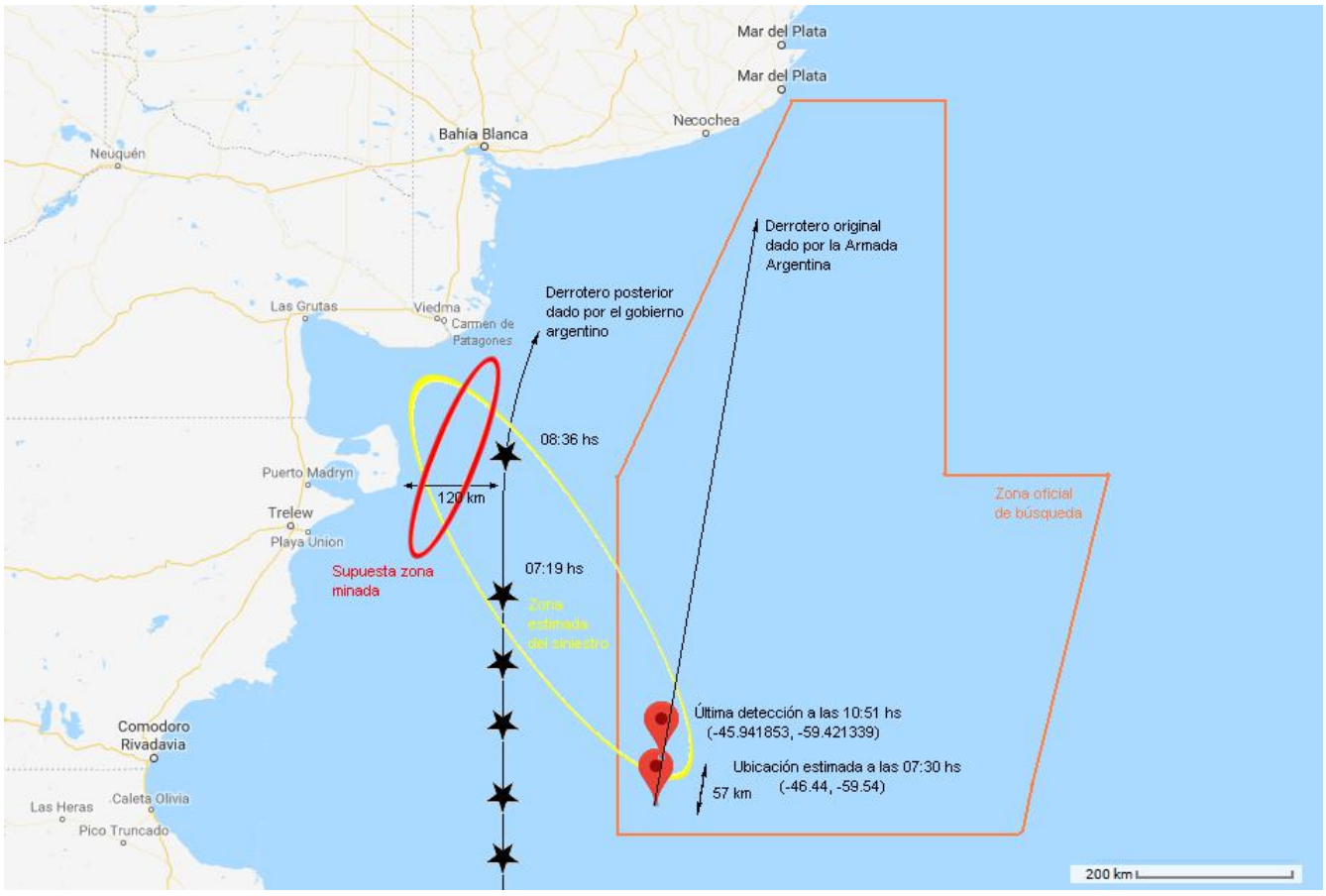

https://www.argentina.gob.ar/noticias/aranguren-anuncio-la-ronda-1-de-exploracion-petrolera-costa-afuera

Al respecto el comunicado del ministerio afirmaba: "*La Costa Afuera argentina es uno de los* ***espacios más extensos y menos explorados con potencial de recursos hidrocarburíferos a nivel global, configurando una oportunidad única*** *para la atracción de inversiones al país, y uno de los proyectos más importantes que tiene la Argentina para extender el horizonte de las reservas de gas y petróleo. Los bloques incluidos en la Ronda 1 están ubicados en las áreas ubicadas en la Cuenca Austral, Malvinas Oeste y el sector norte de la Cuenca Argentina (ver*

*mapa).*

*“Se espera recibir las ofertas en el mes de noviembre de 2018 para adjudicar los Permisos Exploratorios a finales del mismo año. El ministro destacó también que «esta primera etapa será seguida en el año 2019 por una segunda Ronda, en la cual incorporaremos la Cuenca Argentina Sur que cuenta con un área aproximada de 120.000 km2”*.

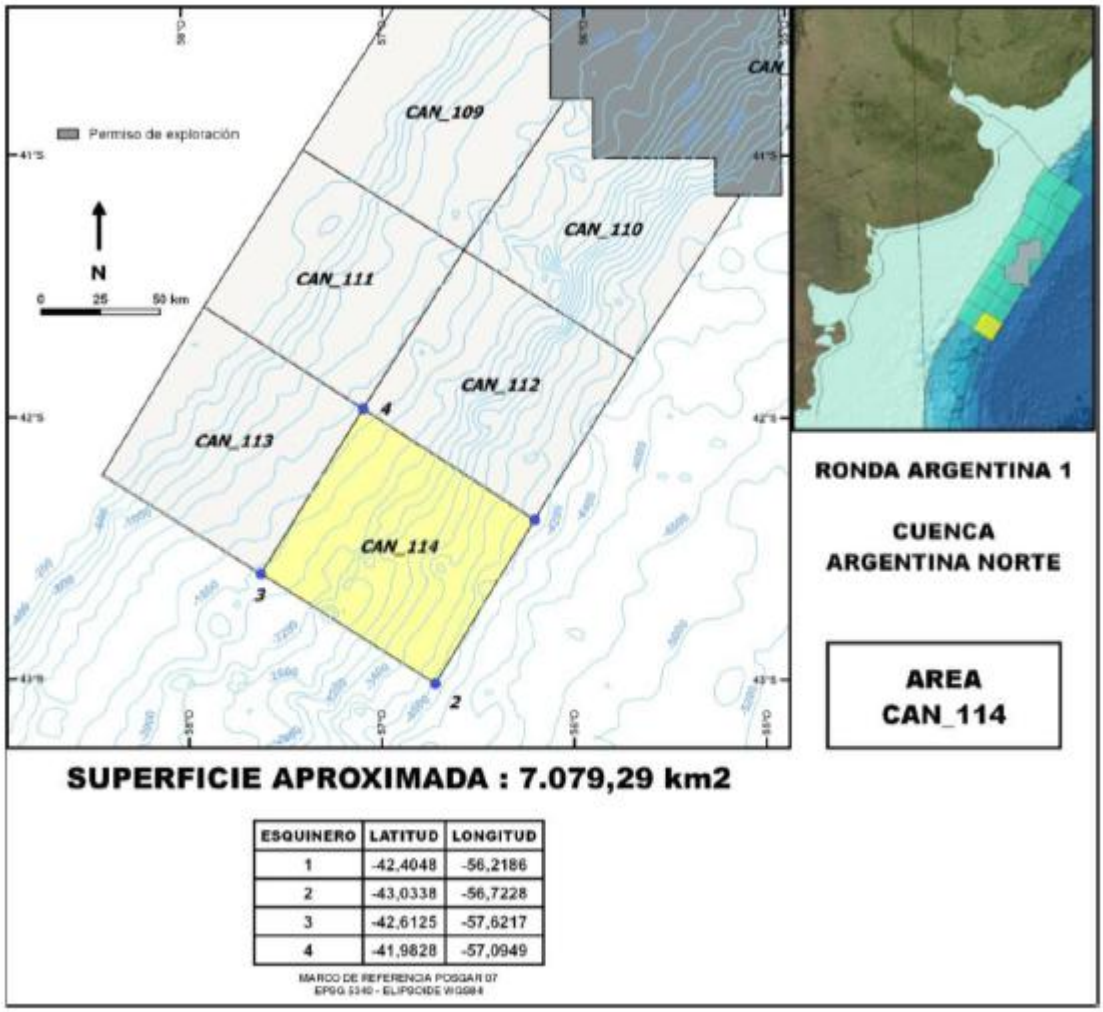
Respecto estos anuncios resulta notable la coincidencia del área de búsqueda del submarino San Juan, con las áreas de exploración petrolera a licitar. Tal como se puede apreciar en el siguiente mapa, confeccionado por uno de los expertos dedicados a analizar el siniestro del ARA San Juan. Correspondiendo ambas áreas, la de búsqueda del ARA San Juan y la de exploración petrolera, a una gran extensión marítima que va desde Mar del Plata hasta Caleta Olivia, ciudad donde está radicada la causa por la desaparición del ARA San Juan.




Las áreas petrolíferas coincidentes con la de la búsqueda del ARA San Juan, están divididas en el área Argentina Norte,

Malvinas Oeste, y Argentina Sur, y se encuentran ubicadas en el borde de la plataforma marítima argentina, en cuyo abismo se hundió el ARA San Juan. Correspondiendo precisamente la última de esas áreas, al lugar del siniestro de este, conforme se puede apreciar en la imagen de la portada.

Por su parte la ronda licitatoria 1 que actualmente se ha convocado a concurso, correspondiente al Area Argentina Norte, llega hasta las coordenadas 42 º y 57º como se puede ver en la siguiente imagen, extendiéndose hasta cerca de la ubicación en que se encontró al ARA San Juan, en las coordenadas 46 º y




60º.

## El Gobierno valorizó la información privilegiada obtenida por el Seabed Constructor

El Seabed Constructor comenzó su tarea de búsqueda del ARA San Juan a principios de septiembre, contando para ello con un plazo mínimo de 60 días. Y al respecto el periodista de CLARIN

Daniel Santoro, el mismo día que en se conoció el hallazgo del ARA San Juan, planteo una serie de **inquietantes interrogantes**, en la nota con su firma ***"Submarino ARA San Juan: dudas sobre el derrotero que hizo el Seabed para buscarlo*** *– Dejó para lo último una pista encontrada por un buque chileno. Y terminó su trabajo en la zona recomendada por Estados Unidos y Gran Bretaña" (16-11-18)*.

https://www.clarin.com/politica/dudas-derrotero-hizo-seabed-buscar-submarino-san-juan_0_YTfa3WW_e.html

Santoro dice en su nota: *"Más allá del hallazgo, la forma en que se buscó **abre una serie de interrogantes** que se preguntan los expertos submarinistas: ¿Por qué los observadores de la Armada y de los familiares embarcados en el Seabed **no tenían acceso** al cuarto de procesamiento ni a las imágenes crudas que mandaban los minisubmarinos? ¿Por qué el Seabed empezó su primera etapa de la búsqueda, que duró dos meses, con las áreas no prioritarias fijadas en el operativo internacional?"*

*"¿Por qué se buscó **recién ahora** en la zona que la Armada **ya había indicado en noviembre de 2017** como la más probable para encontrarlo? ¿Por qué se mandaron medios a zonas de las que se sabía que, por estudios de cinemática, **era imposible que el San Juan estuviera**? ¿Por qué se tomaron los indicios de supuestos ruidos de golpes en el casco como válidos o probables cuando toda la evidencia técnica sustentaba sus descartes como puntos de contacto? Según el contrato, ¿la empresa Ocean Infity **podrá hacer uso de toda la información estratégica del lecho marino argentino que juntó en estos días**? Y la última duda: ¿se esperó buscar en esta área **para llegar cerca de la fecha del primer aniversario y así tener más impacto?"***

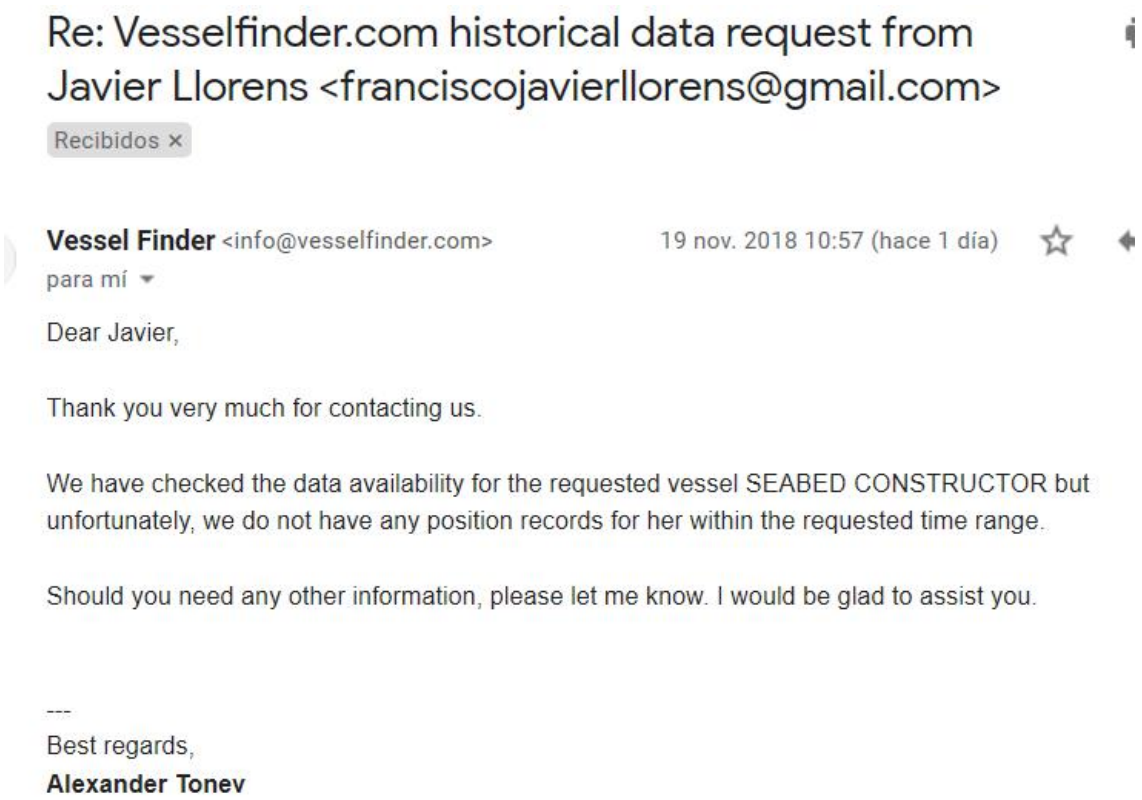
*"Una de las respuestas… es que el 6 de noviembre el Gobierno **lanzó una licitación para la búsqueda de petróleo y gas en el mar argentino y hay 20 multinacionales interesadas**. Algunas de las áreas a licitar coinciden con las áreas rastreadas para*

*buscar el San Juan.”*

Stripteasedelpoder trato de averiguar concretamente que áreas habían sido barridas por el Seabed Constructor en su búsqueda del ARA San Juan. Solicitando para ello al sitio de información marítima Vessel Finder (Buscador de Buques) los trayectos efectuados por el Seabed Constructor entre el 1 de septiembre y el 16 de noviembre de este año.

https://www.vesselfinder.com

Y vía mail, con la firma de Alexander Tonev, obtuvo la inusitada respuesta de que no existían registros de los trayectos del Seabed Constructor durante ese interregno, como se puede apreciar en el siguiente facsímil. Planteando así el hecho de qué, como un macabro cazador furtivo de información geológica marítima, el Seabed Constructor se habría desplazado durante esas operaciones, sin conexión satelital, para no dejar rastro alguno de su tortuoso operar.



Re: Vesselfinder.com historical data request from Javier Llorens <franciscojavierllorens@gmail.com>

Recibidos ×

**Vessel Finder** <info@vesselfinder.com> 19 nov. 2018 10:57 (hace 1 día)

para mí

Dear Javier,

Thank you very much for contacting us.

We have checked the data availability for the requested vessel SEABED CONSTRUCTOR but unfortunately, we do not have any position records for her within the requested time range.

Should you need any other information, please let me know. I would be glad to assist you.

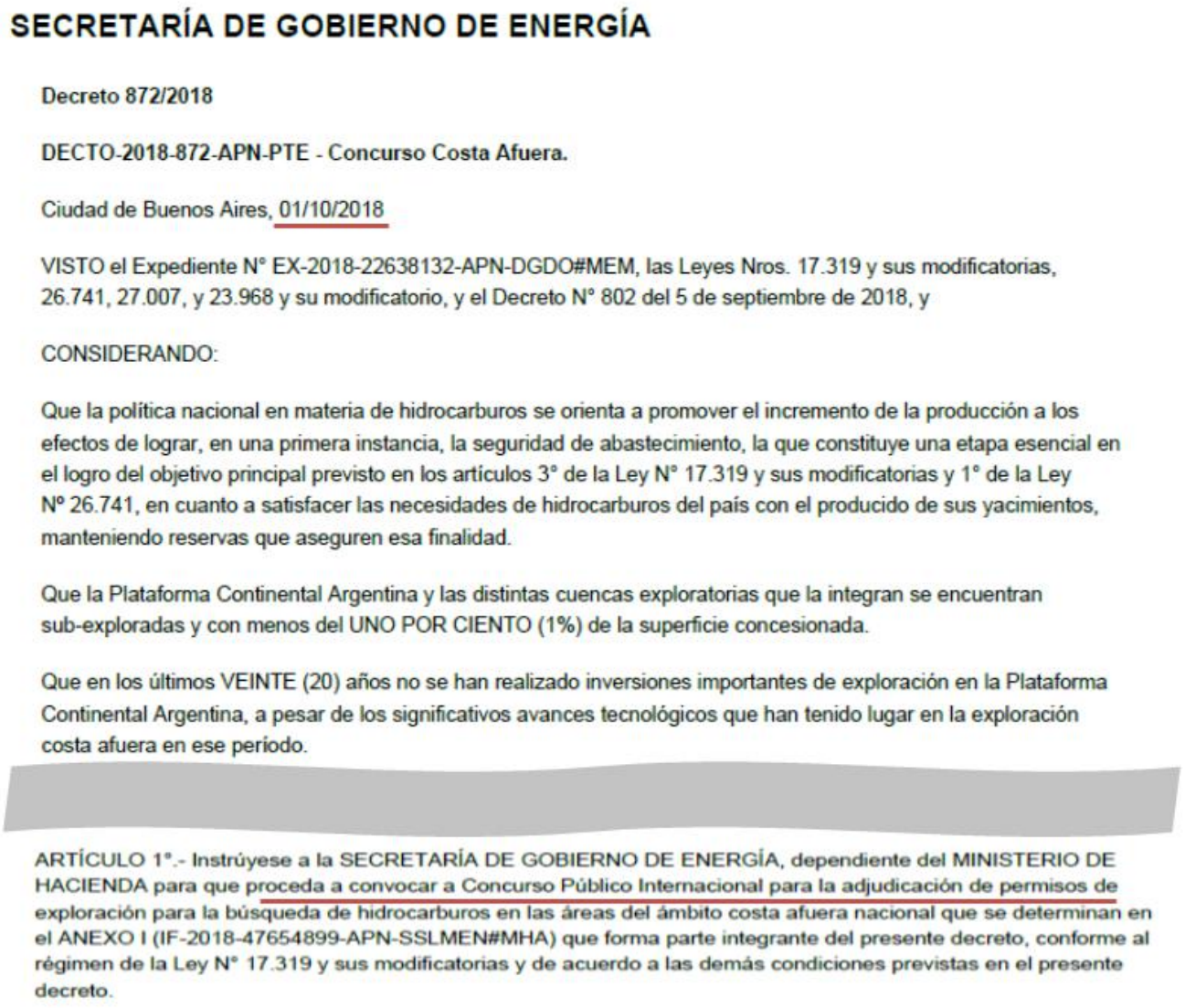
---

Best regards,

**Alexander Tonev**

Lo que Santoro evitó enteramente profundizar es que si el Seabed Constructor obtuvo información geológica furtiva, de

esa manera artera y macabra, ella extrañamente fue valorizada por el mismo Gobierno Nacional. Con el decreto que el presidente Mauricio Macri firmó el 1 de octubre del corriente (872/18), al mes del inicio de las operaciones por parte del Seabed Constructor. Instruyendo a la secretaria de Energía a que llamara a Concurso Público Internacional para la adjudicación de las áreas integrantes del Area Argentina Norte



**SECRETARÍA DE GOBIERNO DE ENERGÍA**

**Decreto 872/2018**

**DECTO-2018-872-APN-PTE - Concurso Costa Afuera.**

Ciudad de Buenos Aires, 01/10/2018

VISTO el Expediente N° EX-2018-22638132-APN-DGDO#MEM, las Leyes Nros. 17.319 y sus modificatorias, 26.741, 27.007, y 23.968 y su modificatorio, y el Decreto N° 802 del 5 de septiembre de 2018, y

CONSIDERANDO:

Que la política nacional en materia de hidrocarburos se orienta a promover el incremento de la producción a los efectos de lograr, en una primera instancia, la seguridad de abastecimiento, la que constituye una etapa esencial en el logro del objetivo principal previsto en los artículos 3° de la Ley N° 17.319 y sus modificatorias y 1° de la Ley Nº 26.741, en cuanto a satisfacer las necesidades de hidrocarburos del país con el producido de sus yacimientos, manteniendo reservas que aseguren esa finalidad.

Que la Plataforma Continental Argentina y las distintas cuencas exploratorias que la integran se encuentran sub-exploradas y con menos del UNO POR CIENTO (1%) de la superficie concesionada.

Que en los últimos VEINTE (20) años no se han realizado inversiones importantes de exploración en la Plataforma Continental Argentina, a pesar de los significativos avances tecnológicos que han tenido lugar en la exploración costa afuera en ese período.

ARTÍCULO 1°.- Instrúyese a la SECRETARÍA DE GOBIERNO DE ENERGÍA, dependiente del MINISTERIO DE HACIENDA para que proceda a convocar a Concurso Público Internacional para la adjudicación de permisos de exploración para la búsqueda de hidrocarburos en las áreas del ámbito costa afuera nacional que se determinan en el ANEXO I (IF-2018-47654899-APN-SSLMEN#MHA) que forma parte integrante del presente decreto, conforme al régimen de la Ley N° 17.319 y sus modificatorias y de acuerdo a las demás condiciones previstas en el presente decreto.

.

Por su parte el secretario de Energía Javier Iguacel, doce días antes de que se anunciara el hallazgo del ARA San Juan, ratificó esa sorpresiva valorización gubernamental de la información furtiva que en forma macabra habría obtenido el Seabed Constructor, con el dictado de una resolución convocando a dicho concurso (65/18).

**MINISTERIO DE HACIENDA**
**SECRETARÍA DE GOBIERNO DE ENERGÍA**
**Resolución 65/2018**

**RESOL-2018-65-APN-SGE#MHA**

Ciudad de Buenos Aires, 04/11/2018

VISTO el Expediente N° EX-2018-22638132-APN-DGDO#MEM, las Leyes Nros. 17.319, 26.741, 27.007 y 23.968, y el Decreto N° 872 del 1 de octubre de 2018, y

CONSIDERANDO:

Que la política implementada por el PODER EJECUTIVO NACIONAL en materia de hidrocarburos promueve, a través de los diversos programas que la integran, la incorporación de nuevas reservas y la recuperación de la producción, todo ello con el fin de lograr la seguridad de abastecimiento y, desde allí, en forma paulatina, cumplir el objetivo principal establecido en el artículo 3° de la Ley N° 17.319 y en el artículo 1° de la Ley N° 26.741 de satisfacer las necesidades de hidrocarburos del país con el producido de sus yacimientos.

Que en dicho marco se propicia incrementar el conocimiento, la exploración y producción de las áreas Costa Afuera ubicadas en la Plataforma Continental Argentina, a través de inversiones efectivas en tareas de prospección sísmica y exploratorias en general, por parte de empresas con capacidad técnica y financiera requeridas para tales emprendimientos, que aporten tecnología, equipos, maquinarias y demás inversiones necesarias, en cada una de las áreas que se adjudiquen.

EL SECRETARIO DE GOBIERNO DE ENERGÍA

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Convócase a Concurso Público Internacional Costa Afuera N° 1 para la adjudicación de permisos de exploración para la búsqueda de hidrocarburos en las áreas del ámbito Costa Afuera Nacional que se determinan en el Anexo I (IF-2018-47654899-APN-SSLMEN#MHA), conforme al régimen de la Ley N° 17.319 y de acuerdo a las condiciones establecidas en el Decreto N° 872 del 1° de octubre de 2018.

ARTÍCULO 2°.- Apruébase el Pliego de Bases y Condiciones que regirá el Concurso Público Internacional Costa Afuera N° 1, que integra la presente medida como Anexo II (IF-2018-56212999-APN-SSLMEN#MHA).

## La huida del Seabed Constructor hacia Sudáfrica y la confusión de la prensa

Otra notable evidencia de la mala fe y el macabro accionar de Ocean Infinity y su buque Seabed Constructor, para obtener información geológica furtiva y lucro económico colateral con su venta, contando para ello con la complicidad objetiva del Gobierno, consiste en el hecho de que inusitadamente, en lugar de regresar triunfalmente a Argentina, para desembarcar a los miembros de la Armada y los familiares de las víctimas y florearse de su éxito, emprendió una rauda huida hacia Ciudad del Cabo en Sudáfrica, desde donde había venido.

Puerto desde donde se reembarcara a la tripulación argentina hacia nuestro país, por vía aérea. Prometiendo además entregar 67 mil imágenes capturadas sobre los restos del submarino ARA San Juan. Cuando no le habría demandado más de medio día de navegación acercarse a la costa argentina para desembarcar a los argentinos, reabastecerse, y entregar dicha documentación a la jueza federal con sede en Caleta Olivia, **Marta Yáñez,** actuante en el siniestro.

Pero no lo hizo, seguramente invadido por el sano temor, a raíz de lo sucedido en Islandia, que ella u otro juez ordenara una requisa del buque, para incautar toda la información obtenida durante el periplo de búsqueda del ARA San Juan. Y para evitar ello, habría demandado los servicios de un buque tanquero para poder repostar combustible en alta mar, y emprender la huida hacia Ciudad del Cabo.

Esta actitud opaca por parte del Seabed Constructor, se vio completada con la confusa y contradictoria cobertura que hizo la gran prensa argentina del acontecimiento del hallazgo del ARA San Juan. Como para aturdir a la opinión pública, pese el autobombo que hace, asegurando que suministra información verificada por un editor responsable, que más bien parece responsable de fake news.

Como el caso de CLARIN, cuyos detalles respecto el hallazgo dependían del cronista que lo tratara. Brindando así sucesivas versiones altamente contradictorias, de que el Seabed Constructor había omitido revisar el punto del hallazgo. Que cuando ya estaba rumbo hacia Sudáfrica reviso la cartografía, y tuvo que regresar para verificarlo. Que no, que lo había dejado para el final, porque se trataba de un área dificultosa, habiendo comenzado por las más fáciles.

Que el lugar del hallazgo se trataba de un punto “C” altamente probable, que había sido señalado por el sonar de alta performance del buque chileno “Cabo de Hornos”, dando cuenta de la existencia de un objeto de 60 metros, del largo del

submarino. Que no, que era un punto “b”, siendo lo más probable que fueran formaciones rocosas.

Que era el lugar donde se habían detectado golpes en el casco. Que no, que era el lugar más probable, por haber sido señalado por la CTBTO (Organización del Tratado de Prohibición Completa de los Ensayos Nucleares) que había registrado una “anomalía hidroacústica”, consistente en una potente explosión-implosión.

Llegando el cronista de florida verba Nicolás Wiñazki, a la cumbre de la improvisación y desconocimiento del tema, al señalar que esa anomalía había sido detectada por *“un organismo internacional encargado de la seguridad de los submarinos que surcan furtivos los mares del mundo”* **(*“Un año de misterios, errores, adivinos y conspiraciones”,*** 18/11/18**)**

A todo esto se sumó el **extraño anticipo** que se le escapó al presidente Macri, al expresar el 16 de noviembre en el acto de conmemoración del aniversario de la desaparición del ARA San Juan**, un día previo a su hallazgo:** *“quiero decirles que tengo la profunda esperanza, que esta bandera, en días, pronto será plantada en el mar argentino, en el recuerdo de nuestros 44 tripulantes, que quedarán en la memoria y en el corazón de todos los argentinos para siempre.”*

https://www.casarosada.gob.ar/informacion/discursos/44162-el-presidente-mauricio-macri-en-el-acto-de-reconocimiento-al-ara-san-juan-y-sus-tripulantes

Lo que hizo sospechar a familiares de los marinos desaparecidos, que todo estaba **previsto y guionado**. Lo cual también lo revela la frase que lanzó el abogado Luis Tagliapietra, padre de unos de los marinos desaparecidos, al dar a conocer el hallazgo: ***“¡Los encontramos. Como en una historia de película cuando ya parecía todo terminado!”***

https://www.lanacion.com.ar/2195140-un-jefe-naval-le-anticipo-jueza-yanez

Habiendo existido previamente, amplio márgenes de tiempo y espacio, como para que el Seabed Constructor efectuara una pre exploración petrolera. Cuyos datos adquirieron un alto valor venal, que se puede estimar en cientos de millones de dólares, y geopolítico, con el paralelo llamada a concurso de exploración convocado por el Gobierno.

Así el Seabed Constructor no cobrará por "ventanilla única" por sus servicios, como dice su propaganda, sino que lo hará a través de dos ventanillas. La del Gobierno,  y la de los mega intereses existentes en torno la explotación del petróleo. Haciendo un altamente lucrativo negocio, con la complicidad del Gobierno, a costa de los 44 marinos fallecidos del ARA San Juan, y la tremenda angustia y desazón de sus familiares.

## Todo se cuece en La Haya, sede de la Royal Dutch Shell, para todo el mundo

La resolución del secretario de Energía Iguacel llamando a concurso para la explotación de las áreas en cuestión, donde yacen los tripulantes del ARA San Juan, prevé la **no intervención de la justicia argentina** en el caso de conflictos con el contratista, si el monto de este supera los 20 millones de dólares, que son monedas en el mundo del petróleo.

Consagra así para esos territorios marítimos argentinos donde se produjo la tragedia del ARA San Juan, la extraterritorialidad y prorroga de jurisdicción a favor de tribunales arbitrales internacionales. Con sede en un Estado que sea parte en la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras.

Esa Convención de la ONU, conocida como CNUDMI, fue firmada por Argentina y otros 23 países en el año 1958. Pero luego se agregaron a ella otros numerosos países, entre ellos las dos potencias petroleras de EEUU y el Reino Unido, siendo actualmente 159. Los que en esencia se obligan a reconocer y ejecutar en sus países, cualquier sentencia arbitral que

recaiga contra países miembros de la convención.

Resultando así algo mucho más peligroso que el CIADI (Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones) del Banco Mundial, que ha deparado amargas experiencias a Argentina. Al establecer una especie de justicia universal, como la que se intentó aplicar con el embargo a la fragata Libertad en el puerto africano de Ghana, para ejecutar una sentencia que había dictado el juez estadounidense Thomas Griesa en Nueva York. Lo cual fue anulado por el Tribunal Internacional del Derecho del Mar, con sede en Hamburgo, por considerar que se trataba de un buque de uso militar que podría derivar en un casus belli.

No obstante esa dura experiencia reciente, el actual Gobierno insiste en adherirse a esa justicia universal, mediante la intervención de tres árbitros, cuyo fallo será inapelable. Dos de ellos nombrados por las partes, y el tercero en caso de controversia -junto con otros asuntos- por el Secretario General la Corte Permanente de Arbitraje (CPA) con sede en La Haya. Lo que en definitiva supone entregarse en manos del diplomático **holandés Hugo Hans Siblesz**, quien se desempeña actualmente en ese cargo, el que es inveteradamente cubierto por un ciudadano holandés.

La Haya es la sede del gobierno holandés, pero no su capital. Y actualmente desde el 2005, es también la sede y residencia fiscal de la legendaria petrolera angloholandesa Royal Ducth Shell PLC, que tiene su domicilio social en Londres, en cuya Bolsa cotizan principalmente sus acciones.

Tanto el Reino Unido, como Holanda, Dinamarca, y Noruega, le deben su actual bienestar, que está en los niveles más altos del mundo, a la explotación del gas y petróleo en el Mar del Norte. Por ello se puede decir que son países que apestan a petróleo, aunque traten de disimularlo. El que actualmente está en vías de declinación, y por ello buscan fuentes alternativas de cualquier manera. Existiendo además un

importante equipamiento ocioso, como da cuenta el Seabed Constructor.

Siendo esta la única explicación de la obstinación del Reino Unido respecto las Malvinas, máxime ante la posibilidad actual de que Escocia, que detenta la jurisdicción sobre el petróleo, se escinda del Reino Unido, con motivo del Brexit. Con la excusa de defender la autodeterminación de 1.500 isleños, no obstante haber hecho todo lo contrario en el archipiélago de Chagos, expulsando a  su población nativa.

Y también es la explicación de la macabra conducta de Ocean Infinity y el Seabed Constructor, contando con la complicidad del Gobierno, que explotaron la tragedia de los 44 tripulantes del ARA San Juan, para hacerse furtivamente dueños de la valiosa información geológica del subsuelo donde estos yacen.-