

**TRIBUNAL DE APELACIONES DE SANCIONES
EN TEMAS DE ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN**

SALA 2

RESOLUCIÓN N° 236-2018-OS/TASTEM-S2

Lima, 20 de agosto de 2018

VISTO:

El Expediente N° 201400044427 que contiene el recurso de apelación interpuesto por SAVIA PERÚ S.A., representada por el señor José Luis Salazar Ramírez, contra la Resolución de División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos N° 2536-2017-OS/DSHL del 20 de diciembre de 2017, mediante la cual se la sancionó por incumplir normas de seguridad del subsector de hidrocarburos.

CONSIDERANDO:

1. Mediante Resolución de División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos N° 2536-2017-OS/DSHL del 20 de diciembre de 2017, se sancionó a SAVIA PERÚ S.A., en adelante SAVIA, con una multa de 7.16 (siete con dieciséis centésimas) UIT, por incumplir el Reglamento de las Actividades de Exploración y Explotación de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 032-2004-EM, según se detalla en el siguiente cuadro:

INFRACCIÓN	TIPIFICACIÓN	SANCIÓN
<p>Artículo 14° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 032-2004-EM¹</p> <p>La empresa no verificó el cumplimiento de lo dispuesto en el Manual de Operaciones para Barcazas.</p> <p>Al respecto, del análisis del documento: "Manual de Operaciones para Barcazas", en el segundo párrafo del capítulo XI. MANIOBRAS Y SERVICIOS, se establecen las condiciones indispensables que deben ser verificadas por el Capitán de la Barcaza, quien debe asegurarse que se cuenta con las dotaciones requeridas antes de realizar un servicio de operaciones. Para ello, deberá efectuar una planificación inicial consistente en conocer, entre otros: el comportamiento en velocidad y estado de los "winches" y sus cables, el tipo de maniobra a aplicar, las características del servicio y el nuevo punto de destino (profundidad, tipo de fondo, plano de líneas submarinas, características de la costa, dirección del viento y corrientes); además, en el ítem 10) del cuarto párrafo de dicho capítulo, se establece, entre otras obligaciones, la verificación de las maniobras de fondeo (ancla, grilletes, cadena, cables, orinques).</p>	Numeral 2.8.2 ²	7.16 UIT

¹ Decreto Supremo N° 032-2004-EM

"Artículo 14°.- Responsabilidades.- El Contratista será responsable de la ejecución del trabajo en concordancia con las normas y los reglamentos de seguridad aplicables, así como de las buenas prácticas de trabajo de la industria del petróleo."

² Resolución N° 271-2012-OS/CD

Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos
Rubro 2. Técnicas y/o Seguridad

2.8 Incumplimiento de los procedimientos, normas de ejecución de trabajos de capacitación, instrucción, adiestramiento y/o de información

2.8.2. Al personal propio y/o contratado de contratistas y subcontratistas (directa o indirectamente)

Base legal: Arts. 14°, 17° literales b), e), f) y j), 20° literales a), d) y f), 25°, 102°, 103°, 110°, 140°, 261° del Reglamento aprobado por D.S. N° 032-2004-EM.

Multa: Hasta 350 UIT

<p>Asimismo, en el subcapítulo 5. MANIOBRAS DE POSICIONAMIENTO / FONDEO / RECOJO DE ANCLAS / DESPLAZAMIENTO DE BARCAZAS, respecto a las maniobras realizadas antes del posicionamiento de una barcaza de servicio de operaciones, establece en el numeral 6), entre otras acciones, cumplir con verificar las características de la zona de trabajo (profundidad, dirección de corrientes, viento, características del fondo, presencia de líneas submarinas); del mismo modo, respecto a las maniobras realizadas antes del alejamiento y recuperación de anclas, entre otras acciones principales, exige cumplir con verificar que la Barcaza esté libre para separarse. Sin embargo, de la descripción del siniestro, que se indica en el numeral 3, del Informe Final de Siniestros (Formato No. 5), remitido por la empresa fiscalizada, se advierte que la Barcaza “Jade 1”, una vez posicionada en la zona marina citada, procedió a levantar su ancla, en la cual uno de sus elementos se enganchó con la tubería submarina de transferencia de crudo de 6 5/8” de diámetro externo (OD), del circuito LO14 – LO10, y la arrastró ocasionando su deformación y consecuente fuga de hidrocarburos por la fisura originada producto de las maniobras ejecutadas por dicha barcaza y que abarcan desde su posicionamiento hasta su alejamiento, las mismas que fueron realizadas en condiciones inseguras.</p> <p>De otro lado, en dicho informe final se ha determinado como causas del siniestro: i) el cable del ancla enganchó la línea de crudo del circuito LO14-LO10, provocando su deformación y fisura, y, ii) no se verificó, en forma visual ni a través de instrumentación (de ser el caso), la excesiva tensión durante la maniobra de recojo del ancla. En ese sentido, desde el punto de vista técnico y de seguridad, conforme a lo declarado por la propia empresa fiscalizada, el derrame de hidrocarburos, se produjo porque no se cumplió con verificar la presencia de líneas submarinas, la cual es una de la principales características de la zona de trabajo, Lobitos Mar; característica sobre la cual la Barcaza “Jade 1” realizó su servicio de operaciones y que abarcaron todas las maniobras ejecutadas por dicha Barcaza desde su posicionamiento hasta su alejamiento; además, puesto que no se cumplió con verificar lo dispuesto por parte de los niveles de supervisión que se mencionan en el “Manual de Operaciones para Barcazas”, todas las maniobras asociadas al servicio de operaciones, realizadas en la fecha del siniestro, fueron realizadas en condiciones inseguras.</p>		
Multa		7.16 UIT³

Como antecedentes, cabe señalar los siguientes:

- a) El presente procedimiento se vincula al siniestro en el Lote Z-2B a cargo de la empresa SAVIA PERÚ S.A., ocurrido el 2 de abril de 2014 a las 12:30 horas, en circunstancias que, mientras la barcaza “Jade I” procedía a levantar su ancla de proa babor, el cable de ésta se enganchó y arrastró la tubería submarina de transferencia de crudo de 6 5/8"OD del circuito L014 – L010, produciéndose su deformación, fisura y consecuente fuga. La empresa fiscalizada señala que se derramó un volumen aproximado de 9 barriles, recuperándose solo 1 barril. Además, indicó que la causa del siniestro fue la falta de atención de los capitanes del remolcador “Enny” y de la barcaza “Jade I”, al no advertir oportunamente la excesiva tensión durante el levantamiento del ancla.
- b) El 3 de abril de 2014 a las 12:13 horas, se recibió vía fax la Carta N° SP-OM-461- 2014, en la cual se adjuntó el Informe Preliminar de Siniestros (Formato N° 2) de la empresa SAVIA, el que posteriormente fue ingresado con escrito de registro N° 201400044427.

³ Para la determinación y graduación de la sanción se observó lo señalado en el Informe Final de Procedimiento Administrativo Sancionador N° 2229-2015-OS-GFHL/UPPD de fecha 16 de noviembre de 2014, obrante de fojas 130 a 133 del expediente. Asimismo, de acuerdo al referido Informe, se aplicó la Metodología General para la Determinación de Sanciones por Infracciones Administrativas que no cuentan con criterios específicos de sanción, aprobados por Resolución de Gerencia General N° 352 de fecha 19 de agosto de 2011.

- c) Por escrito de registro N° 201400044427, mediante Carta N° SP-OM-549-2014 de fecha 16 de abril de 2014, SAVIA responsable del Lote Z-2B, presentó el Informe Final de Siniestros (Formato N° 5) del derrame de crudo.
- d) A través del Oficio N° 2334-2014-OS-GFHL/UPPD notificado el 21 de mayo de 2014, OSINERGMIN solicitó información adicional para la evaluación del siniestro ocurrido el 2 de abril del 2014, en el Lote Z-2B.
- e) Mediante Carta N° SP-OM-753-2014 de fecha 04 de junio de 2014, la empresa SAVIA solicitó ampliación de plazo para la presentación de los documentos requeridos, concediéndosele una ampliación de diez (10) días hábiles con Oficio N° 2729-2014-OS-GFHL/UPPD.
- f) Por Carta N° SP-OM-908-2014 ingresada con el registro N° 201400044427 de fecha 11 de julio de 2014, la empresa SAVIA presentó la información solicitada con Oficio N° 2334-2014-OS-GFHL/UPPD.
- g) Mediante Oficio N° 1081-2016-OS-DSHL notificado con fecha 26 de mayo de 2016, obrante a fojas 143 del expediente, se dio inicio al presente procedimiento administrativo sancionador⁴.
- h) Con Carta N° SP-OM-447-2016 registrada con el N° 201400044427, de fecha 2 de junio de 2016, la empresa SAVIA solicitó ampliación de plazo para la presentación de los documentos requeridos, en respuesta al Oficio N° 1081-2016-OS-DSHL.
- i) Por Oficio N° 2021-2016-OS-DSHL, notificado el 08 de junio de 2016, OSINERGMIN otorgó una ampliación de diez (10) días hábiles a la empresa fiscalizada para la presentación de los documentos requeridos con Oficio N° 1081-2016-OS-DSHL.
- j) A través de la Carta N° SP-OM-0059-2017, con escrito de registro N° 201400044427, de fecha 18 de enero del 2017, SAVIA presentó sus descargos.
- k) Mediante Oficio N° 3134-2017-OS-DSHL notificado el 14 de agosto de 2017, se trasladó a la empresa fiscalizada el Informe Final de Instrucción N° IFIN-003-2017-ABS de fecha 13 de junio de 2017. SAVIA no presentó sus descargos dentro del plazo legal, a pesar de haber sido correctamente notificada.
- l) En el Informe Final de Procedimiento Administrativo Sancionador N° 11-2017-AOT de fecha 20 de setiembre de 2017, que sustenta la Resolución N° 2536-2017-OS/DSHL se realizó el análisis de lo actuado en el presente expediente, recomendándose sancionar a SAVIA.

ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

2. Con escrito del 16 de enero de 2018, registrado por OSINERGMIN en el Expediente 201400044427, SAVIA interpuso recurso de apelación contra la Resolución de División de

⁴ Cabe precisar que al Oficio N° 1671-2015-OS-GFHL/UPPD, se adjuntó el Informe de Inicio de Procedimiento Administrativo Sancionador N° 1093-2015-OS-GFHL/UPPD, obrante a fojas 94 y 95 del expediente.

Supervisión de Hidrocarburos Líquidos N° 2536-2017-OS/DSHL, en atención a los siguientes argumentos:

Respecto a la supuesta vulneración al artículo 14° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 032-2004-EM

- a) Sostiene que no ha cometido infracción, ya que entregó a la empresa Cosmos, operadora de la Barcaza Jade I, al momento del incidente, los planos de las líneas submarinas tendidas en el área donde se realizarían los trabajos, hecho que se ha acreditado con la copia de la Carta N° SCAM-2013-46. Con ello, demostraría que el Capitán de la Barcaza Jade I sí contó con los planos de las líneas submarinas existentes en el área y los verificó, tal como se menciona en el ítem IX Maniobras y Servicios del procedimiento y en el ítem 5 del "Manual para Operaciones de Barcazas"⁵.

En base a ello, considera que la interpretación efectuada por OSINERGMIN en el Informe Final de Instrucción es errónea, al concluir que la ruptura de la línea y, en consecuencia, el derrame de hidrocarburos se produjo debido a que: 1) El cable del ancla enganchó la línea de crudo provocando su deformación; 2) no se verificó la excesiva tensión producida durante la maniobra. Sobre el particular, reitera que antes del inicio de cada trabajo de barcazas en zonas cercanas a las plataformas, su empresa siempre entrega a cada subcontratista los planos de las líneas existentes para que les sirva de guía para las operaciones a realizar.

Por tanto, al haberse acreditado que el Capitán sí había sido informado de la existencia de las líneas submarinas y que él había evaluado dicha información, se debe declarar fundado el recurso interpuesto y proceder a la revocación de la resolución impugnada.

Sobre la supuesta vulneración al Principio de Concurso de Infracciones

- b) Indica que con fecha 8 de abril de 2014 se les notificó el Auto de Apertura de Sumaria N° 023-2014; el cual inició la investigación para el esclarecimiento de los hechos ocurridos el día 2 de abril del 2014 en las plataformas LO10- LO14 y de la plataforma "U". Asimismo, el 17 de setiembre de 2014 les notificaron la Resolución de Capitanía N° 10-2014-M, mediante la cual, en el marco del procedimiento de investigación, se resolvió, entre otras cosas, lo siguiente: "*Artículo 2°. - Sancionar a la Empresa Savia Perú S.A, RUC. 20203058781, con una multa equivalente a 20 UIT por infringir el artículo F-020101 del Reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres por descargo o vertimiento de hidrocarburos en el mar, ríos y lagos navegables que provengan de naves, artefactos navales*

⁵ La recurrente indica que en el ítem IX Maniobras y Servicios del procedimiento "Manual para Operaciones de Barcazas" se detalla lo siguiente: "IX Maniobras y Servicios Para todo servicio el Capitán de la barcaza deberá mantener el control de las embarcaciones involucradas en la maniobra que se encuentren en su área y de todas aquellas que zarpen y arriben desde y a su barcaza. Antes de efectuar los servicios establecidos para Artefactos Navales, el Capitán de barcaza deberá asegurarse que se cuenta con las dotaciones requeridas, para lo cual deberá efectuar una planificación inicial consistente en: (...)

- Características del servicio y el nuevo punto de destino (profundidad, tipo de fondo, plano de líneas submarinas, características de la costa, dirección del viento y corrientes)." (el subrayado de la empresa)

Asimismo, en el ítem 5. del procedimiento "Manual para Operaciones de Barcazas" se detalla lo siguiente: "5. MANIOBRAS DE POSICIONAMIENTO/ FONDEO/ REOO DE ANCLAS / DESPLAZAMIENTO DE BACARCAZAS. POSICIONAMIENTO Para el posicionamiento de la Barcaza se deberá cumplir con el siguiente procedimiento: Antes: (...)

6. Verificar o solicitar información acerca de las características de la zona de trabajo (profundidad, dirección de corrientes, viento, características del fondo, presencia de líneas submarinas)." (el subrayado de la empresa)

e instalaciones acuáticas que estén conectadas o vinculadas con dichas aguas". Dichos documentos obran en el presente expediente.

Al respecto, precisa que tanto el procedimiento iniciado por OSINERGMIN como el de la Capitanía de Puerto de Talara tratan sobre la misma conducta que generó el derrame de hidrocarburos el 2 de abril de 2014; por lo que resulta aplicable el Principio de Concurso de Infracciones consagrado en el numeral 6 del artículo 230° de la Ley N° 27444⁶, el mismo que establece que cuando una misma conducta califique como más de una infracción se aplicará la sanción prevista para la infracción de mayor gravedad.

c) En tal sentido, habiendo la Autoridad Marítima impuesto ya una sanción por una infracción ambiental de la misma gravedad, en virtud del mencionado Principio de Concurso de Infracciones, esta absorbe la nueva infracción planteada por OSINERGMIN, correspondiendo disponerse el archivo del presente procedimiento.

3. A través del Memorando N° DSHL-82-2016 recibido el 16 de abril de 2016, la División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos de OSINERGMIN remitió a esta Sala el expediente materia de análisis.

ANÁLISIS DE LOS ARGUMENTOS DEL RECURSO DE APELACIÓN

Sobre la supuesta vulneración al artículo 14° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 032-2004-EM

4. Con relación a lo señalado en el literal a) del numeral 2 de la presente resolución, cabe indicar que el artículo 1° de la Ley N° 27699, Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional de OSINERGMIN, y el artículo 89° del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 054-2001-PCM, establecen que la responsabilidad administrativa por el incumplimiento de las disposiciones legales y técnicas bajo el ámbito de competencia de OSINERGMIN es objetiva, por lo que es suficiente que se constate el incumplimiento de la norma para que SAVIA sea la responsable de la comisión de la infracción administrativa⁷.

⁶ La recurrente menciona el numeral 6 del artículo 230° de la LPAG que consagra el principio de Concurso de Infracciones: "Artículo 230.- Principios de la potestad sancionadora administrativa La potestad sancionadora de todas las entidades está regida adicionalmente por los siguientes principios especiales: (...) 6. Concurso de Infracciones. - Cuando una misma conducta califique como más de una infracción se aplicará la sanción prevista para la infracción de mayor gravedad, sin perjuicio que puedan exigirse las demás responsabilidades que establezcan las leyes.

Hace mención al autor Morón Urbina, Juan Carlos en Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Séptima Edición. Gaceta Jurídica. Lima 2008, que indica que: "La alternativa de la norma ante estos casos es la absorción de la sanción prevista para la infracción de menor gravedad, por la de mayor gravedad. Nótese que la absorción no se da en función de qué ilícito tiene una sanción más grave, lo que de por sí en caso de las penas diversas es dificultoso, sino más bien encarga a la autoridad escoger el ilícito "más grave" para absorber al menor. Si bien la pena establecida puede ser un indicador de gravedad, no necesariamente debe responder a esta circunstancia"

⁷ Ley N° 27699, Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía (OSINERG). "Artículo 1°.- Facultad de Tipificación
Toda acción u omisión que implique incumplimientos a las leyes, reglamentos y demás normas bajo ámbito de competencia del OSINERG constituye infracción sancionable. (...)"

Decreto Supremo N° 054-2001-PCM

"Artículo 89°.- Responsabilidad del Infractor

La responsabilidad del infractor en caso de procedimientos administrativos sancionadores que se sigan ante OSINERG, debe distinguirse de la responsabilidad civil o penal que se origine, de los hechos u omisiones que configuren infracción administrativa. La responsabilidad

De otro lado, el artículo 14° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 032-2004-EM, atribuye a las empresas contratistas la responsabilidad de la ejecución del trabajo conforme a las normas y reglamentos de seguridad aplicables, así como de acuerdo con las buenas prácticas de la industria del petróleo, lo cual implica que no solo deben establecerse procedimientos a seguir por sus trabajadores y capacitarlos respecto de aquellos, sino que además deben verificar que tales procedimientos sean cumplidos a cabalidad.

En tal sentido, la norma es clara al establecer la responsabilidad de las empresas contratistas, en este caso, SAVIA, de ejecutar las actividades que desarrolla en el Lote Z-2B conforme a las normas y buenas prácticas en la industria del petróleo, como lo es el documento aprobado por la propia empresa denominado procedimiento "Manual de Operaciones para Barcazas", con el objeto de garantizar que dichas actividades se realicen en condiciones de seguridad.⁸

En efecto, en el "Manual de Operaciones para Barcazas", obrante de fojas 59 a 83 del expediente, se advierte que en el segundo párrafo del capítulo XI. MANIOBRAS Y SERVICIOS del referido documento, se dispone que "Para todo servicio el capitán de la barcaza deberá mantener el control de las embarcaciones involucradas en la maniobra que se encuentre en su área y de todas aquellas que zarpen y arriben desde y a su barcaza". Asimismo, que "Antes de efectuar los servicios deberá asegurarse que se cuenta con las dotaciones requeridas, para lo cual deberá efectuar una planificación inicial consistente en:

- Conocer las características del artefacto naval
- Comportamiento en velocidad y estado de los winches y sus cables
- Condiciones meteorológicas
- Tipo de maniobra a aplicar
- Características del servicio y el nuevo punto de destino (profundidad, tipo de fondo, plano de líneas submarinas, características de la costa, dirección del viento y corrientes)."

Además, en el ítem 10 del cuarto párrafo del mismo capítulo, se establece, entre otras obligaciones, la verificación de las maniobras de fondeo (ancla, grilletes, cadena, cables, orinques). A su vez, en el subcapítulo 5 del mismo ítem XI, MANIOBRAS DE POSICIONAMIENTO/ FONDEO / RECOJO DE ANCLAS / DESPLAZAMIENTO DE BARCAZAS, respecto a las maniobras realizadas antes del posicionamiento de una barcaza de servicio de operaciones, establece en el numeral 6), entre otras acciones, cumplir con "verificar...información acerca de las características de la zona de trabajo (profundidad, dirección de corrientes, viento, características del fondo, presencia de líneas submarinas). Del mismo modo, respecto a las maniobras realizadas antes del alejamiento y recuperación de anclas, entre otras acciones principales, exige

administrativa por incumplimiento de las disposiciones legales, técnicas, derivadas de contratos de concesión y de las dictadas por OSINERGMIN es objetiva."

⁸ Decreto Supremo N° 043-2007-EM

"Artículo 3.- Glosario y Siglas

Para los fines del presente Reglamento se aplicarán las definiciones y siglas del presente artículo, las que reemplazan a las que se indican en el Glosario, Siglas y Abreviaturas del Sub Sector Hidrocarburos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 032-2002-EM.

En caso de discrepancia con otras normas, primarán las definiciones contenidas en el presente Reglamento y luego las contenidas en otras normas especiales.

A) Glosario: (...)

Seguridad: Las disciplinas y el conjunto de Normas Técnicas, estándares y disposiciones nacionales y/o internacionales aplicables y buenas prácticas tendientes a prevenir, eliminar y/o controlar las posibles causas de Accidentes, daños al ambiente, riesgos industriales y/o Enfermedades Profesionales a las que está expuesto el Personal y las Instalaciones de Hidrocarburos en las Actividades de Hidrocarburos."

cumplir con verificar que todas las líneas estén desconectadas y la Barcaza esté libre para separarse.

Sin embargo, conforme se indicó en el numeral 3 del Informe Final de Siniestros, obrante de fojas 6 a 9 del expediente, el cual fue remitido por SAVIA con ocasión de la ocurrencia del derrame, se describe lo ocurrido indicando, que la Barcaza "Jade 1", una vez posicionada en la zona marina citada, procedió a levantar su ancla, en la cual uno de sus elementos se enganchó con la tubería submarina de transferencia de crudo de 6 5/8" de diámetro externo (OD), del circuito LO14 – LO10, y la arrastró ocasionando su deformación y consecuente fuga de hidrocarburos por la fisura originada producto de las maniobras ejecutadas por dicha barcaza y que abarcan desde su posicionamiento hasta su alejamiento.

En ese sentido, se señala como causas del siniestro "i) el cable del ancla del lado proa babor de la Barcaza Jade, arrastró (enganchó) la línea submarina de transferencia de crudo de 6 5/8" del circuito LO14-LO10, provocando su deformación, y, ii) Falta de atención de los capitanes del remolcador Enny y la barcaza Jade I, al no advertir oportunamente la excesiva tensión durante el levantamiento del ancla". (Subrayado agregado)

Dicho Informe de Siniestro fue elaborado por la propia empresa recurrente, como consecuencia de haber investigado lo ocurrido en sus instalaciones, por lo que la información y las conclusiones señaladas en ellos constituyen Declaración Jurada conforme establece el artículo 85° del Reglamento General de OSINERGMIN⁹. En igual sentido, cabe indicar que el artículo 42° de la Ley N° 27444 dispone que toda Declaración Jurada se presume verificada por quien hace uso de ella, así como de contenido veraz para fines administrativos¹⁰.

Por lo tanto, conforme a lo declarado por SAVIA, se verifica que ésta no cumplió con el procedimiento antes citado, a fin de verificar y controlar los servicios, el estado de los winches y cables, la profundidad de las líneas submarinas, los planos de las mismas, el ancla y sus cables, toda vez que omitió realizar las maniobras y servicios en las condiciones establecidas, lo cual ocasionó que el cable del ancla se enganchara en la línea de crudo provocando su deformación y fisura durante la maniobra de recojo del ancla, lo que a su vez originó el derrame de hidrocarburos, advirtiéndose así un incumplimiento a lo dispuesto en la normativa vigente. Asimismo, SAVIA no puede pretender eximirse de la infracción indicando que entregó a su subcontratista los planos de las líneas existentes, ya que dicha medida no fue suficiente para asegurarse el cumplimiento del manual que indicaba que el capitán *antes de efectuar los servicios deberá asegurarse que se cuenta con las dotaciones requeridas*.

⁹ Decreto Supremo N° 054-2001-EM

Reglamento General de Osinergmin

"Artículo 85.- Carácter de la Información presentada a OSINERGMIN.

Toda la información que se presente o proporcione a los funcionarios de un órgano de OSINERGMIN tendrá el carácter de declaración jurada.

(...)"

¹⁰ Asimismo, conforme con el artículo 165° de la Ley del Procedimiento Administrativo General, no son objeto de probanza, entre otros, aquellos hechos que se hayan comprobado con ocasión del ejercicio de las funciones de la autoridad administrativa y los sujetos a la presunción de veracidad:

"Ley N° 27444:

Artículo 165.- Hechos no sujetos a actuación probatoria

No será actuada prueba respecto a hechos públicos o notorios, respecto a hechos alegados por las partes cuya prueba consta en los archivos de la entidad, sobre los que se haya comprobado con ocasión del ejercicio de sus funciones, o sujetos a la presunción de veracidad, sin perjuicio de su fiscalización posterior."

En efecto, se debe reiterar lo indicado en el Informe Final, en el sentido que la imputación consiste en no haber cumplido lo establecido en el documento *"Manual de Operaciones para Barcazas"*, toda vez que para realizar el servicio de operaciones debía haber efectuado una planificación inicial que no consistía solo en los planos, sino en conocer el comportamiento de la velocidad, el estado de los "winches" y sus cables, el tipo del fondo marino, la ubicación de las líneas submarinas, así como efectuar la verificación de las maniobras de fondeo; acciones que correspondían al Capitán de la barcaza, quien tiene la responsabilidad de asegurarse de que cuenta con las dotaciones requeridas antes de realizar un servicio de operaciones de este tipo.

Cabe agregar que SAVIA, como titular de las actividades de exploración y explotación de hidrocarburos del Lote Z-2B, tiene la entera responsabilidad de dar cumplimiento a las obligaciones contenidas en la normativa vigente aplicable al sub sector hidrocarburos. En atención a ello, correspondía a la recurrente adoptar las medidas necesarias a fin de cumplir con sus obligaciones conforme lo establecido en el Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 032-2004-EM.

Sobre la Carta N° SCAM-2013-46 del 09 de abril del 2014 de la empresa Cosmos, subcontratista de la empresa SAVIA, se debe hacer referencia a lo indicado en el Informe Final de Instrucción de la Primera Instancia, en el sentido, que la empresa en la bitácora de la Barcaza Jade I menciona la inexactitud de la ubicación o posición de las líneas submarinas, precisando que la empresa recurrente es responsable de mantener actualizados los planos de ubicación de las líneas submarinas del Lote Z-2B, en concordancia con las normas y los reglamentos de seguridad aplicables, así como de las buenas prácticas de trabajo de la industria del petróleo, de acuerdo al artículo 14° del Reglamento de Actividades de Exploración y Explotación de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 032-2004-EM, el cual establece que: *"El contratista será responsable de la ejecución del trabajo en concordancia con las normas y reglamentos de seguridad aplicables"*. Concluye que se han observado las siguientes omisiones: a) No haber realizado la verificación correcta de la altura/profundidad de las líneas submarinas, indicado en los planos correspondientes; b) No tener actualizado los planos mencionados, y entregados de esa manera a su subcontratista, incumpliendo lo que se establece en la norma.

En ese sentido, la responsabilidad por la infracción referida al incumplimiento de lo establecido en el artículo 14° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 032-2004-EM, recae sobre la empresa apelante, toda vez que es la responsable de asegurar, en su calidad de empresa titular contratista, que las actividades que se desarrollen en sus instalaciones se efectúen dentro de las mejores condiciones, respetando los procedimientos y las normas establecidas, así como las mejores prácticas en la industria del petróleo.

Por lo tanto, en aplicación del Principio de Presunción de Licitud¹¹, al haberse acreditado la comisión de la infracción, recaía en la recurrente la obligación de aportar los medios de prueba que acreditaran el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 217° del Reglamento aprobado

¹¹ Principio contenido en el numeral 9 del artículo 230° de la Ley N° 27444, concordado con el numeral 162.2 del artículo 162° de la misma Ley.

por Decreto Supremo N° 032-2004-EM, lo cual no ocurrió¹², por lo que correspondía a la Primera Instancia la imposición de la sanción respectiva, tal como ha sucedido en este procedimiento administrativo sancionador.

En consecuencia, ha quedado acreditado de manera objetiva que SAVIA PERÚ S.A. no cumplió con el procedimiento "Manual de Operaciones para Barcazas", infringiendo lo establecido en el artículo 14° del Reglamento. En consecuencia, se le impuso la sanción expresamente prevista por el ordenamiento normativo para casos como el que ha sido materia de análisis.

Por lo que, en virtud a lo expuesto en los párrafos precedentes, corresponde desestimar este extremo del recurso de apelación.

Sobre la supuesta vulneración al Principio de Concurso de Infracciones

5. Respecto a lo alegado en los literales b) y c) del numeral 2), se debe señalar que el Principio de Concurso de Infracciones establece que, cuando una conducta califique como más de una infracción, corresponde aplicar solo una, la más grave¹³.

En el presente caso, se imputa a la recurrente el incumplimiento del artículo 14° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 032-2004-EM, disposición que establece exigencias técnicas relativas a la seguridad en las operaciones de hidrocarburos, como contar con el Manual de Operaciones para Barcazas, según el cual se deben verificar las maniobras y operaciones de los servicios de la barcaza, correspondiendo al capitán verificar varias condiciones de seguridad, incluyendo las líneas submarinas. Dicho incumplimiento se encuentra debidamente tipificado en el numeral 2.8.2 de la Tipificación y Escala de multas y Sanciones de OSINERGMIN, aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 028-2003-OS/CD y sus modificatorias.

Por otro lado, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas imputó y sancionó a SAVIA conforme a la Resolución de Capitanía N° 10-2014-M por lo siguiente: "*Artículo 2°.- Sancionar a la Empresa Savia Perú S.A, RUC. 20203058781, con una multa equivalente a 20 UIT por infringir el artículo F-020101 del reglamento de la Ley de Control y Vigilancia de las Actividades Marítimas, Fluviales y Lacustres por descargo o vertimiento de hidrocarburos en el mar, ríos y lagos navegables que provengan de naves, artefactos navales e instalaciones acuáticas que estén conectadas o vinculadas con dichas aguas*". Del contenido de la mencionada resolución se advierte que son normas de competencia de dicha Capitanía que vigila las actividades marítimas (ocurrencias en el mar), distintas a las de competencia de OSINERGMIN que son de seguridad en el subsector hidrocarburos.

Sobre el particular, como se ha indicado en los numerales precedentes, las infracciones sancionadas no tienen como sustento la misma conducta o la misma base legal, toda vez que se sustentan en hechos distintos y tienen diferente fundamento, pues una se configuró por el

¹² No acredita que antes de la ocurrencia del siniestro o la fecha del mismo, esto es el 8 de setiembre de 2015, CNPC había implementado medidas prevenir la fuga del gas manteniendo sus instalaciones en buen estado.

¹³ Ley N° 27444:

Artículo 230° Principios de la potestad sancionadora administrativa

La potestad sancionadora de todas las entidades está regida por los siguientes principios especiales:

(...)

6. Concurso de Infracciones.- Cuando una misma conducta califique como más de una infracción se aplicará la sanción prevista para la infracción de mayor gravedad, sin perjuicio que puedan exigirse las demás responsabilidades que establezcan las leyes.

incumplimiento a un procedimiento sobre la operación de barcazas y las condiciones de seguridad en la elevación del ancla y las líneas submarinas, y la otra conducta es porque se encuentra prohibida la descarga o vertimiento de contaminantes y desechos en el mar que no cumplan con la legislación ambiental. Pese a ello, la administrada no realizó las acciones correctivas necesarias a fin de evitar derrames o fugas.

De acuerdo a lo expuesto, no se ha vulnerado el Principio de Concurso de Infracciones, correspondiendo desestimar lo alegado por SAVIA en estos extremos.



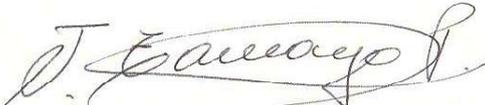
De conformidad con los numerales 16.1 y 16.3 del artículo 16° del Reglamento de los Órganos Resolutivos de OSINERGMIN, aprobado por Resolución N° 044-2018-OS/CD, y toda vez que no obra en el expediente administrativo mandato judicial alguno al que este Tribunal deba dar cumplimiento.

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar **INFUNDADO** el recurso de apelación interpuesto por SAVIA PERÚ S.A. contra la Resolución de División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos N° 2536-2017-OS/DSHL de fecha 20 de diciembre de 2017 y **CONFIRMAR** dicha resolución en todos sus extremos.

Artículo 2°.- Declarar agotada la vía administrativa.

Con la intervención de los señores vocales: Jesús Francisco Roberto Tamayo Pacheco, Héctor Adrián Chávay Rojas y José Luis Harmes Bouroncle.


JESÚS FRANCISCO ROBERTO TAMAYO PACHECO
PRESIDENTE