

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 103-2019-OS-DSHL**

Lima, 24 de abril del 2019

VISTOS:

El expediente N° 201800011690, que contiene entre otros actuados, el Informe de Instrucción N° 1056-2018-OS-DSHL-USEE de fecha 11 de junio de 2018, y el Informe Final de Instrucción N° 800-2018-OS-DSHL-USEE de fecha 31 de diciembre de 2018, referidos a los incumplimientos a la normativa vigente del subsector hidrocarburos, por parte de la empresa **SAVIA PERU S.A.** (en adelante, el Administrado), identificada con Registro Único de Contribuyentes (RUC) N° 20203058781.

CONSIDERANDO:

1. El día 8 de enero de 2018, aproximadamente a las 22:15 horas se produjo una colisión entre la embarcación Neptune Express contra el bote pesquero JOEL II, el cual estaba tripulado por tres pescadores; de los cuales, uno (1) de ellos falleció [REDACTED] y, dos (2) resultaron con lesiones leves (señores [REDACTED]).

Cabe precisar que la Embarcación Neptune Express, se encontraba realizando movilización de personal de la empresa Force Seal, quienes efectuaban labor de patrullaje nocturno por las plataformas marinas en la zona de Lobitos.

2. El día 9 de enero de 2018, Osinergmin¹ realizó una visita de supervisión al lugar del accidente, según consta en el Acta de Visita de Supervisión y/o Fiscalización N° 002424. En la citada diligencia se solicitó información al Administrado.
3. En relación al citado accidente, el Administrado presentó lo siguiente:
 - El 22 de enero de 2018, a través de la Plataforma Virtual de Osinergmin, registró el Informe Preliminar de Siniestros - Formato N° 2.
 - El 24 de enero de 2018, remitió el Informe Final de Siniestros - Formato N° 5.
4. Mediante la Carta N° 0036-SP-OM-2018 recibida el 16 de enero de 2018, el Administrado solicitó ampliación del plazo en 10 días hábiles, para la entrega de información complementaria, solicitada durante la visita de supervisión del 09 de enero de 2018.

Con Oficio N° 303-2018-OS-DSHL notificado el 05 de febrero de 2018, Osinergmin otorga, por única vez, la prórroga de cinco (05) días hábiles adicionales para la entrega de información complementaria.

A través de la Carta N° SP-OM-0114-2018, recibida el 06 de febrero del 2018, el Administrado presentó la información solicitada en la visita de supervisión del 09 de enero de 2018.

¹ A través de la Empresa Supervisora Consultoría y Servicios Ingenieros y Abogados S.A.C.

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 103-2019-OS-DSHL**

5. Conforme consta en el Informe de Instrucción N° 1056-2018-OS-DSHL-USEE² de fecha 11 de junio de 2018, en la instrucción realizada al Administrado, se verificaron los siguientes incumplimientos:

N°	Incumplimientos	Base Legal	Obligación Normativa
1	<p>No presentar el Informe Preliminar de Accidentes Graves o Fatales o Accidentes con Daños Materiales Graves, correspondiente al accidente de fecha 08 de enero de 2018.</p> <p>El 08 de enero de 2018, siendo las 22:15 horas, se produjo una colisión entre la embarcación Neptune Express tripulada por tres trabajadores de la empresa IMI del Perú y dos trabajadores de la empresa Force Seals contra un bote pesquero JOEL II, el cual, estaba tripulado por tres pescadores. La empresa fiscalizada, luego de la ocurrencia del mencionado accidente, no cumplió con presentar a Osinergmin el Informe Preliminar correspondiente dentro del plazo de 24 horas de su ocurrencia. Cabe indicar que los reportes de emergencias, son necesarios para que Osinergmin pueda cumplir con la función fiscalizadora materia de su competencia.</p> <p>Cabe señalar que, el día 22 de enero de 2018 la empresa fiscalizada, a solicitud de Osinergmin, presentó el Formato N° 2: Informe Preliminar de Siniestros; sin embargo, es preciso indicar que dicho formato no aplica para informar la ocurrencia del accidente fatal, materia de análisis.</p>	<p>Numerales 26.3 y 26.4 del Artículo 26° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM.</p>	<p>Artículo 26°.- Obligación de registrar e informar Emergencias y Enfermedades Profesionales” (...) 26.3 “Cualquier Emergencia deberá ser informada a Osinergmin dentro de las (24) horas siguientes de ocurrida la misma, debiéndose remitir un Informe Preliminar vía fax, por Mesa de Partes, o vía electrónica habilitada por OSINERGMIN, según los formatos que para dicho efecto apruebe la mencionada entidad”. (...)</p>
2	<p>No presentar el Informe Final de Accidentes Graves o Fatales o Accidentes con Daños Materiales Graves, correspondiente al accidente de fecha 08 de enero de 2018, dentro del plazo establecido.</p> <p>El 08 de enero de 2018, siendo las 22:15 horas, se produjo una colisión entre la embarcación Neptune Express tripulada por tres trabajadores de la empresa IMI del Perú y dos trabajadores de la empresa Force Seals contra un bote pesquero JOEL II, el cual, estaba tripulado por tres pescadores. La empresa fiscalizada luego de la ocurrencia del mencionado accidente no</p>		<p>Artículo 26°.- Obligación de registrar e informar Emergencias y Enfermedades Profesionales” (...) 26.4 “Luego de realizada la investigación, la Empresa Autorizada deberá remitir a OSINERGMIN dentro de los diez (10) días hábiles de la ocurrencia de los hechos, un Informe Final de la Emergencia, con copia a la DGH, debiendo llenar los formatos que para dicho efecto apruebe OSINERGMIN. Si se requiere un plazo ampliatorio para la presentación de este informe, el mismo deberá ser solicitado a OSINERGMIN, sustentando debidamente</p>

² Mediante Informe N° 769-2018-OS-DSHL-USEE notificado con Oficio N° 2389-2018-OS-DSHL-USEE, el 14 de setiembre del 2018, se rectificaron los errores materiales advertidos en el cuadro de incumplimientos del Informe de Instrucción.

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 103-2019-OS-DSHL**

	<p>presentó a Osinergmin el Informe Final de Accidente Graves o Fatales dentro del plazo de los 10 días hábiles de ocurridos los hechos. Cabe indicar que los reportes de emergencias, son necesarios para que Osinergmin pueda cumplir con la función fiscalizadora materia de su competencia.</p>		(...)
3	<p>No cumplir con evaluar determinadas situaciones de riesgo en el Estudio de Riesgo</p> <p>De la evaluación del Estudio de Riesgos presentado por la empresa Savia Perú S.A., mediante escrito de registro N° 201200170471, para las actividades de Exploración y Explotación de Hidrocarburos desarrolladas en el Lote Z-2B, y del documento “Buenas Prácticas – Procedimiento de Transporte Marítimo de Personal” se observa que la empresa fiscalizada, en la Matriz de Riesgos, no ha incluido los riesgos asociados a los peligros durante la navegación nocturna, los cuales, de haber estado contemplados habrían coadyuvado a evitar la ocurrencia del accidente, materia de análisis.</p>	<p>Artículo 20° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM y modificatorias.</p>	<p>Artículo 20°, - De los Estudios de Riesgos</p> <p>20.1 Las empresas autorizadas están obligadas a contar con un Estudio de Riesgos que haya sido elaborado de acuerdo a la normativa vigente y que contemple la evaluación de los riesgos que involucren a toda su actividad. La información contenida en el estudio de Riesgos y la implementación de las medidas de mitigación será de responsabilidad exclusiva de la empresa autorizada.</p> <p>(...)</p> <p>20.3 El Estudio de Riesgos, deberá contener las siguientes consideraciones:</p> <p>(...)</p> <p>b. Determinación de los probables escenarios de riesgo del establecimiento, incluyendo los riesgos por agentes externos.</p> <p>(...)</p> <p>20.5 La Empresa Autorizada está obligada a actualizar el estudio de riesgos cada vez que se presenten condiciones o circunstancias que varíen los riesgos evaluados inicialmente en el mismo. Los plazos y condiciones para la actualización referida serán contemplados en los lineamientos que OSINERGMIN establezca para tal fin.</p> <p>En concordancia con:</p> <p>Literal G) del artículo 11° del Procedimiento de Evaluación y Aprobación de los Instrumentos de Gestión de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por la Resolución del Consejo Directivo 240-2010-OS/CD.</p> <p>Literal G) del artículo 11° “El estudio de Evaluación de Riesgos deberá identificar y analizar la importancia de situaciones de riesgo asociados con el proceso, la instalación o la actividad. Los estudios de Evaluación de Riesgos serán usados para determinar las posibles debilidades en el diseño y operación que podrían producir</p>

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 103-2019-OS-DSHL**

			riesgos, tales como: fugas, derrames, incendios o explosiones entre otros”.
4	<p>No cumplir con contar con un plan de contingencia que establezca las acciones a realizar frente a una colisión de embarcaciones durante navegación nocturna.</p> <p>De la evaluación del Plan de Contingencia presentado por la empresa Savia Perú S.A., mediante escrito de registro N° 201200162381, para las actividades de Exploración y Explotación de Hidrocarburos desarrolladas en el Lote Z-2B, se advierte que la empresa Savia Perú S.A., no contaba con un plan de contingencia que detalle las acciones correspondientes a aplicar, en caso de suscitarse una colisión de embarcaciones durante navegación nocturna, como fue la colisión de la embarcación Neptune Express, contra un bote pesquero JOEL II. En tal sentido, la previsión de dichas acciones a través del plan de contingencia, habría coadyuvado a reducir los daños ocasionados al materializarse el riesgo.</p>	<p>Artículo 19° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM y modificatorias.</p>	<p>Artículo 19°. - De los Planes de Contingencia 19.1 Las empresas autorizadas están obligadas a contar con un Plan de Contingencias que haya sido elaborado de acuerdo a la normativa vigente y que contemple toda su actividad. La información contenida en el Plan de Contingencias y la implementación de sus disposiciones será de responsabilidad exclusiva de la empresa autorizada. (...) 19.3. (...) El Plan de Contingencias deberá ser de conocimiento de los Subcontratistas de las Empresas Autorizadas y cubrirá necesariamente las siguientes eventualidades: (...) e) Accidentes de tránsito.</p>

6. Mediante Oficio N° 983-2018-OS-DSHL-USEE, notificado el 14 de junio de 2018, se inició procedimiento administrativo sancionador al Administrado, concediéndole el plazo de cinco (05) días hábiles para la presentación de sus descargos.

7. A través de Carta SP-OM-0556-2018, recibida el 20 de junio del 2018, el Administrado solicitó ampliación de plazo por diez (10) días hábiles a fin de presentar sus descargos al inicio del procedimiento administrativo sancionador.

Mediante Oficio N° 1634-2018-OS-DSHL-USEE, notificado el 05 de julio del 2018, Osinergmin concedió al Administrado la ampliación de plazo de diez (10) días hábiles, para presentar sus descargos al inicio del procedimiento administrativo sancionador.

8. Con la Carta SP-OM-0607-2018, recibida el 05 de julio del 2018, el Administrado formuló sus descargos al inicio del procedimiento administrativo sancionador.

9. Mediante el Oficio N° 2389-2018-OS-DSHL-USEE, notificado el 14 de setiembre del 2018, se remitió al Administrado el Informe N° 769-2018-OS-DSHL-USEE, a través del cual se rectifican los errores materiales advertidos en el cuadro de incumplimientos del Informe de Instrucción N° 1056-2018-OS-DSHL-USEE, quedando corregido conforme a lo desarrollado en el numeral 4 de la presente Resolución.

10. Mediante el Oficio N° 43-2019-OS-DSHL-USEE, notificado el 7 de enero de 2019, se comunicó al Administrado el Informe Final de Instrucción N° 800-2018-OS-DSHL-USEE, y concediéndole el plazo de cinco (05) días hábiles para la presentación de los descargos que estime pertinentes.

11. A través de la Carta SP-OM-0052-2019, recibida el 14 de enero de 2019, el Administrado presentó sus descargos al Informe Final de Instrucción N° 800-2018-OS-DSHL-USEE.
12. Mediante la Resolución de la División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos de Osinergmin N° 3-2019-OS-DSHL, notificada el 22 de enero de 2019, se dispuso la ampliación del plazo por tres (03) meses adicionales para emitir la resolución que sancione o archive el presente procedimiento administrativo sancionador, sustentándose en el Informe N° 38-2019-OS-DSHL.

13. SUSTENTACIÓN DE LOS DESCARGOS

El Administrado, señaló en sus escritos de descargos, lo siguiente:

13.1. Respecto a los Incumplimientos N° 1 y 2

Precisa la definición de *accidente fatal* que recoge el literal c) del artículo 22 del Reglamento de Seguridad de las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM.

Señala que, según la citada norma, solo un accidente de trabajo puede calificarse como fatal, siendo conveniente realizar una interpretación sistemática con el artículo 21 del citado Reglamento.

En ese orden, precisa que, según la normativa de hidrocarburos, un accidente se califica como fatal cuando los hechos suscitados han ocasionado la muerte de un trabajador del operador o de alguna de sus contratistas, solo en ese supuesto, su empresa operadora, tendría la obligación de cumplir con el reporte del referido accidente ante Osinergmin, a través del Reporte preliminar y final de accidente grave o fatal o accidente con daños graves.

Indica que, revisando los hechos objeto del presente procedimiento sancionador se aprecia lo siguiente:

- ✓ La tripulación de la embarcación NEPTUNO EXPRESS estaba conformada por personal de las empresas IMI del Perú y FORCE SEAL, ambas contratistas de SAVIA PERU; dicho personal, tras la colisión de las embarcaciones, se encuentra en óptimas condiciones de salud.
- ✓ La embarcación NEPTUNO EXPRESS se encontraba realizando labor de patrullaje.
- ✓ La tripulación del bote JOEL II estaba conformada por tres (3) pescadores, sin relación alguna con SAVIA PERU, ni con sus contratistas; lamentablemente, tras la colisión de las embarcaciones, uno de los pescadores falleció.

En ese sentido, refiere que, el fallecimiento del pescador durante la colisión de las embarcaciones no puede calificarse como un accidente fatal, no existiendo obligación legal para que tuvieran que cumplir con presentar el reporte del accidente; por lo cual, no se ha materializado incumplimiento alguno a lo establecido en los numerales 26.3 y 26.4 del artículo 26 del Reglamento de Seguridad de las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, correspondiendo archivar el procedimiento administrativo sancionador en estos extremos.

En sus **descargos al Informe Final de Instrucción**, agregó que según la Resolución de Consejo Directivo N° 172-20019-OS/CD los hechos suscitados el 8 de enero de 2018 califica como un

accidente no reportable, por ocurrir fuera del ambiente de trabajo o que no guarda relación con la ocupación del personal, la instalación o la actividad de hidrocarburos.

Reiterando que no guarda relación con una instalación de hidrocarburos, al haber ocurrido en el mar, ni con una actividad de hidrocarburos, la cual se encuentra definida como la labor que es llevada a cabo por las Empresas autorizadas con la finalidad de explorar, explotar, producir, refinar, procesar, almacenar, transportar, distribuir y/o comercializar hidrocarburos y otros productos derivados de hidrocarburos; en ese sentido, precisa que la actividad realizada por la tripulación del Neptune Express no guarda relación con una instalación de hidrocarburos.

13.2. Con relación al Incumplimiento N° 3.

- Indican que, el análisis efectuado en el Informe de Instrucción es erróneo, por no haber considerado que, el artículo 20 del Reglamento de Seguridad de las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, obliga a toda empresa operadora de hidrocarburos a contar con un Estudio de Riesgos que contemple los riesgos que involucren la realización de la actividad de hidrocarburos.
Es decir, solo los riesgos que genera la propia actividad de hidrocarburos se deben incluir en el Estudio de Riesgos, no siendo necesario contemplar aquellos que se generen en la ejecución de las actividades secundarias o complementarias a la principal; correspondiendo determinar si la actividad de navegación constituye una actividad principal de hidrocarburos o no.
- Precisan que, la navegación es una actividad complementaria a la de hidrocarburos, esta coadyuva a otras actividades como la vigilancia; sin embargo, no puede considerarse parte de la actividad principal de hidrocarburos; por lo que, bajo ese supuesto, no habría incumplimiento al artículo 20 del citado Reglamento.

Sin perjuicio de lo expuesto, y aun cuando no estaban obligados a incluir la actividad de navegación en el Estudio de Riesgo, sí lo hicieron, de tal forma que en el Anexo 8 – Resumen de Peligros identificados, del citado documento, se observa en el cuadro del departamento de Operaciones Marinas, como peligro OPMAR-0209-11, las maniobras de navegación que ocasionarían como eventos peligros, colisión o impactos con plataformas. Precizando que en el Estudio de Riesgos no se ha realizado una distinción entre navegación diurna y nocturna, porque las operaciones se ejecutan las 24 horas del día, por lo cual las actividades complementarias como navegación, se hacen en el mismo horario. Presentan un cuadro Resumen de Peligros Identificados (Fecha 14/02/2011).

En ese orden, afirma haber cumplido el artículo 20 del Reglamento de Seguridad de las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, habiendo incurrido en su Estudio de Riesgos a la actividad de navegación, pese a ser una actividad secundaria o complementaria a la actividad de hidrocarburos.

- Finalmente señala que, existe normativa especial que regula la actividad que se encontraba ejecutando la embarcación NEPTUNO EXPRESS, como es la navegación, entre la cual se encuentra el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes 1972 COLREG; el cual regula las acciones que toda embarcación debe cumplir durante su navegación para prevenir abordajes. Al respecto cita la Regla 7: Riesgo de abordaje y, Regla 8: Maniobras para evitar el abordaje. (...)

Precisa que, la normatividad citada, desarrolla las acciones de mitigación que debe realizar toda embarcación durante la actividad de navegación, no siendo necesario evaluar estos peligros en el Estudio de Riesgos, dado que el ente competente es la autoridad marítima, por ser su especialidad, entidad a la cual comunicaron de manera inmediata los hechos, a través del protesto emitido por la empresa IMI del Perú.

En sus **descargos al Informe Final de Instrucción**, refirió que, el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147 que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas, en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional Dirección General de Capitanías y Guardacostas, Decreto Supremo N° 015-2014-DE, define abordaje como el “Choque de dos naves, o entre una nave y un artefacto naval o boya”.

En ese sentido, afirma que la regulación que contempla el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972 COLREG, es aplicable a la colisión u abordaje según ñas normas de la actividad de navegación.

Finalmente señala que, la normativa desarrolla las acciones de mitigación que debe realizar toda embarcación durante la actividad marítima por ser su especialidad, entidad que fue comunicada de manera inmediata de los hechos, a través del protesto emitido por la empresa IMI del Perú; por lo que, solicita el archivo del procedimiento sancionador en éste extremo.

13.3. En cuanto al **Incumplimiento N° 4**

Manifiesta que, el análisis efectuado en el Informe de Instrucción no ha considerado que, el artículo 19° del Reglamento de Seguridad de las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, obliga a toda empresa operadora de hidrocarburos a contar con un Plan de Contingencias que contemple toda su actividad. Cuando se indica toda su actividad, hace referencia a la actividad principal de hidrocarburos, no siendo necesario incluir las actividades secundarias o complementarias a la principal.

Precisa que, la navegación una actividad complementaria, a la de hidrocarburos, la cual coadyuva a otras actividades como la vigilancia; sin embargo, no puede considerarse parte de la actividad principal de hidrocarburos; por tanto, no existe la obligación de incluir en el Plan de Contingencias, las acciones a seguir durante las emergencias suscitadas durante la ejecución de actividades complementarias a la de hidrocarburos.

Sin perjuicio de lo expuesto, y pese a considerar que no se encuentran obligados, actualizaron el Plan de Contingencias en el año 2015, documento que fue presentado a Osinergmin mediante Carta SP-0M-0977-2015 del 15 de diciembre de 2015 (201500105125); precisando que, en las páginas 119 y 120 detallan las acciones a seguir en caso de colisión de embarcaciones; asimismo, en el anexo 17 (página 493 – 591) se encuentra el plan de contingencias para embarcaciones de la empresa contratista IMI.

En ese orden, concluye que no incumplieron lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, correspondiendo el archivo del procedimiento sancionador, en éste extremo.

13.4. A fin de acreditar lo manifestado, adjuntó a sus escritos de descargos, lo siguiente: i) cargo de documento ingresado – Trámite 2015-105125 recibido por Osinergmin el 15 de diciembre

de 2015, con Carta SP-0M-0977-2015³ (Absuelve requerimiento efectuado mediante Oficio N° 3899-2015-OS-GFHL/UPPD); ii) Anexo 2 Plan de Contingencias Lote Z-2B Región Piura; y, iii) Matriz de identificación de peligros y evaluación de riesgos – IPERC.

14. ANÁLISIS

- 14.1. Es materia de análisis del presente procedimiento determinar si la empresa **SAVIA PERU S.A.** incumplió lo establecido en los artículos 26 (numerales 26.3 y 26.4), 20 y 19 del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos y modifican diversas disposiciones, aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM.
- 14.2. El artículo 1° de la Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional de Osinergmin, Ley N° 27699; el artículo 89° del Reglamento General de Osinergmin aprobado por Decreto Supremo N° 054-2001-PCM; y, el artículo 23° del Reglamento de Supervisión, Fiscalización y Sanción de las Actividades Energéticas y Mineras a cargo de Osinergmin, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 040-2017-OS/CD (en adelante, Reglamento de Supervisión, Fiscalización y Sanción de Osinergmin); establecen que la responsabilidad por el incumplimiento de las disposiciones legales, técnicas y las dictadas por Osinergmin es objetiva, en ese sentido, no corresponde valorar la intencionalidad del Agente de infringir las disposiciones legales vigentes, siendo únicamente necesario constatar el incumplimiento de las mismas para que se configure la infracción y se impute la responsabilidad administrativa.
- 14.3. En principio corresponde señalar que, mediante Resolución de Consejo Directivo N° 172-2009-OS-CD se aprobó el Procedimiento para el Reporte y Estadísticas en Materia de Emergencias y Enfermedades Profesionales en las Actividades del Subsector Hidrocarburos (en adelante, el Procedimiento), el cual tiene como objetivo regular el procedimiento a fin de que las empresas autorizadas cumplan con reportar las Emergencias y las Estadísticas de Emergencias y Enfermedades Profesionales en las actividades del sub sector hidrocarburos.
- 14.4. Respecto a los **Incumplimiento N° 1 y 2**, debe señalarse que, el numeral 3.1⁴ del artículo 3° del Procedimiento establece la definición de “*Emergencia*”, como toda situación generada por la ocurrencia de un evento, que requiere una movilización de recursos, la cual puede ser causada por: Incidentes, accidentes, siniestros, desastres, emergencias operativas.

En el presente caso, el día 8 de enero 2018, aproximadamente a las 22:15 horas, se produjo una colisión entre la embarcación Neptune Express (mientras movilizaba a personal de la

³ Adjuntaron Plan de Contingencias del Lote Z-2B, actualizado a noviembre de 2015.

⁴ **Procedimiento para el Reporte y Estadísticas en Materia de Emergencias y Enfermedades Profesionales en las Actividades del Subsector Hidrocarburos”, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo del Osinergmin N° 172-2009-OS/CD**

Artículo 3º.- Definiciones

Para los fines del presente procedimiento se aplicarán, en lo que corresponda, las definiciones establecidas en el Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM; las Normas Técnicas de Seguro Complementario de Trabajo de Riesgo aprobadas por Decreto Supremo N° 003-98-SA; el Reglamento de Seguridad y Salud en el Trabajo aprobado por el Decreto Supremo N° 009-2005-TR; las demás normas modificatorias, sustitutorias y complementarias de los mismos; y las que a continuación se señalan:

3.1 Emergencia: Toda situación generada por la ocurrencia de un evento, que requiere una movilización de recursos. Una emergencia puede ser causada por:

- Incidentes
- Accidentes
- Siniestros
- Desastres
- Emergencias operativas

empresa Force Seal, a cargo del patrullaje nocturno por las plataformas marinas en la zona de Lobitos) contra el bote pesquero JOEL II, el cual estaba tripulado por tres (3) pescadores, uno (1) de los cuales falleció.

En ese sentido, el hecho suscitado el día 8 de enero de 2018, de acuerdo a la definición citada precedentemente, califica como una EMERGENCIA; toda vez que, cumple los requisitos descritos en su definición, conforme se explica a continuación:

- a) **Es una situación generada por la ocurrencia de un evento:** En el presente caso se generó una situación por la ocurrencia de un evento (colisión entre la embarcación Neptune Express contra el bote pesquero JOEL II, el cual estaba tripulado por tres pescadores, uno de los cuales falleció).
- b) **Se requirió una movilización de recursos:** Sí, porque se efectuaron maniobras de rescate de los tres pescadores afectados y se les trasladó a Talara. A los heridos se les brindó la atención médica respectiva.
- c) **Fue causada por un accidente:** Según la definición de ACCIDENTE del numeral 3.2 del Título I del Procedimiento: *“3.2 Accidente: Suceso eventual e inesperado que causa lesiones, daños a la salud o muerte de una o más personas, daños materiales, ambientales y/o pérdidas de producción”* (subrayado agregado).

En la misma línea, según la referida definición, la colisión entre la embarcación Neptune Express contra el bote pesquero JOEL II constituye un ACCIDENTE, habiéndose producido daños a la salud (dos pescadores resultaron heridos) y muerte (un pescador fallecido).

Por lo expuesto, teniendo en cuenta que se cumplen los requisitos establecidos en el numeral 3.1 del Título I del Procedimiento; se concluye que, **la colisión entre la embarcación Neptune Express contra el bote pesquero JOEL II constituye una EMERGENCIA**; por lo tanto, debió ser reportada según lo establecido en los numerales 26.3 y 26.4 del Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM; así como, en los numerales 6.1 y 6.2 del artículo 6° del citado Procedimiento⁵.

En consecuencia, al tratarse de un accidente fatal, constituía obligación del Administrado presentar tanto el “Formato N° 1: Informe Preliminar de accidentes graves o fatales, o accidentes con daños materiales graves” y, el “Formato N° 4: Informe Final de accidentes graves o fatales o accidentes con daños materiales graves”, lo cual no ocurrió en el presente caso.

⁵ Procedimiento para el Reporte y Estadísticas en Materia de Emergencias y Enfermedades Profesionales en las Actividades del Subsector Hidrocarburos”, aprobado mediante la Resolución de Consejo Directivo del Osinergmin N° 172-2009-OS/CD

Artículo 6º.- Procedimiento de Reporte de Emergencias

6.1 Ocurrida la Emergencia (accidentes graves o fatales, siniestros o emergencias operativas), la empresa autorizada deberá remitir a OSINERGMIN un Informe Preliminar, utilizando los siguientes formatos, según corresponda:

Formato N° 1: Informe Preliminar de accidentes graves o fatales, o accidentes con daños materiales graves.

(...)

Los Informes Preliminares deberán remitirse a OSINERGMIN, dentro de las 24 horas de ocurrida la emergencia, por vía fax o por mesa de partes o mediante vía electrónica habilitada por OSINERGMIN.

6.2 La empresa autorizada deberá remitir a OSINERGMIN por vía mesa de partes o por vía electrónica habilitada, con copia a la Dirección General de Hidrocarburos, dentro de los diez (10) días hábiles de ocurridos los hechos, el Informe Final de dichas Emergencias utilizando uno de los siguientes formatos, según corresponda:

Formato N° 4: Informe Final de accidentes graves o fatales o accidentes con daños materiales graves.

(...).

En cuanto a lo alegado por el Administrado, en el sentido que el accidente ocurrido el 8 de enero de 2018, califica como uno “no reportable”, se debe señalar que el numeral 3.5 del Procedimiento, recoge la siguiente definición:

“3.5 Accidente no reportable: *Aquél que ocurre fuera del ambiente de trabajo o que no guarda relación con la ocupación del personal, la instalación o la actividad de hidrocarburos”* (subrayado agregado).

Teniendo en cuenta que la embarcación Neptune Express realizaba apoyo logístico al Administrado, transportando personal y/o materiales necesarios para la actividad de explotación de hidrocarburos a su cargo, su actividad se encuentra contenida en el alcance de la definición de “actividad de hidrocarburos”, según el Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 032-2002-EM⁶, con lo cual se concluye que el evento ocurrido el 08 de enero del 2018 guarda relación con la actividad de hidrocarburos realizada por el Administrado, no calificando como un accidente no reportable.

Por lo expuesto, el Administrado no ha desvirtuado las razones por las cuales se inició el presente procedimiento administrativo sancionador, en éstos extremos; en ese sentido, queda acreditada su responsabilidad en las infracciones administrativas que se le imputan, correspondiendo imponer las sanciones de acuerdo a norma.

- 14.5. Respecto al **Incumplimiento N° 3** se concluye que, **la infracción administrativa**, referida a no cumplir con evaluar determinadas situaciones de riesgo en el Estudio de Riesgo; **se encuentra debidamente acreditada**, a partir del análisis efectuado al Estudio de Riesgos presentado por la empresa Savia Perú S.A., mediante escrito de registro N° 201200170471, para las actividades de Exploración y Explotación de Hidrocarburos desarrolladas en el Lote Z-2B, y del documento “Buenas Prácticas – Procedimiento de Transporte Marítimo de Personal”.

En relación a ello, debe indicarse que toda empresa que realiza actividades de hidrocarburos está obligada a contar con un Estudio de Riesgos, elaborado según lo dispuesto en la normativa vigente, debiendo contemplar la evaluación de los riesgos que involucren a toda su actividad; cabe señalar que, la norma no establece que deban incluirse únicamente los riesgos asociados a la actividad principal de hidrocarburos, como afirma erróneamente el Administrado.

Cabe precisar que en el documento “Anexo 8: Resumen de Peligros Identificados”; para el peligro de colisión durante maniobras de navegación, se indica como “controles existentes”, medidas que evidencian que no se ha evaluado el riesgo de colisión nocturna con embarcaciones pesqueras artesanales.

Sobre el particular, las medidas que el Administrado incluyó como controles existentes en el Estudio de Riesgos son:

- a) **“Procedimientos e Instructivos documentados de la empresa contratista”:** SAVIA PERU S.A. presentó los documentos titulados las “buenas prácticas para el transporte marítimo de personal de la empresa IMI Perú S.A” cuyo alcance aplica al personal de

⁶ Definición de “**Actividad de Hidrocarburos**” del Decreto Supremo N° 032-2002-EM: “Es la llevada a cabo por empresas debidamente autorizadas que se dedican a la Exploración, Explotación, procesamiento, refinación, almacenamiento, transporte o distribución de Hidrocarburos, así como a las Actividades de Comercialización de Hidrocarburos” (subrayado agregado).

IMI del Perú S.A.C. y a usuarios de las empresas clientes contratantes del servicio, que tienen que hacer uso de naves de pasajeros, para el transporte a diferentes locaciones de trabajo. De la revisión del citado documento, se advierte que la misma no considera una identificación de peligros (navegación nocturna) y en este peligro no se toma en cuenta una navegación del riesgo de colisión de naves, por ende, no se tiene medidas preventivas para mitigar el citado riesgo durante la navegación nocturna.

- b) **“Certificación de calibración de equipos de navegación”**.
- c) **“Personal autorizado, certificado y entrenado”**: El personal de la empresa SAVIA PERU S.A. y subcontratistas, no cuenta con procedimientos e instructivos que contengan las medidas preventivas para evitar la colisión nocturna durante las maniobras de navegación.

Por otro lado, respecto al Reglamento Internacional para prevenir los abordajes 1972 COLREG, invocado por el Administrado, debemos señalar que contempla medidas y maniobras para evitar abordajes, más no medidas para evitar la colisión nocturna durante las maniobras de navegación.

Cabe precisar que, la normativa nacional e internacional que contengan disposiciones que puedan prever el riesgo de colisión nocturna durante las maniobras de navegación, deben ser incluidas en el Estudio de Riesgos como “controles existentes”; lo cual, permitirá determinar los riesgos residuales y establecer medidas adicionales de prevención, monitoreo, mitigación.

En relación al documento Matriz de identificación de peligros y evaluación de riesgos, IPERC, sobre la actividad de navegación; refiriendo, además, que el documento fue elaborado por la empresa IMI del Perú S.A.C., debe señalarse que no forma parte del Estudio de Riesgos, por lo tanto, no es un documento que contribuye a desvirtuar la imputación, la cual es “No cumplir con evaluar determinadas situaciones de riesgo en el Estudio de Riesgo”.

En cuanto a lo argumentado por el Administrado, cabe señalar que, efectivamente, en el **“Artículo II.- Glosario de Términos”** del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147, que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, aprobada mediante el Decreto Supremo N° 015-2014-DE, define el abordaje como “Choque de dos naves, o entre una nave y un artefacto naval o boya”, y, por lo tanto, la regulación que contempla el reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972 COLREG, es aplicable a la colisión.

Sin embargo, cabe advertir que el cumplimiento de la legislación sea nacional o internacional aplicables a la actividad, no significa que no se deba efectuar un Estudio de Riesgos de dicha actividad, toda vez que la obligación de elaborar un Estudio de Riesgos por su naturaleza es una actividad distinta, realizada a una instalación y/o actividad en particular, que se encuentra establecida en la normativa nacional bajo competencia de Osinergmin⁷.

Por lo expuesto, el Administrado no ha desvirtuado las razones por las cuales se inició el presente procedimiento administrativo sancionador, en éstos extremos; en ese sentido,

⁷ Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM

Artículo 20.- De los Estudios de Riesgos

20.1 Las empresas autorizadas están obligadas a contar con un Estudio de Riesgos que haya sido elaborado de acuerdo a la normativa vigente y que contemple la evaluación de los riesgos que involucren a toda su actividad (...). (Subrayado agregado)

queda acreditada su responsabilidad en las infracciones administrativas que se le imputan, correspondiendo imponer las sanciones de acuerdo a norma.

- 14.6. Con relación al **Incumplimiento N° 4**, se concluye que, el numeral 19.1⁸ del artículo 19° del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, obliga a toda empresa operadora de hidrocarburos a contar con un Plan de Contingencias, elaborado de acuerdo con la normativa vigente y que contemple toda su actividad; no estableciendo que, el Plan de Contingencias deba contemplar solo la actividad principal de hidrocarburos, como sostiene el Administrado.

Cabe precisar que, de la revisión del numeral 8.1.12 del Plan de Contingencias actualizado, se verifica que se han contemplado las acciones a seguir en caso se produzca la colisión de embarcaciones; las cuales, están agrupadas según las siguientes categorías:

- a) Respuesta inicial a colisión.
- b) Seguridad de vidas humanas.
- c) Comando de escena.
- d) Grupos de trabajo deben ser organizados.
- e) Evaluación de la contingencia.
- f) Retención de documentos.

Asimismo, el "ANEXO 17: PLAN DE CONTINGENCIAS PARA EMBARCACIONES, BARCAZAS Y FLOTANTES", de la empresa subcontratista IMI, presentada en la referida actualización del Plan de Contingencias; es un plan de contingencias para emergencias, en el cual se detallan procedimientos y acciones que se deben llevar a cabo para responder y controlar cualquier incidente que se presente en la barcaza, así también para apoyar en siniestros ocurridos en otras embarcaciones; conteniendo lo siguiente:

- a) Diagrama de flujo de notificación y acciones.
- b) Lista de autoridades y personal de apoyo (incluye directorio telefónico).
- c) Lista con 22 embarcaciones de apoyo (se indica la dotación de extintores rodantes, portátiles y de espuma de cada embarcación).

En ese orden, teniendo en cuenta que, el Plan de Contingencias presentado por el Administrado, recoge las acciones a seguir en caso de colisión de embarcaciones (diurno o nocturno), no se verifica incumplimiento a lo establecido en el artículo 19 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM.

El numeral 22.1 del artículo 22 del Reglamento de Supervisión, Fiscalización y Sanción de Osinergmin, establece: (...) *iniciado el procedimiento administrativo sancionador, corresponde al órgano sancionador determinar si el Agente Supervisado ha incurrido o no en la infracción imputada por el órgano instructor, imponiendo la sanción o disponiendo su archivo, según sea el caso, mediante resolución debidamente motivada.*

En consecuencia, corresponde archivar el procedimiento administrativo sancionador, en éste extremo.

⁸ Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM
"Artículo 19°.- De los Planes de Contingencia

19.1 Las empresas autorizadas están obligadas a contar con un Plan de Contingencias que haya sido elaborado de acuerdo a la normativa vigente y que contemple toda su actividad (...)"

14.7. En ese orden, se concluye que, el Administrado incumplió lo establecido en los artículos 26 (numerales 26.3 y 26.4) y 20 del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos y modifican diversas disposiciones, aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM, incurriendo en infracción administrativa sancionable de conformidad con el numeral 1.1 y 4.10.1.1 de la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos contenida en la Tipificación de Infracciones y Escala de Multas y Sanciones de OSINERGMIN, aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD y modificatorias.

15. DETERMINACIÓN DE LAS SANCIONES

15.1. El artículo 1º de la Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional de Osinergmin, Ley N° 27699, establece que toda acción u omisión que implique incumplimiento a las leyes, reglamentos y demás normas bajo el ámbito de competencia de Osinergmin constituye infracción sancionable.

15.2. Por Resolución de Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD, se aprobó la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos que podrán aplicarse respecto del incumplimiento a sancionar en el presente procedimiento administrativo sancionador:

N°	INCUMPLIMIENTOS	BASE LEGAL	TIPIFICACIÓN Y ESCALA DE MULTAS Y SANCIONES DE HIDROCARBUROS	SANCIONES APLICABLES⁹
1	No presentar el Informe Preliminar de Accidentes Graves o Fatales o Accidentes con Daños Materiales Graves, correspondiente al accidente de fecha 08 de enero de 2018.	Numerales 26.3 y 26.4 del Artículo 26° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM.	1.1 ¹⁰	Hasta 35 UIT, PO.
2	No presentar el Informe Final de Accidentes Graves o Fatales o Accidentes con Daños Materiales Graves, correspondiente al accidente de fecha 08 de enero de 2018.	Numerales 26.3 y 26.4 del Artículo 26° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM.	1.1	Hasta 35 UIT, PO.
3	No cumplir con evaluar determinadas situaciones de riesgo en el Estudio de Riesgo.	Artículo 20° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM y modificatorias.	4.10.1.1	Hasta 44,000 UIT, CE, CI, STA.

⁹ Leyendas: UIT: Unidad Impositiva Tributaria. PO: Paralización de Obras. CE: Cierre de Establecimiento. CI: Cierre de Instalaciones. STA: Suspensión Temporal a Actividades.

¹⁰ A la fecha de entrada en vigencia de la Resolución de Gerencia General N° 352, la infracción consistente en el incumplimiento de no proporcionar Informes de Emergencias, se encontraba tipificada en el numeral 1.3 de la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 028-2003-OS/CD. Actualmente, la referida infracción administrativa se encuentra tipificada en el numeral 1.1 de la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos aprobada por Resolución del Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD y modificatorias.

15.3. Mediante Resolución de Gerencia General N° 352 de fecha 19 de agosto de 2011, se aprobaron los criterios específicos que se deberán tomar en cuenta, entre otros, para la aplicación de sanciones por diversos incumplimientos establecidos en la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos, correspondiendo aplicar de acuerdo con los referidos criterios las siguientes sanciones por las infracciones verificadas en el presente procedimiento:

Nº	INCUMPLIMIENTOS	NUMERAL DE LA TIPIFICACIÓN	SANCIÓN SEGÚN TIPIFICACION Y ESCALA	MULTA APLICABLE EN UIT
1	No presentar el Informe Preliminar de Accidentes Graves o Fatales o Accidentes con Daños Materiales Graves, correspondiente al accidente de fecha 08 de enero de 2018.	1.1	Multa hasta 35 UIT, PO.	0.60 UIT
2	No presentar el Informe Final de Accidentes Graves o Fatales o Accidentes con Daños Materiales Graves, correspondiente al accidente de fecha 08 de enero de 2018.	1.1	Multa hasta 35 UIT, PO.	6.00 UIT

15.4. El artículo 25° del Reglamento de Supervisión, Fiscalización y Sanción de Osinergmin, establece los criterios que se podrán considerar en los casos que corresponda graduar la sanción por haberse establecido un rango en la Escala de Multas y Sanciones.

15.5. **CÁLCULO DE LA MULTA:** De conformidad con las pautas, criterios y metodología dispuestos en la Resolución de Gerencia General N° 352 y modificatorias, se aprueba la fórmula a aplicar para el presente caso, la determinación de la multa será calculada mediante lo siguiente:

$$M = \frac{B + \alpha D}{P} \times A$$

Donde:

- M = Multa estimada.
- B = Beneficio generado por la infracción al cual se le descuenta el impuesto a la renta (costo evitado o postergado¹¹)
- α = Porcentaje del daño derivado de la infracción que se carga en la multa administrativa.
- D = Valor del perjuicio o daño provocado por la infracción.
- p = Probabilidad de detección.
- A = $(1 + \sum Fi / 100)$ = Atenuantes o agravantes.
- Fi = Es el valor asignado a cada factor agravante o atenuante aplicable.

¹¹ Para efectos de determinar los costos postergados o evitados en el presente cálculo de multa, se está considerando el criterio establecido por la Oficina de Estudios Económicos del Osinergmin, el cual señala lo siguiente: "Los costos postergados son inversiones que debieron haberse realizado para cumplir con la normativa vigente en un momento, pero que fueron efectivamente realizadas en un momento posterior. El beneficio económico en este caso es la diferencia en el valor de la inversión, al diferir su ejecución, por el efecto del valor del dinero en el tiempo, representado por la tasa del costo de oportunidad del capital. Asimismo, se realiza una diferenciación de los gastos de inversión respecto de los gastos netamente operativos, los cuales son actividades de rutina y se realizan de manera continua y periódica; por tal, para efectos de cálculo de multa no se consideran subsanaciones al ser un desembolso programado cada cierto período en comparación con las inversiones, las cuales se deprecian de acuerdo a su vida útil. Las cotizaciones asociadas a los costos postergados reciben el mismo tratamiento que las asociadas a los costos evitados, en cuanto a su indexación, tratamiento tributario y también son expresadas en valor presente al momento del cálculo de la sanción".

15.6. Respecto al **Incumplimiento N° 3**, deberán considerarse los siguientes valores:

FACTOR DE PROBABILIDAD DE DETECCIÓN: Para este caso, se encontrará asociado a una probabilidad de detección del 100%.

PORCENTAJE DEL DAÑO DERIVADO DE LA INFRACCIÓN (αD):

En la presente emergencia, debido a la oscuridad de la noche, la tripulación de la embarcación Neptune Express no se percató de la presencia del bote de pesca artesanal Joel II, debido a que en el Estudio de Riesgos no se han contemplado medidas para evitar este tipo de eventos (cabe mencionar que en la zona del accidente es frecuente los desplazamientos nocturnos de estos botes de pesca artesanal; por lo tanto, en el Estudio de Riesgos se debió analizar los riesgos de colisión nocturna con este tipo de embarcaciones). Consecuentemente la embarcación Neptune Express colisionó al bote de pesca artesanal Joel II, ocasionando la muerte del señor [REDACTED] y, lesiones leves a los señores [REDACTED]

Los señores [REDACTED] no son trabajadores de la empresa SAVIA PERU S.A. ni de sus subcontratistas; por lo tanto, en el presente caso se considerará el factor daño. Este criterio es adoptado de conformidad con el Memorándum N° OEE-135-2014, que indica que el valor de la vida estadística calculado se aplicará en las multas donde exista daño a terceros y no para el caso de trabajadores de la empresa.

En el cálculo del daño se han considerado los siguientes conceptos:

- La escala de gravedad de los daños se realizó en base a los valores establecidos por el Instituto Nacional Americano de Normas ANSI (por sus siglas en ingles), sobre los días de incapacidad que son asignados a las personas producto de una lesión.
- Ratio ANSI en %: Determinados en base a los valores establecidos por el Instituto Nacional Americano de Normas ANSI (por sus siglas en ingles), sobre los días de incapacidad que son asignados a las personas producto de una lesión.
- $\alpha=5\%$: Valor Recomendado por la Oficina de Estudios Económicos del Osinergmin.
- VVS: Valor de la Vida Estadística, calculado por la Oficina de Estudios Económicos del Osinergmin.

VALOR DEL FACTOR ^A: En el presente caso, por agravantes y atenuantes, se considera un factor total $(1 + (\sum_i F1 + \dots + Fi)/100)$ de 1.00.

BENEFICIO ILÍCITO (B): En este caso, la metodología que se utilizará en el cálculo de la multa considera los costos evitados correspondientes.

Respecto, al cálculo de multa por el **Incumplimiento N° 3**, estará dado por los siguientes valores:

Presupuestos	Monto del presupuesto (\$)	Fecha de subsanación	IPC - Fecha presupuesto	IPC - Fecha infracción	Presupuesto a la fecha de la infracción
Profesional de Alta Especialización (Senior): Director de Proyecto (90 \$/hora ¹⁷)	720.00	No aplica	233.50	247.87	764.29

¹⁷ Fuente de las remuneraciones: Costo Hora – Hombre, actualizado al segundo trimestre de 2013, que es utilizado por la Oficina de Logística del Osinergmin, en base a un estudio realizado por la Pricewaterhouse Coopers, para evaluar los costos referenciales por

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 103-2019-OS-DSHL**

Presupuestos	Monto del presupuesto (\$)	Fecha de subsanación	IPC - Fecha presupuesto	IPC - Fecha infracción	Presupuesto a la fecha de la infracción
x 8 horas.)					
Profesional Especializado de Nivel 1 (Senior): Revisor QA/QC (\$54/hora ¹³ x 8 horas.)	432.00	No aplica	233.50	247.87	458.57
Profesional Especializado de Nivel 1 (Senior): (Ingeniero Naval o equivalente) (\$54/hora ¹⁴ x 16 horas.)	864.00	No aplica	233.50	247.87	917.15
Fecha de la infracción y/o detección					Enero 2018
Costo evitado a la fecha de la infracción					2 140.01
Costo evitado neto a la fecha de la infracción (neto del Impuesto a la Renta)					1 508.70
Fecha de cálculo de multa					Octubre 2018
Número de meses entre la fecha de la infracción y la fecha de cálculo de multa					9
Tasa mensual del costo promedio ponderado del capital (WACC Hidrocarburos = 10.51% anual)					0.8363%
Valor actual del costo evitado a la fecha del cálculo de multa en \$					1 626.13
Tipo de cambio a la fecha de cálculo de multa					3.31
Valor actual del costo evitado a la fecha del cálculo de multa en S/					5 387.12
Factor B de la Infracción en UIT					1.30
Factor D de la Infracción en UIT					55.39
Probabilidad de detección					1.00
Factores agravantes y/o atenuantes					1.00
Multa en UIT					56.69

El total de la multa expresado en Unidades Impositivas Tributarias (UIT) por el incumplimiento del artículo 20° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, asciende a **56.69 UIT**.

$$\text{Multa} = ((1.30 + 55.39) / 1) * 1.00 = 56.69 \text{ UIT}$$

15.7. En ese sentido, corresponde graduar las sanciones a imponer dentro del rango establecido, de acuerdo a lo señalado en los párrafos precedentes, respecto de los numerales 1.1 y 4.10.1.1 de la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos contenida en la Tipificación de Infracciones y Escala de Multas y Sanciones de Osinergmin aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD y modificatorias, aplicable a los Incumplimientos N° 1, 2 y 3, mencionados en el numeral 5 de la presente Resolución, tal como se detalla a continuación:

N°	INCUMPLIMIENTOS	NUMERAL DE LA TIPIFICACIÓN	SANCIÓN ESTABLECIDA	MULTA APLICABLE EN UIT
----	-----------------	----------------------------	---------------------	------------------------

contratación de terceros.

¹³ Fuente de las remuneraciones: Costo Hora – Hombre, actualizado al segundo trimestre de 2013, que es utilizado por la Oficina de Logística del Osinergmin, en base a un estudio realizado por la Pricewaterhouse Coopers, para evaluar los costos referenciales por contratación de terceros.

¹⁴ Fuente de las remuneraciones: Costo Hora – Hombre, actualizado al segundo trimestre de 2013, que es utilizado por la Oficina de Logística del Osinergmin, en base a un estudio realizado por la Pricewaterhouse Coopers, para evaluar los costos referenciales por contratación de terceros.

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 103-2019-OS-DSHL**

N°	INCUMPLIMIENTOS	NUMERAL DE LA TIPIFICACIÓN	SANCIÓN ESTABLECIDA	MULTA APLICABLE EN UIT
1	No presentar el Informe Preliminar de Accidentes Graves o Fatales o Accidentes con Daños Materiales Graves, correspondiente al accidente de fecha 08 de enero de 2018.	1.1	Hasta 35 UIT	0.60
2	No presentar el Informe Final de Accidentes Graves o Fatales o Accidentes con Daños Materiales Graves, correspondiente al accidente de fecha 08 de enero de 2018.	1.1	Hasta 35 UIT	6.00
3	No cumplir con evaluar determinadas situaciones de riesgo en el Estudio de Riesgo.	4.10.1.1	Hasta 44,000 UIT, CE, CI, STA.	56.69

16. En virtud con lo expuesto, corresponde aplicar al Administrado las sanciones indicadas en el numeral 15.7 de la presente Resolución, y archivar en el extremo que corresponde.

De conformidad con lo establecido en la Ley de Creación del Osinergmin, Ley N° 26734; la Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, Ley N° 27332 y modificatorias; la Ley Complementaria de Fortalecimiento Institucional del Osinergmin, Ley N° 27699; el Texto Único Ordenado de la Ley 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS; el Reglamento de Supervisión, Fiscalización y Sanción de las Actividades Energéticas y Mineras a cargo de Osinergmin, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 040-2017-OS-CD; y la Resolución de Consejo Directivo N° 057-2019-OS-CD;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- DISPONER el archivo del procedimiento administrativo sancionador iniciado contra la empresa **SAVIA PERU S.A.** respecto del **incumplimiento N° 4**, señalado en el numeral 4 de la presente Resolución, por las razones expuestas en la parte considerativa.

Artículo 2.- SANCIONAR a la empresa **SAVIA PERU S.A.**, con una multa ascendente a **0.60 UIT: Sesenta centésimas (0.60) de la Unidad Impositiva Tributaria**, vigente a la fecha de pago, por el incumplimiento N° 1, señalado en el numeral 4 de la presente Resolución.

Código de Pago de Infracción: 1800011690-01

Artículo 3.- SANCIONAR a la empresa **SAVIA PERU S.A.**, con una multa ascendente a **6.00 UIT: Seis (6.00) Unidades Impositivas Tributarias**, vigentes a la fecha de pago, por el incumplimiento N° 2, señalado en el numeral 4 de la presente Resolución.

Código de Pago de Infracción: 1800011690-02

Artículo 4.- SANCIONAR a la empresa **SAVIA PERU S.A.**, con una multa ascendente a **56.69 UIT: Cincuenta y seis con sesenta y nueve centésimas (56.69) Unidades Impositivas Tributarias (UIT)**, vigentes a la fecha de pago, por el incumplimiento N° 3, señalado en el numeral 4 de la presente Resolución.

Código de Pago de Infracción: 1800011690-03

Artículo 5.- DISPONER que el monto de las multas sea pagado en un plazo no mayor de **quince (15) días hábiles** contados a partir del día hábil siguiente de notificada la presente Resolución.

El pago podrá realizarse en las cuentas de Osinergmin disponibles a través de los canales de atención (Agencias y Banca por Internet) del **Banco de Crédito del Perú, Interbank, Scotiabank S.A.A. y BBVA Continental**. Para tal efecto, se deberá indicar el servicio de recaudación **"MULTAS PAS"** para el caso del **Banco de Crédito del Perú, Interbank, Scotiabank S.A.A.**, y, en el caso del **BBVA Continental** el servicio de recaudación **"OSINERGMIN MULTAS PAS"**; asimismo, deberá indicarse el **código de infracción** que figura en la presente Resolución, sin perjuicio de informar de manera documentada a Osinergmin de los pagos realizados.

Artículo 6.- De conformidad con el artículo 27° del Reglamento de Supervisión, Fiscalización y Sanción de las Actividades Energéticas y Mineras a cargo de Osinergmin, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 040-2017-OS/CD, el Agente Supervisado tiene la facultad de contradecir la presente Resolución, mediante la interposición ante el presente órgano del recurso administrativo de reconsideración o de apelación, dentro del plazo de quince (15) días hábiles contados desde el día hábil siguiente de notificada la presente Resolución.

Artículo 7.- NOTIFICAR a la empresa **SAVIA PERU S.A.**, el contenido de la presente Resolución.



Firmado
Digitalmente por:
FOX JOO Elias
Efraim FAU
20376082114 hard.
Fecha: 24/04/2019
14:36:31

**Gerente de Supervisión de
Hidrocarburos Líquidos (e)**