

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Lima, 20 de setiembre de 2022

VISTO:

El expediente N° 202200011508, que contiene, entre otros actuados, el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS/DSHL de fecha 25 de mayo del 2022, referidos a presuntos incumplimientos detectados a la normativa del subsector hidrocarburos, por parte de la empresa **REFINERÍA LA PAMPILLA S.A.A. (en adelante, RELAPASAA)**, identificada con Registro Único de Contribuyente (RUC) N° 20259829594.

CONSIDERANDO:

1. Mediante la Resolución de Gerencia de Fiscalización de Hidrocarburos Líquidos Osinergmin N° 412-2015-OS-GFHL-UPPD de fecha 14 de enero de 2015 (expediente N° 201400113726) se aprobó el Plan de Contingencia¹ presentado por RELAPASAA.
2. El 15 de enero de 2022 se produjo un derrame de petróleo crudo durante las operaciones de descarga del buque tanque Mare Doricum, en las instalaciones del Terminal Multiboyas N° 2 de RELAPASAA.
3. El 20 de enero de 2022, mediante el Oficio N° 274-2022-OS-GSE/DSHL se requirió a RELAPASAA que informe en forma detallada y documentada sobre las acciones realizadas para el cumplimiento del Plan de Contingencias vigente.
4. El 25 de enero de 2022, a través de la Carta N° RLP-GSCMA-016-2022, RELAPASAA ampliación de plazo de tres días hábiles adicionales para remitir la información requerida en el oficio N° 274-2022-OS-GSE/DSHL.
5. El 26 de enero de 2022, mediante el Oficio N° 393-2022-OS-GSE/DSHL se informó a RELAPASAA que el plazo otorgado era impostergable, por lo que tenía hasta el 26 de enero para presentar la información requerida.
6. El 26 de enero de 2022, a través de la Carta N° RLP-GSCMA-024-2022 RELAPASAA presentó información respecto a la ejecución del plan de contingencia, información solicitada mediante el Oficio N° 274-2022-OS-GSE/DSHL.
7. El 28 de febrero del 2022, mediante el Oficio N° 1021-2022-OS-GSE/DSHL, se notificó a RELAPASAA el Informe de Fiscalización N° 72-2022-OS-GSE/DSHL, mediante el cual se comunicó el análisis de los hechos constatados y la conclusión del procedimiento de fiscalización.
8. La empresa RELAPASAA no presentó descargos al Oficio N° 1021-2022-OS-GSE/DSHL.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

¹ Actualmente, denominado "Plan de Respuesta a Emergencias", conforme a lo señalado en la Primera Disposición Complementaria Final aprobado por Decreto Supremo N° 036-2020-EM.

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

9. El 16 de marzo del 2022, Osinergmin notificó a RELAPASAA mediante el Oficio N° 69-2022-OS-GSE/DSHL y el Informe de Instrucción N° 83-2022-OS-GSE/DSHL, el Inicio de Procedimiento Administrativo Sancionador por el presunto incumplimiento a la normativa de hidrocarburos vigente, de acuerdo con lo detallado en el siguiente cuadro:

Ítem N°	Incumplimiento	Base Legal	Obligación Normativa	Tipificación de Infracciones de Hidrocarburos y Escala de Multas y Sanciones ²	Sanciones Aplicables según la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones ³
1	No realizó la actividad de inspección de boyas y trenes de mangueras submarinas previo al amarre del buque tanque, incumpliendo lo señalado en el numeral 1.1. correspondiente al sub proceso 1 del numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.	Artículo 19 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, modificado por Decreto Supremo N° 036-2020-EM En concordancia con: Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 036-2020-EM	Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM modificado por Decreto Supremo N° 036- 2020-EM Artículo 19.- De los Planes de Respuesta a Emergencias (...) 19.4 Las disposiciones establecidas en el Plan de Respuesta a Emergencias son de obligatorio cumplimiento. El	4.10.2.2	Multa de hasta 1000 UIT CE, CI, STA.
2	No cumplió con efectuar la inspección del tren de mangueras una vez ya amarrado el buque, previamente al izaje y conexión de trenes de mangueras, incumpliendo lo señalado en el numeral 2.1 del sub proceso 2 recogido en el numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15		OSINERGMIN está facultado para verificar el cumplimiento del citado Plan y puede disponer las medidas administrativas, sujetas a su ámbito de competencia, las cuales podrán incluir la suspensión de las actividades de hidrocarburos, en caso		

² Tipificación de Infracciones Generales y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos, aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD y modificatorias vigentes al momento de detectados los hechos materia de análisis.

³ Leyenda.- CB: Comiso de Bienes, STA: Suspensión Temporal de Actividades, SDA: Suspensión Definitiva de Actividades, CI: Cierre de instalaciones, CE: cierre de establecimiento.

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

	<p>REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p>		<p>verifique el incumplimiento de sus disposiciones, de acuerdo al procedimiento que dicho organismo establezca. (...)</p>		
<p>3</p>	<p>3.1 No realizó la actividad de inspección de tanques, muestreo del cargamento y cálculos, actividades referidas al proceso de desamarre y zarpe, incumpliendo lo establecido en el Subproceso 3 del Numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p> <p>3.2 No realizó la maniobra de desamarre y zarpe mediante el uso de remolcadores libres al costado del buque tanque Mare Doricum, incumpliendo lo establecido en el Subproceso 3 del Numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p> <p>Cabe precisar que los documentos obrantes en el Anexo 3 de la Carta N° RLP-GSCMA-089-2022 y en el Anexo 1 de la Carta N° RLP- GSCMA-100-2022 del expediente N°</p>		<p>En concordancia con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Decreto Supremo N° 036-2020-EM Disposiciones Complementarias Finales Primera - Adecuación por las definiciones de Estudio de Riesgo y Planes de Contingencia <p>Dispóngase que, las definiciones de Estudio de Riesgo y Planes de Contingencia, a las que hacen referencia los Reglamentos y Procedimientos del Subsector Hidrocarburos, deben entenderse referidas, para todos los efectos, a Estudio de Riesgo de Seguridad y Planes de Respuesta a Emergencias, respectivamente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 71 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 039-2014-EM. <p>En los terminales, plataformas marinas y lacustres deberá contarse con equipo adecuado para la contención de derrames y el personal permanente deberá estar adecuadamente</p>		

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

	<p>202200008831, se encuentran referidos a las maniobras antes y durante la operación de descarga, por lo que no acreditan el cumplimiento de la obligación de inspección de tanques, muestreo del cargamento y cálculos antes del desamarre y zarpe del buque.</p>		<p>equipado y entrenado en su manejo. Se deberá contar con apoyo técnico y equipo especializado, para actuar en apoyo del personal local a requerimiento del Operador, dentro de las 12 horas de ser requerido.</p>		
4	<p>No cumplió con capacitar y/o entrenar de forma periódica a todo el personal que tiene funciones en el Plan de Contingencias, así como al personal involucrado en las operaciones de carga/descarga de hidrocarburos, incumpliendo lo señalado en el Numeral 12 del Plan de Contingencia (PACE) de fecha noviembre de 2014 concordado con el Numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p>		<p>El equipo de apoyo técnico contratado deberá entrenar y calificar de manera periódica al personal local permanente. El OSINERGMIN verificará la disponibilidad de los equipos y materiales para la respuesta a las emergencias y para la capacitación del personal.</p>		
5	<p>No realizó las pruebas de comunicaciones entre todos los involucrados en las operaciones de carga y descarga, ni una verificación previa de las condiciones de seguridad de todo el material de maniobra utilizado en el izaje y arriado de trenes de mangueras submarinas, lo que incluye equipos y sistemas propio del buque tanque, incumpliendo lo establecido en el Numeral 6 del Plan de</p>				

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

	Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 – Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.				
6	No realizó: ii) una comparación horaria del volumen de hidrocarburo descargado por el buque y lo recibido en refinería; iii) una comparación volumétrica final tanto del volumen descargado por el buque como del volumen calculado en tierra, incumpliendo lo establecido en el literal e) del acápite De las Operaciones Marítimas” del numeral 6.3 señalado en el Numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.				
7	No realizó un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque, incumpliendo lo establecido en el el literal e) del acápite “De las Operaciones Marítimas” del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias.				
8	No acreditó el uso de precintos de seguridad para mantener abiertas o cerradas las válvulas, como medida de seguridad,				

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

	incumpliendo lo establecido en el literal g) del acápite “De las Operaciones Marinas” del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias.				
9	No ha cumplido con i) efectuar las maniobras con el buque tanque Mare Doricum empleando un práctico debidamente habilitado, ii) mantener permanentemente al práctico a bordo del buque Mare Doricum, durante toda la operación de descarga, incumpliendo lo establecido en el literal a) del acápite “Operaciones con el buque tanque” del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias.				
10	No ha cumplido con: i) gestionar que el loading master contara con el pronóstico de las condiciones climatológicas previamente al ingreso del buque Mare Doricum al Terminal N° 2, ii) controlar las condiciones climatológicas durante las operaciones, iii) controlar las condiciones del mar durante las operaciones, iv) comunicar desde el Terminal N° 2 a Refinería, el análisis de las condiciones del mar cada 30 minutos, incumpliendo lo señalado en el literal b) De la Jefatura del Terminal Marítimo y c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo, del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia				

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

	<p>Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias.</p> <p>Cabe precisar que, los documentos que forman parte del Anexo 4 de la Carta RLP-GSCMA-089-2022, contenidos en el expediente N° 202200008831, corresponden a pronósticos y no acreditan que estos fueran de conocimiento del loading master, ni acreditan el control de las condiciones climatológicas y del mar durante la descarga, ni que los análisis de los datos obtenidos hayan sido reportados a Refinería.</p>			
11	<p>No ha cumplido con exigir al capitán del buque que: i) garantice que las condiciones de operación y el estado de todo el material y equipo de maniobra para el amarre del buque tanque sean óptimas, considerando el uso de anclas de babor y estribor con paños reglamentarios ii) participe y firme la Declaración de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal, en aceptación a las responsabilidades que deberá asumir antes, durante y después de las operaciones de transferencia; iii) disponga que un oficial del buque tanque esté presente en el área de conexión de trenes de mangueras submarinas mientras se realizan las labores de conexión y desconexión de las mismas, iv) supervise las</p>			

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

<p>operaciones de transferencia de petróleo crudo; e v) inspeccione por lo menos una vez cada hora los alrededores del buque tanque, sobre todo en la posición donde están ubicadas las válvulas del mar, incumpliendo lo establecido en el literal c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Especifico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima. En concordancia con:</p> <p>El literal a) Del Capitán del Buque Tanque del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) -- Plan de Emergencia Especifico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p>				
--	--	--	--	--

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

12	<p>No ha cumplido con i) entregar al Capitán del Buque Mare Doricum la Carta de Seguridad; ii) realizar la inspección y/o mantenimiento del equipo de respuesta a emergencia en caso de fuga con el que contaba al momento de la descarga efectuada desde el buque Mare Doricum, para asegurar su disponibilidad y operatividad, incumpliendo lo establecido en el literal "b) de la jefatura del Terminal Marítimo" recogido en el numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.</p> <p>Concordado con: El literal d) Del Personal Operativo en general del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p>			
13	<p>No ha cumplido con: i) disponer la suspensión de la operación de transferencia cuando se presentó la condición insegura (rotura del primer cabo), ii) verificar que los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal iii) supervisar al personal de</p>			

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

	<p>buceo para que realice la inspección submarina antes del izado de mangueras y durante las operaciones de transferencia; iv) supervisar la maniobra de izado, conexión de equipos para el desarrollo seguro y eficiente de las operaciones de transferencia, v) realizar la "Lista de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal", incumpliendo lo establecido en el literal c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo, del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p>				
14	<p>No adoptó las acciones de respuesta iniciales e inmediatas como consecuencia del derrame ocurrido con fecha 15 de enero de 2022 en el Terminal Multiboyas N° 2: i) omitiendo desplegar las comunicaciones internas previstas, así como con otros grupos o instituciones privadas o públicas para responder y/o apoyar a la propia organización de la respuesta a la emergencia, ii) no contando con el personal titular y alterno de carga y descarga, tales como supervisor de operaciones marítimas en oficina, un supervisor de operaciones y seguridad, un encardo de maniobras (capataz manguerero), dos</p>				

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWYOiy**

	<p>ayudantes de maniobras de conexiones/ desconexiones (manguereros), dos buzos profesiones y dos ayudante de buzo, iii) no contando con lanchas y barcazas en el Terminal para una respuesta inicial e inmediata ante el evento, incumpliendo lo establecido en el numeral 5.1. Situaciones de Emergencia (Clasificación) del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo. Concordado con: Numeral 6.1. (Procedimientos de notificación) del acápite 6 – Operaciones de Emergencia del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-5 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p>			
15	<p>No cumplió con: i) contar con el equipo de contingencia para actuar en forma eficaz y segura en caso de fuga accidental de hidrocarburo al mar. El equipo de contingencia incluye 600 metros de barrera de contención modelo Ro-Boom 1300 para uso en aguas abiertas, 01 desnatador (skimmer) de tipo oleofílico, 01 desnatador (skimmer) tipo</p>	<p>Artículo 19 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, modificado por Decreto Supremo N° 036-2020-EM En concordancia con: Primera Disposición Complementaria</p>		

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

<p>vertedero, material absorbente de hidrocarburos tipo barrera (salchicha) oleofílica y paños oleofílicos, kits de emergencia conteniendo vendas de neopreno, cintas de caucho, rollos de alambre para reparaciones provisionales en caso de presencia de poros o agujeros en las instalaciones submarinas (tuberías o mangueras submarinas); ii) contar con el equipamiento necesario (barreras de contención flotante, skimmers y sistema de recuperación de hidrocarburos) instalado en un buque tanque, en bahía del Callao; iii) Usar los equipos de contención y recuperación de derrames inmediatamente después de ocurrida la emergencia ubicados en el Terminal y en la bahía del Callao; y iv) Convocar a empresas especializadas para ejecutar la labor de limpieza y/o a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL), según lo contemplado en su Plan de Contingencias, incumpliendo lo establecido en el Numeral 6.4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima. Concordado con: Numeral 8.6.3 Operaciones</p>	<p>Final del Decreto Supremo N° 036-2020-EM Artículo 71 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 039-2014- EM.</p>		
--	---	--	--

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

	de respuesta y el numeral 8.16.1 Medidas de Protección en Zona de Intervención del Plan de Contingencia (PACE) noviembre 2014.				
16	No cumplió con efectuar la inspección de las condiciones del Terminal Multiboyas N° 2, después del derrame ocurrido con fecha 15 de enero de 2022, respecto a i) la verificación del anclaje de la tubería; ii) condición de los trenes de mangueras y accesorios de acoplamiento; iii) condición de las boyas, iv) coordinación con la Capitanía sobre las acciones necesarias para impedir que elementos ajenos a las operaciones de respuesta se involucren con el peligro, incumpliendo lo establecido en el literal h) Seguridad Industrial - Acciones Inmediatas del numeral 6.4 Acciones de respuesta en caso de emergencia – Funciones Post-Evento, del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 – Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.	Artículo 19 del Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM, modificado por Decreto Supremo N° 036-2020-EM En concordancia con: Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 036-2020-EM.			
17	No realizó la identificación inmediata de la zona comprometida del ducto ni su magnitud a través de personal de buceo, incumpliendo lo establecido en el literal d) Daños de la línea submarina del acápite “Acciones específicas para				

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

	<p>cada emergencia que pueden ocurrir en el Terminal Marítimo” señalado en el numeral 6.4 Acciones de respuesta en caso de emergencia, del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Especifico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.</p>				
18	<p>No cumplió con i) evaluar a través de buzos la magnitud y características de la mancha; ii) realizar el seguimiento de la mancha en forma oportuna, a través de su seguimiento por mar, tierra y aire, incumpliendo lo establecido en el numeral 8.6.3 del acápite 8.6 del Plan de Contingencia (PACE) de noviembre 2014.</p>				

10. El 18 de marzo del 2022, mediante escrito N° 1, RELAPASAA solicitó una ampliación de plazo de diez (10) días hábiles para remitir los descargos al Oficio N° 69-2022-OS-GSE/DSHL y el Informe de Instrucción N° 83-2022-OS-GSE/DSHL.
11. Mediante el Oficio N° 1502-2022-OS-GSE/DSHL, notificado electrónicamente el 23 de marzo del 2022, se concedió a RELAPASAA, una prórroga de diez (10) días hábiles para la presentación de sus descargos al Oficio N° 69-2022-OS-GSE/DSHL y el Informe de Instrucción N° 83-2022-OS-GSE/DSHL.
12. El 06 de abril del 2022, mediante el escrito N° 2, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó sus descargos al inicio de procedimiento administrativo sancionador comunicado mediante el Oficio N° 69-2022-OS-GSE/DSHL y el Informe de Instrucción N° 83-2022-OS-GSE/DSHL.
13. El 25 de mayo de 2022, mediante el Oficio N° 2751-2022-OS-GSE/DSHL Osinergmin remitió a RELAPASAA el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS/DSHL, en el cual se recomienda archivar la instrucción en los extremos de los ítems 1, 2, 5, 6 y 12; y sancionar en los extremos 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 13 a 18 con una multa de 571.1058 UIT.
14. El 30 de mayo de 2022, mediante escrito N° 3 registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó a través de la Ventanilla Virtual de Osinergmin, una solicitud de prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para la presentación de descargos.
15. El 01 de junio del 2022, mediante el escrito N° 4, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó sus descargos al Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL.

16. El 10 de junio de 2022, mediante el escrito N° 5, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó descargos adicionales al Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL.
17. El 10 de junio de 2022, mediante el Oficio N° 3093-2022-OS-GSE/DSHL, se concedió a RELAPASAA, una prórroga de diez (10) días hábiles adicionales para la presentación de sus descargos al Informe de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL, contados a partir del día siguiente de notificado el citado Oficio.
18. El 26 de julio de 2022, mediante el escrito S/N, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó descargos adicionales solicitando la suspensión del procedimiento administrativo sancionador respecto del hecho N° 15, referido a contar con los equipos de contingencia.
19. El 27 de julio de 2022, Osinergmin notificó a RELAPASAA la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL, mediante la cual se resuelve incorporar como tercero de legítimo interés al Instituto de Defensa Legal del Ambiente y Desarrollo Sostenible, y a la Asociación de Pescadores Artesanales del Distrito de Aucallama.
20. El 2 de agosto de 2022, mediante correos electrónicos se notifica la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL y los demás actuados del expediente N° 202200011508, al Instituto de Defensa Legal del Ambiente y Desarrollo Sostenible y a la Asociación de Pescadores Artesanales del Distrito de Aucallama.
21. El 11 de agosto de 2022, mediante el escrito S/N, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó descargos adicionales solicitando la nulidad de la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL.
22. El 11 de agosto del 2022, mediante el escrito N° 6, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó sus descargos adicionales al Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL respecto al hecho N° 15 imputado.

SUSTENTACIÓN DE DESCARGOS

23. **DESCARGO N° 1:** El 1 de junio de 2022 mediante el escrito N° 4, la empresa RELAPASAA formuló sus descargos al Informe Final de Instrucción comunicado mediante el Oficio N° 2751-2022-OS-GSE/DSHL, en los siguientes términos:

23.1. DESCARGOS SOBRE LAS CUESTIONES PREVIAS (DESCARGOS INICIALES):

- 23.1.1. **SOBRE EL PLAN DE CONTINGENCIA APLICABLE AL EVENTO DEL 15 DE ENERO DE 2022.-** Reitera que el Plan de Contingencia que debe ser tomado en cuenta es el aprobado por DICAPI. El Reglamento de Seguridad para las actividades de hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM que fue modificado mediante el Decreto Supremo N° 036-2020-EM elimina toda referencia a la aplicación del Plan de Contingencias en caso de derrames.

Sin embargo, en el Informe Final de Instrucción, señala que el Plan de Contingencia aplicable es el aprobado por Osinergmin.

Al respecto, considera que la afirmación del Órgano Instructor en el extremo que la competencia de una autoridad sobre una actividad o instalación no excluye el derecho que otra entidad tenga competencias también sobre dicha actividad o instalación vulnera el principio de *non bis in idem*, pues no es posible que, tanto DICAPI como OSINERGMIN tengan competencia para la supervisión y sanción por la misma actividad o instalación.

- 23.1.2. **SOBRE EL DEFECTO DE TIPIFICACIÓN DE LA BASE LEGAL EMPLEADA POR OSINERGMIN.**- Señala que, el Órgano Instructor comete un error en la tipificación al tomar como base legal el artículo 19 del Reglamento de Seguridad en concordancia con la primera disposición complementaria final del Decreto Supremo N° 036-2020-EM y el artículo 71° del Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos, aprobado con Decreto Supremo No. 039-2014-EM, señalando que la tipificación aplicable es la contenida en el ítem 4.10.2.2 de la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones, aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 271- 2012-OS/CD y normas modificatorias.

Sin embargo, el incumplimiento de estas dos normas no se encuentra tipificado.

En el Informe de Instrucción Final se indica que: *“el Principio de Tipicidad, y por lo tanto el cumplimiento del mandato de tipificación, se desarrolla en dos planos sucesivos, que el tipo contenga la descripción exacta y exhaustiva de los hechos que configuran la conducta considerada lesiva, y la atribución de la sanción que le corresponde aplicar, sin exigir, para su configuración, la referencia de la norma integrante del ordenamiento jurídico que sustenta la acción u omisión materia de la tipificación”*.

Al respecto, señala que el Órgano Instructor no ha evaluado los argumentos presentados en los descargos iniciales ya que no se ha pronunciado sobre que dos de las normas que RELAPASAA estaría incumpliendo no son sancionables porque no se encuentran contempladas en la Tipificación de Sanciones, vulnerando su derecho de defensa.

23.2. **DESCARGOS A LA TERCERA IMPUTACIÓN:**

- En el Informe de Instrucción se indicó que RELAPASAA no cumplió con realizar la inspección de tanques, muestreo del cargamento y cálculos (en adelante, *“Incumplimiento A”*) ni con la maniobra de desamarre y zarpe mediante el uso de remolcadores libres al costado del buque tanque Mare Doricum (en adelante, *“Incumplimiento B”*), incumpliendo por lo tanto en ambos supuestos con lo establecido en el Subproceso 3 del Numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 – Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.
- Al respecto, con relación al Incumplimiento A, RELAPASAA señaló en sus descargos iniciales que la conducta imputada es incorrecta y adjuntó como evidencia el Anexo 10, que contiene un informe elaborado por la Compañía Bureau Veritas Supervisión de descarga de crudo de los días 14 y 15 de enero de 2022 del Buque Mare Doricum, donde

se acredita que la actividad de inspección de tanques, muestreo y cálculos fue realizada tanto en tierra como en buque.

- Con relación al Incumplimiento B, en sus descargos iniciales RELAPASAA señaló expresamente que: “los remolcadores para las maniobras de amarre y desamarre son gestionados por la agencia marítima del buque (es decir, Transtotal). NO POR RELAPASAA”. Sin perjuicio de ello, en calidad de Anexo 11 adjuntó un correo enviado por Transtotal comunicando la presencia de los remolcadores Rems Andes y Majes para las maniobras de amarre, precisando que, no se llegó a recibir correo de la agencia marítima para el desamarre y zarpe, sino que las coordinaciones de los recursos del buque para su desamarre y zarpe del día 16 de enero se realizaron de manera verbal in situ entre el agente marítimo con el loading master.

- En el Informe Final de Instrucción señala lo siguiente con relación a los incumplimientos:

Incumplimiento A:

La División señala que: *“en el Anexo 10 (...) acredita que la actividad de inspección de tanques, muestreo y cálculo fue realizada tanto en tierra como en buque”.*

Incumplimiento B:

La División señala que: *“muestra evidencia de los remolcadores Rems Andes y Majes (Anexo 11) para las maniobras de amarre, pero no presenta evidencia para la maniobra de desamarre y zarpe mediante el uso de remolcadores libres al costado del buque tanque Mare Doricum. (...) Por lo tanto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, en el extremo referido a que no acreditó el uso de remolcadores libres al costado del buque tanque Mare Doricum para la maniobra de desamarre y zarpe”.*

- Como se puede apreciar, con relación al Incumplimiento A, en el Informe Final de Instrucción, la División no señala expresamente que el mismo se encuentra archivado, con lo cual solicita se deje constancia de ello para evitar confusiones ya que la Tercera Imputación contempla dos supuestos de incumplimiento.
- Respecto al Incumplimiento B, la Administración no ha evaluado los argumentos presentados en los descargos iniciales, vulnerando de esta manera el derecho de defensa. En atención a ello, reitera que el Órgano Instructor está solicitando que RELAPASAA cumpla con una obligación que no le corresponde ya que Transtotal es la agencia marítima del buque que gestiona los remolcadores para las maniobras de amarre y desamarre, no RELAPASAA. Por lo tanto, no es que RELAPASAA esté incumpliendo con esta obligación, sino que la misma corresponde a un tercero (Transtotal) que es el encargado de ejecutar dicha obligación.
- Asimismo, indica que es importante considerar que la toma de muestras, medición de ullages y cálculos se realiza en toda operación de carga/descarga en los terminales de RELAPASAA, y lo hace el inspector independiente nominado para supervisar la cantidad y calidad del producto, el cual es normalmente nombrado por la parte comercial. Este inspector independiente también realiza cálculos de cantidad. Con relación al Incumplimiento B, el uso de los remolcadores son gestionados por el buque directamente a través de su agente marítimo y la cantidad de remolcadores a usar en las maniobras de amarre y desamarre son definidas por el práctico marítimo que asesora al capitán del buque (se adjunta por ejemplo en el Anexo 1 las Cartas de Protesto del capitán Ángel Alejandro Camargo Soria y Robert Cotrina Villejas) con lo cual el estudio

de maniobra de los terminales únicamente da información de referencia. Con relación a lo señalado adjunta información adicional en calidad de Anexo 1.

- En ese sentido, corresponde el archivo del procedimiento sancionador por la Tercera Imputación.
- Respecto al cálculo de la multa propuesta se debe tener en cuenta que durante todas las operaciones de carga/descarga se cuenta con una estación de buceo que realiza inspecciones antes del amarre del buque, durante las operaciones (estadía del buque) y al final de la operación. No se ha tomado en cuenta estos costos para determinar el cálculo de la multa.

23.3. DESCARGOS A LA CUARTA IMPUTACIÓN:

- Con relación a la Cuarta Imputación, en el Informe de Instrucción se señaló que RELAPASAA no habría cumplido con capacitar con entrenamientos, simulacros, entre otros, al personal que interviene en las operaciones de carga/descarga.
- Sobre el particular, en los descargos iniciales indicamos que para la realización de la descarga de hidrocarburos se requirió de la intervención de dos (2) Loading Master y de personal de la embarcación del servicio de contingencia, cuya documentación sobre capacitaciones y simulacros alcanzamos como Anexos 12 y 13, respectivamente. Además, se adjuntó información sobre las capacitaciones y talleres recibidos por el personal de RELAPASAA que interviene en las operaciones de descarga en calidad de Anexos 14 (Jesús Lo Álamo), 15 (Óscar Godoy Encarnación) y 16 (Haan Víctor De La Cruz). Asimismo, se adjuntó documentación que constata la formación de las Loading Master que intervinieron en las operaciones de carga/descarga, como Anexo 17 (información de María Belén Otárola) y Anexo 18 (información de Melissa Torres).
- En el Informe Final de Instrucción indica que: *“en los dos últimos simulacros del año 2021 realizados por RELAPASAA no figuran como participantes ninguna de las Loading Master que intervinieron en el Plan de Contingencia del 15/01/22 (María Belén Otárola y Melissa Torres), ni Jesús Lo Master, ni Haan Víctor De La Cruz. Solo Óscar Godoy Encarnación sí figura como participante en el simulacro del 26/05/21. Asimismo, no ha remitido información sobre las capacitaciones a todo el personal que tiene funciones en el Plan de Contingencia, tales como Jefes de Turno, los Operadores jefe y los miembros de las brigadas No. 3, de apoyo y de reparaciones, etc.”.*
- Al respecto, en calidad de Anexo 2 adjunta información donde por ejemplo se demuestra que continuamente se brindó capacitación. Así, en abril del presente año se dio una capacitación de OPS a todo el equipo de RELAPASAA. Adjunta documentos que indican la formación continua de Jesús Lo y Haan Víctor de la Cruz. Asimismo, adjunta un acta de reunión mensual del mes de febrero del presente año donde se discutió sobre: (i) la aprobación del Cronograma Anual de seguridad, salud en el trabajo y medio ambiente y (ii) el Análisis de Riesgo – Barreras de contención APN, y el Programa Anual de Seguridad, Salud en el trabajo y medio ambiente del año 2022. También se adjunta un correo electrónico del 04 de abril de 2022, donde se encuentran copiadas las Loading Master, por medio del cual se evidencia que han tenido un simulacro de Tsunami realizado el mes de marzo del presente año en coordinaciones y trabajo en conjunto entre las empresas Repsol, Cosmos y OCA Global.

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

- En general, con la información del Anexo 2 cumplimos con evidenciar que tanto las Loading Master como el personal de RELAPASAA que figura en el Plan de Contingencia del 15/01/22, sí recibieron simulacros y capacitaciones continuamente. A modo de ejemplo, podemos apreciar como una de las Loading Master (María Belén Otárola) recibió la capacitación del Plan de Emergencia de TERMAR sobre fuga o derrame accidental de hidrocarburos en el mar en el año 2021.

		LISTA DE ASISTENCIA		Fecha Emisión	Setiembre 2019
				Fecha de Revisión	Enero 2021
				Nro de Revisión	02
				Código	SST-REG-003
RAZÓN SOCIAL	OCA Calidad Medio Ambiente y Seguridad del Perú S.A.C.			FECHA	
RUC	20602485332			INI.	13/07/2021
DOMICILIO	Av. Circunvalación Club Golf Nro. 134 Int.405 Urb. Golf - Surco			FIN	13/07/2021
ACTIVIDAD ECONÓMICA	Otras actividades profesionales, científicas y técnicas N.C.P.			HORA	
NÚMERO DE TRABAJADORES EN EL CENTRO LABORAL	8			INI.	16:00
HORAS HOMBRE DE CAPACITACIÓN	1.5			FIN	17:30
INDUCCIÓN		ENTRENAMIENTO	CHARLA	CLASIFICACIÓN DEL TEMA	
CAPACITACIÓN		PROCEDIMIENTO	REUNION	SEGURIDAD	X
				SALUD OCUPACIONAL	
				MEDIO AMBIENTE	X
				CALIDAD	
				ÁREAS	
				OPERACIONES	
TEMA	PLAN DE EMERGENCIA DE TERMAR (Fuga o derrame Accidental de hidrocarburos al mar)				
ANÁLISIS DEL TEMA	N/A				
N°	APELLIDOS y NOMBRES	N° DNI	ÁREA	CARGO	FIRMA
1	Otárola Santivañez, María Belén	45212163	Operaciones	Loading Master	

- Las normas referidas por la División que tipifica la conducta de RELAPASAA, para la Cuarta Imputación, son el artículo 19° del Reglamento de Seguridad y la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 036-2020-EM, en las cuales no se establece como incumplimiento “no remitir información sobre las capacitaciones a todo el personal que tiene funciones en el Plan de Contingencia”, sino el incumplimiento a la norma es no cumplir con las disposiciones establecidas en el Plan de Respuesta (artículo 19.4 del Reglamento de Seguridad). Sin embargo, para el Órgano Instructor este hecho es lo que acreditaría el incumplimiento a la norma.
- En esa línea, el requerimiento de la División no fue claro ni específico con relación a la información que estaban solicitando, por ello en los descargos iniciales únicamente se adjuntó información de las loading master que estuvieron presentes en el evento.
- Como indicamos anteriormente, en calidad de Anexo 2 se adjunta información donde se acredita la formación y capacitación del personal que estuvo presente en el evento incluidos los jefes de área y el operador de panel. Además, se debe tener en cuenta que el personal que utiliza RELAPASAA cumple con un perfil a pesar de no existir un marco legal donde se precise cuál debe de ser la formación y/o certificación del personal loading master. Sin embargo, todo el personal cumple con los cursos exigidos por la APN y en adición hemos realizado y continuamos realizando actividades de formación (tales como simulacros, capacitaciones, entrenamientos, etc.) y también gestionamos cursos (talleres) con SLOM y personal con experiencia para dar lineamientos a los loading master en las operaciones.
- Además, Osinergmin estaría vulnerando el principio de tipicidad, pues en este caso, la norma cuyo incumplimiento se imputa, artículo 19 del Reglamento de Seguridad y la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo No. 036-2020-EM, no regula de manera expresa los supuestos de hecho que se pretende sancionar: no remitir información sobre las capacitaciones de todo el personal que tiene funciones en el Plan de Contingencia.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código 6W3yUWY0iy

- Por los argumentos expuestos, debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.4. **DESCARGOS A LA SÉTIMA IMPUTACIÓN:**

- Con relación a la Sétima Imputación, en el Informe de Instrucción se señaló que RELAPASAA no cumplió con controlar la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque.
- En los descargos iniciales indicó que se debía considerar que la posición de las mangueras submarinas se vio afectada debido a factores ajenos a la responsabilidad y control de RELAPASAA, que califican como acción de tercero. En efecto, el desplazamiento incontrolado del Buque “Mare Doricum” ocasionó el hecho verificado, tal como se muestra en el informe elaborado conjuntamente por las empresas INERCO y ORBITAL EOS (que se adjuntó en calidad de Anexo 8). Además, el día 11 de febrero de 2022, también se envió reportes de las inspecciones a la posición de los trenes de mangueras en calidad de Anexo 21.
- El Informe Final de Instrucción indica que: “el Anexo 21 adjunta documentos que solo se limita a reportar la posición de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque y en Anexo 8 muestra el movimiento real que tuvo el Buque Mare Doricum. Sin embargo, no acredita que realizó un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque, incumpliendo lo establecido en el literal e) del acápite “De las Operaciones Marítimas” del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias”.
- Al respecto es importante tener en cuenta que el control de la correcta posición de los trenes de mangueras submarinas se controla y reporta de la siguiente manera:

15-01-2022

06:15-06:35hrs Inspección de rutina de los trenes de mangueras submarinas conectadas al buque, buzos reportan las siguientes novedades:

- Manguera en pendura 4 ¼ paños.
 - Manguera en reposo 3 ¾ paños.
 - Separación de manguera a flor de agua 0.5 m. aprox.
 - Separación de manguera en quilla de balance: 1 m. aprox.
 - Visibilidad: Regular
 - Corriente: Regular
- Con lo cual, se puede apreciar que sí hemos cumplido con realizar un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque. Sobre el particular, la División no ha tomado en consideración los argumentos indicados en los descargos iniciales, y tampoco ha tomado en cuenta que justamente el Anexo 21 como ellos bien indican “reporta la posición de los trenes de mangueras submarinas” para lo cual es evidente que se ha tenido que hacer un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas de lo contrario no sería posible efectuar un reporte sobre la posición. Más aún, si se hubiese detectado que los trenes de mangueras submarinas no estaban en la posición correcta, no se hubiese podido conectar el buque y tampoco se hubiese podido descargar producto desde el 14 de enero de 2022.

- Además, el sustento que acredita y valida que RELAPASAA cumplió con realizar un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque es el reporte de operaciones submarinas, los cuales se adjuntan en calidad de Anexo 3.
- Por los argumentos expuestos, se debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.
- Respecto al cálculo de la multa propuesta se debe tomar en cuenta que durante todas las operaciones de carga/descarga se cuenta con una estación de buceo que realiza inspecciones antes del amarre del buque, durante las operaciones (estadía del buque) y al final de la operación.

23.5. DESCARGOS A LA OCTAVA IMPUTACIÓN:

- Con relación a la Octava Imputación, en el Informe de Instrucción se señaló que RELAPASAA no utilizó precintos de seguridad como medida de precaución para las válvulas utilizadas en el sistema de transferencia.
- En los descargos iniciales indicamos que los precintos de seguridad son puestos y utilizados por los buques en las válvulas de descarga al mar de su sistema de ODM (monitoreo de descarga). En efecto, de acuerdo al Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL) de la Organización Marítima Internacional (OMI), **el buque es el que lleva el control y su gestión**. Es el caso que, el terminal (RELAPASAA) no tiene acceso a esa información. Por ello, solicitamos que se reencause la solicitud de información hacia el tercero responsable, esto es el buque tanque “Mare Doricum”.
- En el Informe Final de Instrucción se indica que: *“respecto a lo alegado por RELAPASAA, numeral 4.12 del presente informe, respecto a que es responsabilidad del buque el uso de precintos, cabe señalar que el literal g) del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias establece como medida de seguridad, la cual debe ser adoptada como parte de los procedimientos operacionales, el uso de precintos de seguridad; por tanto correspondía al administrado verificar su cumplimiento”*.
- Al respecto, reitera que las válvulas de descarga al mar del buque, están bajo la gestión y control del buque y sí deben de tener un precinto de seguridad, el cual se registra en el control del libro MARPOL de acuerdo a los códigos y convenios de la OMI (Organización marítima internacional). Asimismo, adjuntamos en calidad de Anexo 4 el *check list* de seguridad buque Mare Doricum de fecha 07 de febrero de 2022.
- Sobre el particular, el Órgano Instructor no ha tomado en consideración los argumentos indicados en los descargos iniciales, así como la explicación que se dio señalando que el tercero responsable de cumplir con esta obligación es el buque tanque “Mare Doricum” y que por lo tanto es necesario que OSINERGMIN solicite a este la información pertinente.
- RELAPASAA al no ser el responsable de cumplir con esta obligación no puede proporcionar a la Administración la información requerida, no porque signifique que ha incumplido con la obligación, sino porque él no ha ejecutado dicha obligación.

- El Órgano Instructor no ha requerido esta información al responsable de cumplir con la obligación establecida en el literal g) del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias, esto es al buque tanque “Mare Doricum”, vulnerando el principio de verdad material regulado en el artículo IV, numeral 1.11 del Texto Único Ordenado de la Ley 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, TUO LPAG).
- Por los argumentos expuestos, su despacho debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.6. **DESCARGOS A LA NOVENA IMPUTACIÓN:**

- Con relación a la Novena Imputación, se indica que RELAPASAA no empleó a un práctico debidamente habilitado para realizar las maniobras con el buque tanque “Mare Doricum”, ni cumplió con mantener al mismo durante toda la operación de descarga.
- Al respecto, en los descargos iniciales señalamos que lo indicado en el Informe de Instrucción es contrario a la realidad ya que sí se contó con dos prácticos marítimos para realizar las maniobras del buque señalado. Además, se adjuntó en calidad de Anexo 22 la cadena de correos de la agencia marítima del buque, donde -como responsable de dichas actividades- se avisa sobre los recursos gestionados para la maniobra de amarre (lo que incluye remolcadores, prácticos marítimos, lanchas).
- En el Informe Final de Instrucción se indica lo siguiente: “A través de la Carta GSCMA-026-2022, ingresada con fecha 27 de enero del 2022, presentó el documento Anexo 6 titulado *Statement of Facts (time sheet)* firmado por la representante de la Terminal de servicio a bordo y por el jefe oficial, donde se indica que a las 00:18 horas del 16 de enero de 2022, luego de ocurrido el derrame, recién llegó el práctico al buque taque Mare Doricum. De ello se verifica que el practico no estuvo a bordo durante toda la operación de carga y/o descarga en el Terminal.

Respecto a los descargos de RELAPASAA, numeral 4.13 del presente Informe, referido a que no es de su responsabilidad disponer la presencia del práctico, corresponde indicar que el literal a) de la sección “operaciones con el buque tanque” del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias establece como medida de seguridad, la cual debe ser adoptada como parte de los procedimientos operacionales de RELAPASAA, emplear prácticos marítimos habilitados para ejecutar la maniobra y debiendo el práctico permanecer a bordo durante toda la operación de carga y/o descarga en el Terminal. Por tanto, correspondía al administrado verificar que se emplee un practico habilitado y que permanezca a bordo durante toda la operación.

El administrado adjunta como Anexo 22 la cadena de correos de la agencia marítima del buque, donde se avisa sobre los recursos gestionados para la maniobra de amarre (lo que incluye remolcadores, prácticos marítimos, lanchas). No obstante, dicho documento no desvirtúa el incumplimiento, pues no acredita que se empleó un practico habilitado ni que verificó su permanencia en el buque tanque durante toda la operación de carga y/o descarga en el Terminal. En consecuencia, incumplió lo establecido en el literal a) del acápite “Operaciones con el buque tanque” del Numeral”.

- Al respecto, cabe tener presente que, de acuerdo con el numeral 4.2 de la Resolución Directoral 1186-2016-MGP/DGCG, Norma del Practicaje Marítimo y de los Prácticos

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Marítimos, compete a la nave o a la agencia marítima pedir la presencia de los prácticos, no a los Terminales.

- Lo anterior es así, en tanto como lo reconoce expresamente el artículo 186 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1147: *“El practicaje marítimo es el asesoramiento brindado por el práctico al capitán a bordo de una nave, en una zona declarada de practicaje obligatorio, circunstancia que no afecta las atribuciones y responsabilidades del capitán, quien conserva en todo momento el mando de su nave.”* Y el artículo 192 del mismo Reglamento establece la obligatoriedad para las naves de contar con un práctico a bordo al realizar cualquier maniobra en las zonas de practicaje obligatorio.
- Asimismo, recalca que el práctico marítimo es gestionado por el buque directamente a través de su agente marítimo y debido a la pandemia producida por el COVID-19 los prácticos marítimos indicaron que no podían permanecer a bordo por restricciones sanitarias. Sobre el particular, adjuntamos información adicional en calidad de Anexo 5 y a modo de ejemplo podrán apreciar el correo de RENADSA donde indica que por motivos de la emergencia sanitaria considera oportuno que los prácticos no permanezcan a bordo de las naves para reducir el riesgo de contagio.

De: Operaciones Callao <operaciones@renadsa.com>

Enviado el: sábado, 21 de marzo de 2022 12:46

Para: RUBIO PAREJA, JULIO FERNANDO <jfrubiop@repsol.com>; PORRAS SOSA, EMILIO <EPORRASS@repsol.com>; TEJADA MACKENZIE, RENZO ALEJANDRO <renzoalejandro.tejada@repsol.com>; Francisco Vera Petranzo <fvera@navitranso.com>; Diego Florez Tranzo <DFlorez@navitranso.com>; Luis Velarde Cordero <velarcor@serpramar.com>; Aldo Alfaro <aalfaro@mmercantil.com.pe>; coordinadordeguardia@cosmos.com.pe

CC: DE LA CALLE FERNANDEZ, JULIAN AGUSTIN <jdelacallef@repsol.com>; PERU RFLP TERMINAL MARITIMO <PERURFLP@repsol.com>; TEJADA MACKENZIE, RENZO ALEJANDRO <renzoalejandro.tejada@repsol.com>; Juan Villaran - Renadsa <jvillaran@renadsa.com>; velarcor@serpramar.com

Asunto: RE: Prácticos

Estimado Capitán Rubio,

La presente es para saludarlo, y a la vez hacer referencia a su correo en relación a la permanencia de los prácticos que efectúan labores en el Terminal Marítimo RELAPASAA.

Al respecto, tomando en consideración la emergencia sanitaria actual, RENADSA considera oportuno que los Prácticos que participan en las maniobras en dicho terminal, no permanezcan a bordo de las naves para reducir el riesgo de contagio, es decir, al culminar la maniobra de amarre / desamarre, deberán de retirarse de la nave.

Quedamos atentos a sus comentarios. Saludos,



Eduardo Paredes Vía y Rada | RENADSA
Jefe de Agenciamiento Marítimo | Head of Agency Dept
Telefono: (01) 2022700 | Anexo: 207
Cel.: (+51) 904651279
eparedes@renadsa.com
operaciones@renadsa.com
Av. Santa Rosa 515, La Perla, Callao - Perú

- Por los argumentos expuestos, su despacho debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.7. DESCARGOS A LA DÉCIMA IMPUTACIÓN:

- Con relación a la Décima Imputación, se señala que RELAPASAA incumplió con mantener un registro del control en todo momento de las condiciones climatológicas y del mar durante las operaciones del 14 al 15 de enero de 2022. Asimismo, habría incumplido con enviar información que demuestre que el loading master contaba con el pronóstico del estado de las condiciones climatológicas previo al ingreso del buque tanque Mare Doricum al Terminal No. 2, así como si cumplía con controlar las condiciones del mar, remitiendo cada media hora el reporte respectivo a Refinería desde el Terminal N° 2.

- En los descargos iniciales señaló que RELAPASAA sí cumplió con contar con un registro de las condiciones climáticas durante los días 14 y 15 de enero de 2022 y para acreditar ello en calidad de Anexos 23, 24 y 25 se adjuntaron los pronósticos marinos (“Marine Forecast”) tomados durante la tarde del 14 de enero; la mañana y la tarde del 15 de enero; y la mañana y la tarde del 16 de enero.
- Asimismo, recalca que dicha información sí fue tomada en cuenta tanto por RELAPASAA como por las Loading Master encargadas de la operación de descarga. Para corroborar ello, indica que, a modo de ejemplo, en los Anexos 23, 24 y 25 se aprecia que los pronósticos eran enviados por la Agencia Marítima Cosmos vía correo electrónico, en el que los destinatarios eran tanto la empresa OCA (agencia encargada de la provisión de Loading Master) como los trabajadores de RELAPASAA.
- Además, señala que RELAPASAA sí cumplió con consultar a Tráfico Marítimo – TRAMAR sobre el estado de las condiciones climatológicas luego de la erupción del volcán en el país de Tonga el día 15 de enero. Ante la consulta realizada, TRAMAR señaló que se podían realizar operaciones con normalidad y dicho sustento se encuentra en calidad de Anexo 26. También se adjuntó como Anexo 27 el reporte de comunicaciones realizadas cada hora entre el loading master y el personal de Tanques y Terminales en tierra.
- Sin embargo, en el Informe Final de Instrucción se indica que: *“de los documentos presentados se advierte que, no acreditó que realizó la comunicación desde el Terminal No. 2 a Refinería, sobre el análisis de las condiciones del mar cada 30 minutos, incumpliendo lo señalado en el literal b) De la Jefatura del Terminal Marítimo y c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo, del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencia”*.
- Al respecto, adjunta información complementaria en calidad de Anexo 6 donde indica que acredita que sí ha cumplido con la obligación. Sobre el particular OSINERGMIN debe tomar en consideración que las partes involucradas reciben el pronóstico del tiempo y los loading master realizan un control y comparación en cada operación de carga/descarga de lo que se dice en el respectivo pronóstico y lo que ellos mismos evalúan y observan in situ. Además, con relación a la comunicación entre lado mar (loading master) y tierra (planta/refinería) esta debe ser de manera horaria para poder efectuar una comparación de cantidades y reporte de novedades.
- En este sentido, a modo de ejemplo muestra la Lista de Verificación de Comunicaciones donde se aprecia que cumple con el registro de las condiciones del mar o condiciones inseguras cada hora:

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

LISTA DE VERIFICACIÓN DE COMUNICACIONES DEL SUPERVISOR DE TURNO A BORDO (LOADING MASTER)

4.- Registro del reporte de las condiciones del mar o condición insegura por parte del Supervisor de turno a bordo (loading master) al Supervisor de turno de Molepro en Refinería, previo al inicio de maniobras de izaje y conexión de mangueras, y cada hora durante las Operaciones de Desplazamiento, Carga o Descarga, informado a:

No	FECHA	HORA	RECEPCIONISTA	No	FECHA	HORA	RECEPCIONISTA
1	14-01-22	9:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	64			
2	14-01-22	10:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	65			
3	14-01-22	11:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	66			
4	14-01-22	12:00	OPERADOR DE T&T	67			
5	14-01-22	13:00	OPERADOR DE T&T	68			
6	14-01-22	14:00	OPERADOR DE T&T	69			
7	14-01-22	15:00	OPERADOR DE T&T	70			
8	14-01-22	16:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	71			
9	14-01-22	17:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	72			
10	14-01-22	18:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	73			
11	14-01-22	19:00	OPERADOR DE T&T	74			
12	14-01-22	20:00	OPERADOR DE T&T	75			
13	14-01-22	21:00	OPERADOR DE T&T	76			
14	14-01-22	22:00	OPERADOR DE T&T	77			
15	14-01-22	23:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	78			
16	15-01-22	0:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	79			
17	15-01-22	1:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	80			
18	15-01-22	2:00	OPERADOR DE T&T	81			

- Por los argumentos expuestos, se debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.8. DESCARGOS A LA DÉCIMA PRIMERA IMPUTACIÓN:

- Con relación a la Décima Primera Imputación, se señala que RELAPASA no habría cumplido con exigir al capitán del buque que: i) garantice que las condiciones de operación y el estado de todo el material y equipo de maniobra para el amarre del buque tanque sean óptimas, considerando el uso de anclas de babor y estribor con paños reglamentarios; ii) participe y firme la Declaración de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal, en aceptación a las responsabilidades que deberá asumir antes, durante y después de las operaciones de transferencia; iii) disponga que un oficial del buque tanque esté presente en el área de conexión de trenes de mangueras submarinas mientras se realizan las labores de conexión y desconexión de las mismas; iv) supervise las operaciones de transferencia de petróleo crudo; e v) inspeccione por lo menos una vez cada hora los alrededores del buque tanque, sobre todo en la posición donde están ubicadas las válvulas del mar.
- En los descargos iniciales se adjuntó como Anexo 28 los check lists de seguridad buque-terminal donde se verifican los procesos de la operación y se da conformidad mediante las firmas por ambas partes (representante del buque y del terminal) y como Anexo 29 se adjunta la Declaración de Comprobación de Seguridad debidamente suscrita.
- Por su parte en el Informe Final de Instrucción se establece que: *“no acreditó en los incisos: iii) disponga que un oficial del buque tanque esté presente en el área de conexión de trenes de mangueras submarinas mientras se realizan las labores de conexión y desconexión de las mismas, y iv) supervise las operaciones de transferencia de petróleo crudo; e v) inspeccione por lo menos una vez cada hora los alrededores del buque tanque, sobre todo en la posición donde están ubicadas las válvulas del mar, incumpliendo lo establecido en el literal c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, en concordancia con el literal a) Del Capitán del Buque Tanque del numeral 6.3 del Plan de Emergencia*

Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima”.

- Sobre el particular, es importante que se tenga en consideración que si se informa y verifica que el buque cumple con lo solicitado por el Terminal, verificando para ello de manera periódica según la lista de verificación (check list), lo cual es una buena práctica (recomendación) del ISGOTT, el correcto amarre del buque al Terminal es validado por el práctico marítimo, el cual asesora al capitán del buque y al finalizar su maniobra reporta a la autoridad marítima (TRAMAR / DICAPI) que concluyó su maniobra. Cabe señalar, que el capitán del buque no firmaría los documentos del práctico (servicio) si no está conforme y de acuerdo con la maniobra realizada.
- Con relación al personal que debe de estar en el *manifold* durante la operación ello se valida y revisa en la lista de verificación (check list) que firma el buque cada 04 horas.
- Además, cumplimos con adjuntar en calidad de Anexo 7 los check list de seguridad del buque-terminal y su respectivo check list de rechequeo.
- Por los argumentos expuestos, se debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.9. **DESCARGOS A LA DÉCIMA TERCERA IMPUTACIÓN:**

- Con relación a la Décima Tercera Imputación, se señala que RELAPASAA no habría cumplido con: i) disponer la suspensión de la operación de transferencia cuando se presentó la condición insegura (rotura del primer cabo); ii) verificar que los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal; iii) supervisar al personal de buceo para que realice la inspección submarina antes del izado de mangueras y durante las operaciones de transferencia; iv) supervisar la maniobra de izado, conexión de equipos para el desarrollo seguro y eficiente de las operaciones de transferencia, v) realizar la “Lista de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal”.
- En los descargos iniciales indicó que con relación al punto i) anterior, RELAPASAA inmediatamente dispuso el cierre de las válvulas tan pronto se verificó la presencia de una mancha oleosa en el mar. Inclusive, antes de cerrar las válvulas se dispuso la parada de la bomba de descarga del buque para evitar daño en las mangueras submarinas por sobre presionamiento. Con relación a por qué no se realizó el cierre al momento de la ruptura del cabo, recalca que ello se debió a una decisión del buque y la Loading Master de turno de acuerdo a su evaluación, criterio y decisión que tomaron en ese momento. Tanto los tripulantes de la nave como la Loading Master tienen la libertad y autoridad para poder parar las operaciones en cualquier momento, si es que consideran que hay algún riesgo, siendo que en dicha oportunidad no consideraron que se presentaría riesgo alguno.
- Asimismo, indica que RELAPASAA, a través del Loading Master, verificó la cantidad de cabos y sí supervisó al personal de buceo (de la Agencia Marítima Cosmos) para la realización de la inspección submarina antes del izado de mangueras, además de haber supervisado durante la maniobra de izado y la conexión de equipos. También RELAPASAA dio su conformidad a la realización de Lista de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal y se adjuntó en calidad de Anexo 28 la evidencia (check lists).

- En el Informe Final de Instrucción se establece que: *“de acuerdo a lo establecido en el Plan de Contingencia, correspondía que ante rotura del primer cabo sucedida a las 17:18 horas del día 15 de enero de 2022 (Anexo 6 titulado Statement of Facts firmado por la representante de la Terminal de servicio a bordo y por el jefe oficial presentado en la Carta GSCMA-026-2022, ingresada con fecha 27 de enero del 2022) debía suspender toda la operación de transferencia. RELAPASAA como operador del ducto de transporte de hidrocarburo es responsable de cumplir con dicha obligación; por tanto, el hecho de que su personal haya actuado incumpliendo las obligaciones dispuestas en el Plan de Contingencia no lo exime de responsabilidad. (...) Conforme al numeral 2.17.2 del Manual de Operación presentado en el Anexo 18, el terminal 2 tiene 5 boyas, las cuales se amarran con 2 cabos cada una. No obstante, de acuerdo a declaraciones del señor Giacomo Pisani, capitán del buque Mare Doricum, publicadas en medios periodísticos el día del incidente, solo las boyas 1, 2 y 5 tenían 2 cuerdas de amarre, y las boyas restantes 3 y 4 solo 1 cuerda de amarre. Al respecto, cabe señalar que, de la revisión del Anexo 28, ninguno de los documentos acredita que se haya realizado la verificación de que los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal”*.
- Por lo tanto, RELAPASAA no habría acreditado el cumplimiento de: i) disponer la suspensión de la operación de transferencia cuando se presentó la condición insegura (rotura del primer cabo), y ii) verificar que los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal.
- Sobre el particular, comentamos que ante el evento se generó un acta de suspensión entre las partes (terminal / buque) y sí se procedió con la suspensión de la operación en el momento que se reportó el mencionado evento (se adjunta el acta de suspensión en calidad de Anexo 8).
- Todo lo relacionado al material usado en la maniobra de amarre del buque, es de control y propiedad del buque (no de RELAPASAA), los cuales por normas internacionales deben de contar con certificados y controles de inspección que están bajo el sistema de gestión del buque. Todo lo relacionado a las inspecciones de los buzos, supervisión de las maniobras de izado y conexión de mangueras sí se cumple en todas las operaciones de carga/descarga conforme acreditamos en los documentos que adjuntamos en calidad de Anexo 9.
- Por los argumentos expuestos, se debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.10. **DESCARGOS A LA DÉCIMA CUARTA IMPUTACIÓN:**

- Con relación a la Décima Cuarta Imputación, se establece que RELAPASAA no habría adoptado las acciones de respuesta iniciales e inmediatas como consecuencia del derrame ocurrido con fecha 15 de enero de 2022 en el Terminal 2: i) omitiendo desplegar las comunicaciones internas previstas, así como con otros grupos o instituciones privadas o públicas para responder y/o apoyar a la propia organización de la respuesta a la emergencia, ii) no contando con el personal titular y alterno de carga y descarga, tales como supervisor de operaciones marítimas en oficina, un supervisor de operaciones y seguridad, un encargado de maniobras (capataz manguerero), dos ayudantes de maniobras de conexiones /desconexiones (manguereros), dos buzos

profesionales y dos ayudante de buzo, iii) no contando con lanchas y barcasas en el Terminal para una respuesta inicial e inmediata ante el evento.

- Al respecto, en los descargos iniciales indicó lo siguiente:
 - Con relación al punto i), RELAPASAA sí realizó comunicaciones internas tras la detección del afloramiento en el mar. Se llevaron a cabo una serie de coordinaciones entre la Loading Master, y los jefes del Terminal y del Área de RELAPASAA con la finalidad de implementar el Plan de Contingencia aprobado por DICAPI, coordinar el despliegue de barreras de contención y disponer el cierre de válvulas. Se adjuntó en calidad de Anexo 26 una comunicación donde se advierten dichas coordinaciones. Adicionalmente, se tuvieron comunicaciones por radio con el jefe de área y por teléfono con el Jefe de Terminal. Por otro lado, se adjuntó en calidad de Anexo 32 y 33 las actas de constatación de la autoridad marítima donde se da conformidad a la activación del Plan de Contingencia y el despliegue de equipos.
 - Con relación al punto ii), en calidad de Anexo 34 se adjuntó información sobre los trabajadores de RELAPASAA disponibles durante el evento del 15 de enero.
 - Con relación al punto iii), sí se encontraban disponibles lanchas y remolques en la zona durante las operaciones del día 15 de enero, incluso, a efectos de implementar de forma directa el Plan de Contingencia aprobado por DICAPI en caso ocurriese algún evento. Inclusive, la presencia de barcasas también se encuentra reconocida en las Actas de Inspección Ocular elaboradas por DICAPI. En calidad de Anexo 35 se adjuntó información en la que se deja constancia de la presencia de lanchas, barcasas o remolcadores entre los días 14 y 15 de enero.
- En el Informe Final de Instrucción se establece que:
 - Con relación al punto i): *“el Anexo 26 adjunta una comunicación de consulta previa al derrame, es una imagen de whatsapp donde Terminal 3 indica ya se hizo la consulta y no hay alerta de tsunami, esa comunicación no tiene fecha y no esta referida a la comunicación inmediata para atender la emergencia. En los Anexos 32 y 33 se muestra las actas de inspección ocular por parte de la Capitanía a las 00:08 hrs y 11:00 hrs del día domingo 16 de enero, en la primera visita observan el derrame ocurrido con la barrera de contención extendida y tres embarcaciones en apoyo del recojo y limpieza en la superficie del mar, observa que las mangueras de descarga de crudo del Buque Mare Doricum todavía continuaban conectadas y 02:00 hrs la llegada de personal de buzos para la inspección submarina e identificar el origen de fuga. Por tanto, dichos documentos no acreditan la comunicación inmediata para la atención de la emergencia”.*
 - Con relación al punto ii): *“los listados de personal no acreditan que en la respuesta inicial y la emergencia haya contado con un supervisor de operaciones marítimas en oficina, un supervisor de operaciones y seguridad, un encargado de maniobras (capataz manguerero), dos ayudantes de maniobras de conexiones/desconexiones (manguereros), dos buzos profesiones y dos ayudantes de buzo”* (en relación a la información del Anexo 34).
 - Con relación al punto iii): *De la revisión del Anexo 35 “se verifica que, al momento de la emergencia, durante la descarga, en el Terminal N° 2 solo contaba con una lancha, la lancha Cosmo IV, cuando ocurrió la emergencia, incumpliendo la disposición del Plan de contingencia que establece que debe contar con “lanchas y barcaza con tripulación y personal de turno a bordo”.*

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

- “Se verifica que RELAPASAA no adoptó las acciones de respuesta iniciales e inmediatas como consecuencia del derrame ocurrido con fecha 15 de enero de 2022 en el Terminal Multiboyas N° 2: i) omitiendo desplegar las comunicaciones internas previstas, así como con otros grupos o instituciones privadas o públicas para responder y/o apoyar a la propia organización de la respuesta a la emergencia, ii) no contando con el personal titular y alterno de carga y descarga, tales como supervisor de operaciones marítimas en oficina, un supervisor de operaciones y seguridad, incumpliendo lo establecido en el numeral 5.1. Situaciones de Emergencia (Clasificación) del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, concordado con el Numeral 6.1. (Procedimientos de notificación) del acápite 6 – Operaciones de Emergencia del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-5 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima”.

- Al respecto, señala que en toda operación de carga/descarga se cuenta con el personal necesario para poder atender la operación y con los recursos necesarios *in situ*. Además, en el reporte de operaciones de buceo, se nombran e indican el personal y recursos utilizados. Toda la información que acredita el cumplimiento de esta obligación se encuentra se adjunta en calidad de Anexo 10.
- Además, con relación al punto i), la comunicación adjunta al Anexo 26 de los descargos iniciales sí cuenta con fecha y sí está referida a la emergencia ya que la erupción del volcán en Tonga que produjo alertas de tsunamis en territorios del Pacífico Sur fue el 15 de enero de 2022, fecha en la que se hizo la consulta respectiva de si había alerta de tsunami justamente para activar los protocolos respectivos y estar alerta de la situación.



- En la misma línea, el Órgano Instructor indica que las comunicaciones con relación al punto i) no fueron inmediatas para la atención de la emergencia. Con relación a ello, consideramos importante reiterar que las comunicaciones sí fueron inmediatas; muchas de ellas se realizaron por radio.
- Pretender que siempre las coordinaciones de una emergencia sean por un medio que deje constancia de ello implicaría una demora excesiva en las actuaciones simplemente por un formalismo. Ninguna de las normas aplicables exige que las comunicaciones de una emergencia sean por medios que se deje constancia de ello, justamente porque lo que se busca en una situación de emergencia es actuar lo más rápido posible, por lo tanto, lo que está exigiendo el Órgano Instructor iría en contra del espíritu de las normas aplicables.

- En este sentido, la División estaría vulnerando el principio de presunción de veracidad recogido en el artículo IV numeral 1.7 del TUO LPAG.
- Como se puede apreciar, la autoridad administrativa se reserva el derecho de comprobar la veracidad de la información presentada y el cumplimiento de la normatividad sustantiva, sin embargo, en el Informe Final de Instrucción, OSINERGMIN no ha indicado cuáles son las pruebas que respaldan su decisión de afirmar que RELAPASAA no se ha comunicado de manera inmediata tras la detección del afloramiento en el mar.
- Por los argumentos expuestos, se debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.11. DESCARGOS A LA DÉCIMA QUINTA IMPUTACIÓN:

- Con relación a la Décima Quinta Imputación, RELAPASAA no habría cumplido con i) contar con el equipo de contingencia para actuar en forma eficaz y segura en caso de fuga accidental de hidrocarburo al mar. El equipo de contingencia incluye 600 metros de barrera de contención modelo Ro-Boom 1300 para uso en aguas abiertas, 01 desnatador (skimmer) de tipo oleofílico, 01 desnatador (skimmer) tipo vertedero, material absorbente de hidrocarburos tipo barrera (salchicha) oleofílica y paños oleofílicos, kits de emergencia conteniendo vendas de neopreno, cintas de caucho, rollos de alambre para reparaciones provisionales en caso de presencia de poros o agujeros en las instalaciones submarinas (tuberías o mangueras submarinas); ii) contar con el equipamiento necesario (barreras de contención flotante, skimmers y sistema de recuperación de hidrocarburos) instalado en un buque tanque, en bahía del Callao; iii) Usar los equipos de contención y recuperación de derrames inmediatamente después de ocurrida la emergencia ubicados en el Terminal y en la bahía del Callao; y, iv) Convocar a empresas especializadas para ejecutar la labor de limpieza y/o a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL), según lo contemplado en su Plan de Contingencias.
- En los descargos iniciales señaló lo siguiente:
 - RELAPASAA sí contaba con las barreras de contención disponibles al momento del derrame. En específico contaba con dos (2) barreras de contención de una extensión de trescientos (300) metros cada una lista para ser utilizadas en la embarcación de servicio de contingencia en el área del terminal, se adjuntó como prueba de ello el manual de operaciones en calidad de Anexo 36. A las 5:50 p.m. del 15 de enero, la Loading Master Melissa Torres Bulnes inició el despliegue de la barrera de contención de los líquidos y de equipos de acuerdo con el Plan de Contingencia aprobado por la autoridad marítima (se adjuntó como Anexo 37 el protesto del Jefe de Terminal Renzo Tejada). Adicionalmente, se adjuntó en calidad de Anexo 38 la relación de los equipos y sus características en el Plan de Contingencia.
 - La utilización de los equipos de contención y recuperación de derrames fue aplicada de forma inmediata. El despliegue de barreras fue realizado de la manera más rápida posible ante los acontecimientos del 15 de enero. Además, en dos Actas de Inspección Ocular realizadas por DICAPI el día 16 de enero (se adjuntaron como Anexo 32 y Anexo 33) se deja constancia de la utilización de las barreras de contención antes descritas, así como del uso de skimmers.

- RELAPASAA sí ha cumplido con la contratación de empresas especializadas para ejecutar la labor de limpieza y/o a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL), según lo contemplado en su plan de contingencia. Desde el día 16 de enero de 2022 hasta la fecha, RELAPASAA ha ejecutado las labores de remediación del litoral costero y limpieza de playas con el apoyo de personal técnico calificado y especializado (Lamor, Conciencia Ambiental, Environmental Resources Management y Oil Spill Response (OSRL).
- En el Informe Final de Instrucción se indica que:
 - *“En el anexo 36 presenta la hoja de identificación de la barrera de contención ROBOMM 1300, cabe señalar que esta hoja no acredita que haya contado con las barreras de contención al momento de ocurrida la emergencia, esto es al 15 de enero de 2022 a las 17:25 horas”.*
 - *“Con el documento del anexo 37 tampoco acredita que haya contado con el equipo de contingencia 600 metros de barrera de contención modelo Ro-Boom 1300 para uso en aguas abiertas, 01 desnatador (skimmer) de tipo oleofílico, 01 desnatador (skimmer) tipo vertedero, material absorbente de hidrocarburos tipo barrera (salchicha) oleofílica y paños oleofílicos, kits de emergencia conteniendo vendas de neopreno, cintas de caucho, rollos de alambre para reparaciones provisionales en caso de presencia de poros o agujeros en las instalaciones submarinas (tuberías o mangueras submarinas)”.*
 - *“El anexo 38 es solo un listado del equipo que señala el Plan de Contingencia; por lo que tampoco acredita que haya contado con el mismo al momento de ocurrida la emergencia, esto es al 15 de enero a las 17:25 horas”.*
 - *“Las dos Actas de Inspección Ocular realizadas por DICAPI el día 16 de enero (adjuntas como Anexo 32 y Anexo 33) son de fecha 16 de enero de 2022; por lo que no acreditan que contaban con el equipo al momento de ocurrida la emergencia ni su inmediato despliegue”.*
 - *“Sobre la contratación de empresas especializadas para ejecutar la labor de limpieza y a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL), según lo contemplado en su plan de contingencia, RELAPASAA no ha presentado ningún medio probatorio que acredite que realizó la convocatoria inmediata de dicha empresa para realizar las acciones de limpieza”*
- Al respecto, señalamos que sí contamos de manera permanente (24/7) con los equipos necesarios y personal en la zona de los terminales y el día del evento se realizó su correspondiente despliegue y uso, el cual fue constatado por la autoridad marítima en las dos actas de inspección que emitieron, las cuales adjuntamos en calidad de Anexo 11.
- Sobre el soporte de empresas externas cabe señalar que se contó en el menor plazo posible con la incorporación para el soporte de la emergencia de las empresas LAMOR y COAM (conciencia ambiental). Sobre la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL) se gestionó su servicio oportunamente, sin embargo, se debe considerar que toma mayor

tiempo la llegada de su personal y equipos por ser una empresa extranjera. Asimismo, adjuntamos información complementaria que acredita el cumplimiento de nuestra obligación en calidad de Anexo 12.

- Adicionalmente a ello, nuevamente el Órgano Instructor está vulnerando el principio de presunción de veracidad recogido en el artículo IV numeral 1.7 del TUO LPAG ya que de las pruebas y evidencias presentadas por RELAPASAA en los descargos iniciales, solamente indica que estas “no acreditan” el cumplimiento de la obligación y no aporta pruebas en contrario conforme señala el TUO LPAG para justificar esta conclusión.
- En esta línea, el Órgano Instructor también estaría incumpliendo con el requisito de motivación del acto administrativo, establecido en el artículo 3, numeral 4, del TUO LPAG. Todo ello, porque OSINERGMIN en su Informe Final de Instrucción no indica qué elementos o pruebas lo llevan a concluir que hemos incumplido con la obligación o que no hemos acreditado el cumplimiento. Si el Órgano Instructor desea que se presente algún tipo de prueba o documento en particular para que a su criterio se entienda que la obligación ha sido cumplida, lo debería indicar expresamente en su requerimiento, porque a criterio de RELAPASAA los documentos presentados son suficientes para acreditar el cumplimiento de las obligaciones cuestionadas.
- Cabe recordar que, si la Administración Pública no es clara y precisa sobre los tipos de pruebas y elementos que desea que el administrado le proporcione para acreditar el cumplimiento de sus obligaciones está vulnerando su derecho de defensa porque se vuelve imposible presentar elementos que demuestren el respectivo cumplimiento.
- Por los argumentos expuestos, se debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.12. **DESCARGOS A LA DÉCIMA SEXTA IMPUTACIÓN:**

- Con relación a la Décima Sexta Imputación, RELAPASAA no habría cumplido con efectuar la inspección de las condiciones del Terminal 2, después del derrame ocurrido con fecha 15 de enero de 2022, respecto a i) la verificación del anclaje de la tubería; ii) condición de los trenes de mangueras y accesorios de acoplamiento; iii) condición de las boyas, iv) coordinación con la Capitanía sobre las acciones necesarias para impedir que elementos ajenos a las operaciones de respuesta se involucren con el peligro.
- En los descargos iniciales señaló que entre los días 15 y 17 de enero de 2022, la Agencia Marítima Cosmos, por encargo de RELAPASAA, realizó trabajos de inspección y control del derrame de producto en el Terminal 2, conforme se acredita en el Anexo 39. En dicha supervisión se realizó la inspección del Pipe Line End Manifold - PLEM, se instaló y se sopló al 90% internamente de la línea de 34” una bolsa de levantamiento tipo almohada de 2 toneladas para evitar la salida de producto, se avanzó con el desarenado del PLEM y línea de 34”, y se avanzó con el retiro de cuatro (04) espárragos de la abrazadera que sujetan a la línea de 34” con el PLEM. Además, luego del sellado, ha habido presencia permanente de personal para inspección periódica de la instalación, así como las medidas de contingencia por si fuesen necesarias.
- En el Informe Final de Instrucción se indica que: “RELAPASAA efectivamente en el Anexo 39 adjunta documento de las actividades realizadas con la tubería y el PLEM, pero con respecto a los incisos ii), iii) y iv) no acredita acción alguna. En consecuencia, no acreditó

los inciso ii) condición de los trenes de mangueras y accesorios de acoplamiento; iii) condición de las boyas, iv) coordinación con la Capitanía sobre las acciones necesarias para impedir que elementos ajenos a las operaciones de respuesta se involucren con el peligro, incumpliendo lo establecido en el literal h) Seguridad Industrial - Acciones Inmediatas del numeral 6.4 Acciones de respuesta en caso de emergencia – Funciones Post-Evento, del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 – Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo”.

- Al respecto, señala que el Terminal 2 cumplió con todas las inspecciones de acuerdo a su plan de mantenimiento elaborado por el área de fiabilidad y ejecutado por el área de mantenimiento. Adicionalmente, se debe tomar en consideración que los buzos de OBS, del servicio de mantenimiento, realizaron una inspección al PLEM después del evento. La información que acredita el cumplimiento de esta información se adjunta en calidad de Anexo 13.
- Por los argumentos expuestos, se debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.13. **DESCARGOS A LA DÉCIMA SÉTIMA IMPUTACIÓN:**

- Con relación a la Décima Sétima Imputación, RELAPASAA no habría cumplido con realizar la identificación inmediata de la zona comprometida del ducto ni su magnitud a través de personal de buceo. Lo anterior, debido a que recién se realizó a las 2:30 horas del 16 de enero.
- En los descargos iniciales indicó que existen fundamentos técnicos que explican por qué no se realizó la inspección a cargo del personal de buceo de forma inmediata. En el Informe elaborado por la Agencia Cosmos, se indicó que la Loading Master a cargo solicitó la presencia de personal de buceo de manera inmediata al afloramiento de hidrocarburo. Sin embargo, ello no pudo realizarse, precisamente, por la seguridad del personal de buceo debido a la existencia de producto en el mar. Debido a que era una emergencia (no prevista) y que la inspección submarina a realizar por los buzos no era una inspección en condiciones de operación normal, los buzos de operaciones no podían actuar debido a que no contaban con el equipamiento necesario para poder bajar en esas condiciones. Por ello, teniendo en cuenta el carácter especial de la operación, se requirió de la intervención de buzos especiales para realizar las inspecciones iniciales con posterioridad al derrame. Además, se debe tomar en cuenta que el buque estaba fuera de posición, lo que no permitía que los buzos pudieran bajar de manera segura.
- Sin embargo, en el Informe Final de Instrucción se indicó que: *“el Plan de Contingencias establece que ante una fuga de hidrocarburos el personal de buceo debe identificar de manera inmediata la zona comprometida y la magnitud de la misma. Por tanto, RELAPASAA se encuentra obligado a cumplir con dicha disposición, para lo cual debía contar con el equipamiento necesario. (...) Respecto a que el buque estaba fuera de posición, también se debe a la responsabilidad de RELAPASAA pues no se encargó de contar con el práctico todo el tiempo en el buque tanque, conforme se ha analizado en el ítem 9”.*
- Al respecto, señala que a quién compete asegurarse de la presencia del práctico de manera permanente es al capitán de la nave, no al Terminal (RELAPASAA). Además,

reitera que sí se realizó una inspección con los buzos de OBS del servicio de mantenimiento. Adjunta información complementaria que acredita el cumplimiento de esta obligación en calidad de Anexo 14.

- Sin perjuicio de ello, la División no toma en consideración que el Plan de Contingencia establece que la obligación “se debe ejecutar de manera inmediata” pero todo ello está enmarcado en las posibilidades que la circunstancia lo permita. Esto quiere decir, que ninguna obligación puede exigir que se atente contra la vida, en este caso la de los buzos, para que se entienda que la obligación fue cumplida, a criterio de OSINERGMIN, de manera inmediata.
- Dentro de las posibilidades que permitió esta situación de emergencia imprevisible, como se ha podido demostrar, la Loading Master a cargo sí solicitó la presencia de personal de buceo de manera inmediata al afloramiento de hidrocarburo, con lo cual es incorrecto señalar que se incumplió con la obligación del Plan de Contingencia. Ante el hecho ocurrido, inmediatamente se desplegaron las acciones necesarias, sin embargo, debido a la complejidad de la operación, hecho que únicamente es posible prever una vez que ocurre, se tuvo que convocar a buzos especiales. Nuevamente, esta convocatoria fue lo más inmediatamente posible dada las circunstancias y teniendo en consideración la zona a donde tenían que llegar los buzos especiales.
- Además, el literal d) del numeral 6.4. del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/18/2014 – Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima señala lo siguiente:

“d. Daños de la Línea Submarina

*Las emergencias que potencialmente pueden ocurrir en la Línea Submarina, incluso por desastres naturales (sismo, tsunami) se refieren, en general, a fugas por fallas mecánicas o colapso de la línea submarina (poros, rajaduras, puntos de corrosión, sobre presión, daños al tren de trenes de mangueras submarinas etc.), **las mismas que serán manejadas en la siguiente secuencia.***

- *Detectada una fuga en una de las Línea Submarina, quien la detecte de inmediato procederá a notificar al supervisor de carga/descarga del Terminal de turno a bordo del buque tanque quien según corresponda, procederá de inmediato a requerir se pare el bombeo y por lo tanto la transferencia de petróleo crudo o productos petrolíferos. Igual requerimiento se dará en caso no se evidencie una coincidencia razonable en la relación de volumen descargado y volumen recibido en cualquiera de los dos sentidos.*
 - **Personal de buceo deberá de identificar la zona comprometida y la magnitud de la misma.** *Si la fuga no puede ser controlada y la misma es de consideración (colapso), de inmediato se procederá a activar el Plan de Contingencia por fuga accidental de hidrocarburos al mar (...). El énfasis es nuestro.*
- Como se puede apreciar y en línea con lo señalado en el Plan de Emergencia Específico no se establece que el personal de buceo deba de identificar la zona comprometida y la magnitud de la misma “de manera inmediata” como lo señala OSINERGMIN, sino

establece que se debe ejecutar esa obligación y por el texto se entiende que debería ser lo más pronto que las circunstancias lo permitan. Por lo tanto, es incorrecto lo que señala la Administración sobre el incumplimiento de esta obligación.

- Por los argumentos expuestos, se debe archivar el procedimiento sancionador.

23.14. DESCARGOS A LA DÉCIMA OCTAVA IMPUTACIÓN:

- Con relación a la Décima Octava Imputación, RELAPASAA no habría cumplido con evaluar a través de buzos la magnitud y características de la mancha de producto, ni tampoco realizó el seguimiento de la misma a través de su seguimiento por mar, tierra y aire.
- Sobre esta imputación, en los descargos iniciales indicó que, con relación a la contratación de buzos, ello se explicó en la sección XIX de dicho documento, en la medida en que sí se emplearon buzos para el análisis de la mancha de hidrocarburo (y existen informes que lo sustentan, que se encuentran como anexos en el Escrito N° 2). Además, los buzos que bajaron a inspeccionar el PLEM, reportaron que no observaban una pérdida de contención (salida) de crudo continuo y mayor por el daño que se generó (rotura), sino que solo podían ver una ligera salida de producto no frecuente. También es importante precisar que la capacidad de visibilidad en el fondo del mar, no es mayor a un metro o un metro y medio de distancia (mala visibilidad) por las condiciones reinantes en la zona. Por ello, es que el monitoreo se realiza por lancha (superficie del mar), por tierra (costa y playas) y por aire (drones y vuelos). Por lo anterior, es innegable que los buzos sí evaluaron la presencia de producto en el mar luego del evento.
- Asimismo, con relación al seguimiento de la mancha por mar, tierra y aire, en los descargos iniciales se indicó que desde el momento del evento se realizaron recorridos de inspección en mar. Asimismo, desde el 16 de enero en adelante se han realizado recorridos por mar, tierra y aire, las respectivas bitácoras de las lanchas utilizadas para la supervisión se adjuntaron en calidad de Anexo 40. Finalmente, se indicó que en el portal web de RELAPASAA⁴, se encuentra disponible información pública sobre el estado de zonas (mar y playas adyacentes) que se vieron impactadas con el evento de enero.
- En el Informe Final de Instrucción se señala que: *“RELAPASAA empleó buzos para el análisis de la mancha de hidrocarburo en tiempo tardío, e inclusive bajaron a inspeccionar el PLEM y reportaron que no observaban una pérdida de contención (salida) de crudo continuo, cuando toda la noche había migrado a superficie del mar. Por tanto, no se cumplió con el objetivo de evaluar la magnitud de la pérdida luego de ocurrida la emergencia, esto es el 15 de enero de 2022 a las 17:25 horas”. Además, “respecto a la bitácora de Cosmo III, en esta bitácora para el día 15 de enero de 2022 no se describe actividades de seguimiento de la mancha. En la bitácora de Pagaza para el 15 de enero de 2022, describe que recién a las 20:17 horas inicia el tendido de barrera de contención; es decir casi 3 horas después de ocurrida la emergencia, por lo que tampoco acredita que con esta lancha realizó el seguimiento de la mancha en forma oportuna por mar. No presentó medio probatorio de que haya realizado el seguimiento de la mancha por tierra y aire de manera inmediata”.*

- Al respecto, RELAPASAA sí realizó el seguimiento de control por recorrido por mar, tierra y aire, pero no se pudo identificar su deriva (traslado) hasta que se observó su impacto en tierra (playas).
- Sobre el particular, debemos tomar en consideración que la responsabilidad de hacer la evaluación de la magnitud y características de la mancha es de los buzos y no de RELAPASAA, ya que estos tienen los equipos y *expertise* necesario para ejecutar dicha actividad. Con relación a ello, RELAPASAA no puede cuestionar lo que un experto profesional le indica, en este caso, los buzos señalaron que no observaban una pérdida de contención (salida) de crudo continuo. Con lo cual, queda demostrado que esa fue la evaluación que hicieron el día 15 de enero de 2022, sin embargo, como bien sabemos las circunstancias de una emergencia pueden ir avanzando o evolucionando de manera distinta a la prevista, en este caso las circunstancias que identificaron los buzos oportunamente se modificaron y la mancha migró a la superficie del mar.
- Por lo tanto, nuevamente la División está imputando a RELAPASAA un incumplimiento de un tercero y no tomando en consideración los argumentos indicados en los descargos iniciales. En esta línea, OSINERGMIN tampoco toma en consideración lo indicado en los descargos iniciales con relación al seguimiento de la mancha que sí se realizó de forma oportuna ya que hemos demostrado que se hizo el seguimiento a través de la bitácora.
- Ahora bien, la Administración indica que porque el seguimiento de la mancha se realizó luego de casi tres horas de ocurrida la emergencia esto no fue realizado “de manera oportuna”. Lo anterior es incorrecto, RELAPASAA sí estuvo al tanto en todo momento de la mancha posible de ser visualizada.
- Adjuntamos al presente escrito en calidad de Anexo 15 información complementaria que acredita el cumplimiento de esta obligación.
- Por los argumentos expuestos, se debe declarar el archivo del procedimiento sancionador.

23.15. Adjunta los siguientes documentos a sus descargos:

- | | |
|------------|--|
| Anexo 1.- | Cartas de protesta. |
| Anexo 2.- | Capacitaciones |
| Anexo 3.- | Reporte operaciones submarinas. |
| Anexo 4.- | Check list seguridad del buque del 7 de febrero de 2022. |
| Anexo 5.- | Información vinculada al COVID-19. |
| Anexo 6.- | Información sobre pronósticos del tiempo. |
| Anexo 7.- | Check list seguridad del buque y re- chequeo. |
| Anexo 8.- | Acta de suspensión. |
| Anexo 9.- | Cumplimiento de operaciones carga y descarga. |
| Anexo 10.- | Reporte operaciones de buceo. |
| Anexo 11.- | Actas DICAPI. |

- Anexo 12.- Incorporación empresas gestión ambiental.
- Anexo 13.- Información sobre mantenimientos e inspecciones del PLEM.
- Anexo 14.- Inspección buzos de OBS del servicio de mantenimiento.
- Anexo 15.- Bitácoras de Cosmos III y Pagaza.

24. **DESCARGO N° 2: El 10 de junio de 2022, mediante el escrito N° 5, la empresa RELAPASAA formuló sus descargos complementarios vinculada a las imputaciones tercera, séptima y décimo cuarta, y al cálculo de la multa propuesta del Informe Final de Instrucción comunicado mediante el Oficio N° 2751-2022-OS-GSE/DSHL, en los siguientes términos:**

24.1. **DESCARGOS COMPLEMENTARIOS A LA SÉTIMA IMPUTACIÓN⁵: RELAPASAA NO HABRÍA REALIZADO UN CONTROL DE LA POSICIÓN CORRECTA DE LOS TRENES DE MANGUERAS SUBMARINAS DURANTE LA OPERACIÓN DEL BUQUE.**

- Con relación a la Séptima Imputación, en el Informe Final de Instrucción se indica que: *“el Anexo 21 adjunta documentos que solo se limita a reportar la posición de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque y en Anexo 8 muestra el movimiento real que tuvo el Buque Mare Doricum. Sin embargo, no acredita que realizó un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque, incumpliendo lo establecido en el literal e) del acápite “De las Operaciones Marítimas” del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias”.*
- En nuestro escrito de descargos al Informe Final de Instrucción, señalamos que era importante tener en cuenta que el control de la correcta posición de los trenes de mangueras submarinas se controla y reporta de la siguiente manera:

15-01-2022

06:15-06:35hrs Inspección de rutina de los trenes de mangueras submarinas conectadas al buque, buzos reportan las siguientes novedades:

- Manguera en pendura 4 ¼ paños.
 - Manguera en reposo 3 ¾ paños.
 - Separación de manguera a flor de agua 0.5 m. aprox.
 - Separación de manguera en quilla de balance: 1 m. aprox.
 - Visibilidad: Regular
 - Corriente: Regular
- Además, señalamos que era evidente que RELAPASAA realizó un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas. Por ello, se adjuntó como Anexo 3 el sustento que acredita y valida que RELAPASAA cumplió con realizar dicho control durante la operación con el buque. Dicho Anexo consistía en los reportes de operaciones submarinas.
 - De forma complementaria, nos permitimos señalar que dichos reportes son importantes dada su utilidad para asegurar la posición correcta del buque EN OPERACIÓN. En ese

⁵ Séptima Imputación: RELAPASAA No realizó un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque, incumpliendo lo establecido en el literal e) del acápite “De las Operaciones Marítimas” del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias.

sentido, permiten determinar el posicionamiento de forma tal que se eviten cruces, malos posicionamientos, entre otros percances.

- Es necesario explicar también que el posicionamiento del buque se establece según las exigencias mecánicas-operativas con el tipo de mangueras, Half Reinforced al PLEM, Main Line tramo intermedio, y Tanker Rail a buque. Así pues, esta actividad se complementa con el circuito de control de calidad de nuestras mangueras submarinas, el cual detallamos a continuación:
 - a. Durante la recepción de mangueras nuevas y retiradas. Para el ingreso, inspecciones y pruebas según estándares.
 - b. Durante recorrido o mantenimiento. Verificación de su posicionamiento sobre el fondo marino según disposición para maniobras de izado/fondeo por buque, encontrado/dejado; armado de tren con orientación de bridas y dispositivos o señalización de fugas. Nuevamente, estas informaciones son muy útiles para la evaluación del estado de condición de la manguera.
- Por los argumentos expuestos, señala que corresponde el archivo del procedimiento sancionador por la Séptima Imputación.

24.2. DESCARGOS A LA TERCERA⁶ Y A LA DÉCIMA CUARTA⁷ IMPUTACIÓN: RELAPASAA NO REALIZÓ LA MANIOBRA DE DESAMARRE Y ZARPE MEDIANTE EL USO DE REMOLCADORES, NI HABRÍA ADOPTADO ACCIONES DE RESPUESTA INICIALES E INMEDIATAS COMO CONSECUENCIA DEL DERRAME DEL 15 DE ENERO.

- Con relación a la Tercera Imputación, en el Informe Final de Instrucción se indicó que RELAPASAA no cumplió con realizar la maniobra de desamarre y zarpe mediante el uso de remolcadores libres al costado del buque tanque Mare Doricum (en adelante, “Incumplimiento B”), incumpliendo por lo tanto en ambos supuestos con lo establecido en el Subproceso 3 del Numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Plan de

⁶ La Tercera Imputación: (...) 3.2 No realizó la maniobra de desamarre y zarpe mediante el uso de remolcadores libres al costado del buque tanque Mare Doricum, incumpliendo lo establecido en el Subproceso 3 del Numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima. (...)

⁷ Décima Cuarta Imputación: No adoptó las acciones de respuesta iniciales e inmediatas como consecuencia del derrame ocurrido con fecha 15 de enero de 2022 en el Terminal Multiboyas N° 2: i) omitiendo desplegar las comunicaciones internas previstas, así como con otros grupos o instituciones privadas o públicas para responder y/o apoyar a la propia organización de la respuesta a la emergencia, ii) no contando con el personal titular y alterno de carga y descarga, tales como supervisor de operaciones marítimas en oficina, un supervisor de operaciones y seguridad, un encargado de maniobras (capataz manguerero), dos ayudantes de maniobras de conexiones/desconexiones (manguereros), dos buzos profesiones y dos ayudante de buzo, iii) no contando con lanchas y barcazas en el Terminal para una respuesta inicial e inmediata ante el evento, incumpliendo lo establecido en el numeral 5.1. Situaciones de Emergencia (Clasificación) del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.

Concordado con:

Numeral 6.1. (Procedimientos de notificación) del acápite 6 – Operaciones de Emergencia del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.

Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 – Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.

- Posteriormente, con relación al punto iii) de la Décima Cuarta Imputación, en el Informe Final de Instrucción se indica que *“se verifica que, al momento de la emergencia, durante la descarga, en el Terminal N° 2 solo contaba con una lancha, la lancha Cosmo IV, cuando ocurrió la emergencia, incumpliendo la disposición del Plan de contingencia que establece que debe contar con “lanchas y barcaza con tripulación y personal de turno a bordo”.*
- En respuesta al Incumplimiento B de la Tercera Imputación, en nuestro escrito de descargos al Informe Final de Instrucción precisamos que la División exige que RELAPASAA cumpla con una obligación que no le corresponde, ya que Transtotal es la agencia marítima del buque que gestiona los remolcadores para las maniobras de amarre y desamarre, no RELAPASAA. Por lo tanto, no es que RELAPASAA esté incumpliendo con esta obligación, sino que la misma corresponde a un tercero (Transtotal).
- Por otra parte, con relación al punto iii) de la Décima Cuarta Imputación, afirmamos que en toda operación de carga/descarga se cuenta con el personal necesario para poder atender la operación y con los recursos necesarios in situ. Además, en el reporte de operaciones de buceo, se nombra e indica el personal y recursos utilizados. Inclusive, en el Anexo 35 de nuestros descargos iniciales se dejó constancia de la presencia de lanchas, barcazas o remolcadores.
- De forma complementaria (y sin perjuicio de que reiteramos que no es una obligación exigible a RELAPASAA), a continuación, presentamos los registros fotográficos (debidamente fechados) que demuestran el empleo de remolcadores utilizados durante el zarpe de la nave Mare Doricum:



CCTV MARE DORICUM – Maniobra de salida de la T2



- Por la información expuesta previamente, solicita el archivo del procedimiento sancionador por la Tercera y la Décima Cuarta Imputación.

24.3. **SOBRE EL CÁLCULO DE MULTA EFECTUADO POR OSINERGMIN.**

- De forma complementaria, solicita se brinde el detalle del cálculo utilizado para la determinación de la multa, considerando la fórmula prevista en la Guía Metodológica aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 120-2021-OS/CD, pues el porcentaje de daño (αD) determinado por la División (el cual debería ser una fracción del monto principal de la fórmula, esto es, el Beneficio Económico (B) presuntamente obtenido por RELAPASAA), es casi dieciséis (16) veces mayor que B. Ello, toda vez que B asciende a 34.5 Unidades Impositivas Tributarias (UIT), mientras que αD es 536.6 UIT.
- Así pues, no resulta claro de los Anexos 1, 2 y 3 del Informe Final de Instrucción cuáles son los sustentos técnicos utilizados para la determinación del valor αD . Por ello, solicitamos a su Despacho se sirva aclararnos el cálculo realizado en el presente Expediente, con el fin de poder ejercer nuestro derecho a la defensa y no se incurra en un vicio de nulidad por infringir el principio de debido procedimiento.

24.4. **SOBRE LOS ANEXOS AL ESCRITO DE DESCARGOS AL INFORME FINAL DE INSTRUCCIÓN.**

- Asimismo, adjunta los siguientes documentos:

Anexo 1:

- Informe de descarga: (i) correo de fecha 13 de enero de 2022, solicitando la autorización de ingreso de personal de la empresa "INSPECTORATE", quien realizará el servicio supervisión de descarga a bordo de la nave Mare Doricum; (ii) documentos de la supervisión de descarga del 14 al 25 de enero de 2022 PER/2021-3660962, (iii) documentos de la supervisión de descarga del 29 al 31 de enero de 2022 PER/2021-2501093-C2, (iv) documentos de la supervisión de descarga del 27 al 29 de enero de 2022

PER/2021-3660962-A.

- Todos los documentos de Carga: (i) Aviso de disponibilidad Doc. N°FM0444T, Ver. 4 del 14/01/22 a las 09:18 hrs. (ii) Aviso devuelto Doc. N°FM0444T, Ver. 4 del 14/01/22 a las 16:05 hrs. (iii) Factor de experiencia del buque Doc. N°FM0471 Ver.4 del 14/01/22 (tabla indica últimos 20 viajes realizado, desde el 27-oct-2018 al 08-oct-2021, volumen de carga en el buque y descarga en tierra). (iv) Calculo del factor de experiencia del buque. (v) Recibo de muestra de carga. (vi) Medida de gases (ppm) en los tanques antes de la descarga. (vii) Operaciones en Tierra Intercambio de información para la descarga del Buque. (viii) Reporte de medidas de los tanques del buque. (ix) Registro de bombeo de carga. (x) Reporte de medidas de los tanques después de la descarga. (xi) Medida de gases (ppm) en los tanques después de la descarga. (xii) Carta Protesto general. (xiii) Carta Protesto Practica libre. (xiv) Recepción de documentos por inspector Bureau Veritas, hoja de tiempo, reunión check list antes de la descarga, factor de experiencia del buque, medida de los tanques antes de la descarga, reporte remanente después de la descarga, reporte de bombeo, velocidad y presión, reporte de muestras, reporte de inspección de tanques inicial y final, cartas de protesto.
- Documentos generados por RELAPASAA: Relación de documentos enviados, carta de seguridad, declaración de hechos (día/hora), declaración de protección marítima (declaración de seguridad), reunión previa a la descarga, hoja de control de gas inerte, control en tiempo de la descarga, cantidad, velocidad, temperatura y porcentaje de oxígeno, registro de medición en los tanques del buque, carta protesto, acuerdo de parada de operaciones por condiciones de mal tiempo.
- Carta Protesto a la Capitanía de Puerto: (i) Armador/Administrador: Petrolera Transoceánica; **Remolcador Calipuy**; Capitán Angel Alejandro Camarco Soria, DNI: 42392643; Fecha: 15/01/22, a las 19:54 hrs, en el puerto del Callao (Terminal multiboyas pampilla N°2, fue convocado para asistir a la maniobra de camereo al B/T MARE DORICUM, 16/01/22 a las 11:50 hrs se recibe el llamado en el canal 72 VHF del practico Anselmo Tovar, a las 12:00 hrs inicia maniobra de desamarre del B7T MARE DORICUM, a las 13:15 hrs se da por terminado la maniobra de desamarre. (ii) Armador/Administrador: Petrolera Transoceánica; **Remolcador Cuajone**; Capitán Robert Cotrina Villegas, DNI: 43091813; Fecha: 16/01/22, a las 11:45 hrs, en el puerto del Callao (Terminal multiboyas pampilla N°2, fue afectado por el siguiente hecho: El día 15/01/22 a las 18:10 hrs se pidió autorización a TRAMAR de proceder a pampilla N°2, para apoyo en la maniobra de camereo del B/T MARE DORICUM. A las 19:10 hrs arriba a pampilla N°2, percibiendo olor a hidrocarburos, se mantiene las puertas cerradas y con circuito de ventilación cerrada, a las 19:15 hrs el remolcador a orden del Loading Master, indicando pegar por popa babor y camerear para mantener la posición de la nave. El día 16/01/22 a las 00:55 hrs se inicia reposicionamiento del B/T MARE DORICUM a orden del practico Reynaga y Tovar. A las 13:13 hrs se culmina maniobra de desamarre.
- Correo de fecha 13 de enero de 2022, informando que los remolcadores PETRANSO que apoyarán la maniobra de amarre del buque Mare Doricum son: Rems Andes y Majes.

Anexo 2:

- 2020: (i) Registro de cumplimiento de actividades (Remolcador de permanencia – PETRANSO, Supervisión a bordo – SAYBOLT, Trabajos marítimos – COSMOS, Correo: Simulacro de contingencia 27/11/20, Correo: Simulacro de contingencia T4 Monoboaya, Correo: Simulacro PIBP). (ii) Reunión contratistas 07/01/20 PLAN TEMAR SSOMA. (iii) Programa anual SSOMA-TERMAR 2020.
- 2021: (i) Registro de cumplimiento de actividades (Remolcador de permanencia – PETRANSO, Supervisión a bordo – OCA, Supervisión a bordo – SAYBOLT, TERMAR, Trabajos marítimos – COSMOS, Correo: Programa anual de seguridad). (ii) Programa anual SSOMA-TERMAR 2021.
- 2022: (i) Registro de cumplimiento de actividades (COSMOS, OCA, PETRANSO, TERMAR). (ii) Acta de reunión 03/02/22. (iii) Programa anual SSOMA-TERMAR 2022. (iv) Programa PBIP 2022.
- MARIA BELEN OTAROLA, documentos, certificados, CV, registro SUNEDO.
- MELISSA TORRES, documentos, certificados, CV, registro SUNEDO.
- Formación Haan de la Cruz, cursos recibidos.
- Formación Jesús Lo, cursos recibidos.
- Formación Oscar Godoy, cursos recibidos.
- Perfil del Loading Master OCA Global.
- Correo de fecha 11 de febrero de 2022, envío de data de la Chimango, Cosmos III y personal de cubierta y buceo en la contingencia del 15 de enero.

Anexo 3:

- Etapa durante la operación
- Reporte de operaciones submarinas - 14/01/22
- Reporte de operaciones submarinas - 15/01/22
- Reporte de operaciones submarinas - 16/01/22
- Reporte de operaciones submarinas - TERMAR RELAPASAA
- Correo: Reporte de operaciones submarinas – TERMINAL MARITIMO LA PAMPILLA (RELAPASAA) del 16/01/22.

Anexo 4:

- Check List inicial del buque MARE DORICUM.

Anexo 5:

- Todos los documentos de Carga: (i) Aviso de disponibilidad Doc. N°FM0444T, Ver. 4 del 14/01/22 a las 09:18 hrs. (ii) Aviso devuelto Doc. N°FM0444T, Ver. 4 del 14/01/22 a las 16:05 hrs. (iii) Factor de experiencia del buque Doc. N°FM0471 Ver.4 del 14/01/22 (tabla indica últimos 20 viajes realizado, desde el 27-oct-2018 al 08-oct-2021, volumen de carga en el buque y descarga en tierra). (iv) Calculo del factor de experiencia del buque. (v) Recibo de muestra de carga. (vi) Medida de gases (ppm) en los tanques antes de la descarga. (vii) Operaciones en Tierra Intercambio de información para la descarga del Buque. (viii) Reporte de medidas de los tanques del buque. (ix) Registro de bombeo de carga. (x) Reporte de medidas de los tanques después de la descarga. (xi) Medida de gases (ppm) en los tanques después de la descarga. (xii) Carta Protesto general. (xiii) Carta Protesto Practica libre. (xiv) Recepción de documentos por

inspector Bureau Veritas, hoja de tiempo, reunión check list antes de la descarga, factor de experiencia del buque, medida de los tanques antes de la descarga, reporte remanente después de la descarga, reporte de bombeo, velocidad y presión, reporte de muestras, reporte de inspección de tanques inicial y final, cartas de protesta.

- Estado de hechos del Buque.
- Correo: Prácticos y manual de operaciones del 01/02/22, Adjunta en el correo sobre la solicitud de los prácticos para no permanecer abordo por la pandemia y adjunto el manual de operaciones nuestro que habla sobre los prácticos.
- Correo: B/T MARE DORICUM, LA PAMPILLA CALLAO SOLICITUD DE ATRAQUE del 13/01/22.
- Correo: Prácticos y manual de operaciones del 11/02/22, los prácticos deben de volver a permanecer a bordo. Los procesos de vacunación ya están implementados a nivel mundial, PCR's, etc. Otra opción sería que durmiesen en una embarcación in situ.

Anexo 6:

- Control de comunicaciones.
- Lista de verificación de comunicaciones del supervisor de turno a bordo (Loading Master).
- Buoyweather RELAPASAA 14 enero, tarde.
- Buoyweather RELAPASAA 15 enero, mañana.
- Buoyweather RELAPASAA 15 enero, tarde.
- Buoyweather RELAPASAA 16 enero, mañana.
- Buoyweather RELAPASAA 16 enero, tarde.
- CONTROL DE CONDICIONES METEREOLÓGICAS, T2.
- Correo: documentos pre arribo, 10/02/22, Adjunto información para el buque MARE DORICUM.
- Correo: Domingo 16 en la mañana – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).
- Correo: Domingo 16 en la tarde – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).
- Correo: Domingo 15 en la mañana – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).
- Correo: Domingo 15 en la tarde – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).
- Control en tiempo de la descarga, cantidad, velocidad, temperatura y porcentaje de oxígeno.
- Correo: Domingo 14 en la tarde – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).

Anexo 7:

- Check List inicial del buque MARE DORICUM (igual que el anexo 4).
- Check List re-chequeo del buque MARE DORICUM.

Anexo 8 y 9:

- Acta de Suspensión (Anexo 8), acuerdo de parada de operaciones por condiciones de mal tiempo.
- Check List inicial del buque MARE DORICUM (igual que el anexo 4).

- Check List re-chequeo del buque MARE DORICUM.
- Reunión previa a la descarga, 14/01/22.
- Protestas emitidas por RELAPASAA.
- Reporte de operaciones submarinas – 14/01/22.
- Reporte de operaciones submarinas – 15/01/22.
- Reporte de operaciones submarinas – 16/01/22.
- Reporte de operaciones submarinas – TERMAR RELAPASAA.

Anexo 10:

- Bitacora de la PEGASA y COSMOS III, lanchas que realizaron el recorrido de inspección.
- Declaraciones (Raúl Carpio Zevallos DNI: 43326363, Edward Gino Coraquillo Baltazar DNI: 32988145, Robert Gregorio Livia Figueroa DNI: 43290812).
- Correo: Del 04/02/22. Personal que se encontraba a bordo del buque MARE DORICUM (CV de Loading Mastres María Otarola y Melisa Torres).
- Correo: Del 11/02/22. Documentos de cursos del personal del Chimango, Cosmos III y personal de cubierta y buceo en el buque MARE DORICUM.
- Reporte de operaciones Submarina – 14/01/22.
- Reporte de operaciones Submarina – 15/01/22.
- Reporte de operaciones Submarina – 16/01/22.

Anexo 11 y 12:

- Actas DICAPI (Anexo 11), (domingo 16 a las 00:08 hrs y domingo 16 a las 11:00 hrs).
- Carta – Equipos de comunicación.
- Carta – RELAPASAA – comunicaciones.
- Carta – RELAPASAA – embarcaciones, (Caballo de trabajo, Varillero, Chimango, Zarapito, Cosmos III y Cosmos IV).
- Correo: Del 11/02/22. Documentos de cursos del personal del Chimango, Cosmos III y personal de cubierta y buceo en el buque MARE DORICUM.

Anexo 13:

- Plan de Mantenimiento de Ductos 2021.
- Cosmos OE-22-003- Informe Técnico troncal día del incidente.
- Expediente Ingeniería Amarradero TM2 REPSOL PAMPILLA (Rev.B).

Anexo 14:

- Cosmos OE-22-003- Informe Técnico troncal día del incidente. 15/01/22, embarque del personal (Supervisor de operaciones, Capataz, (2) Motoristas, (7) Buzos, (4) Maniobristas) del muelle TASA, traslado en Barcaza COSMOS I al Terminal N°2; 16/01/22, inspección y control de avería del PLEN en el Terminal N°2; 17/01/22, retiro de espárragos de abrazaderas que sujeta al PLEN del bastidor.

Anexo 15:

- Bitacora Cosmo III, 15 y 16 enero 2022. 16/01/22 de 06:21 a 07:01 hrs realiza recorrido hasta el Terminal N°3 Pampilla con el Sr. Renzo Tejada de Repsol. Recibe nueva indicación del Loading Master, autoriza retornar recorrido hacia

zona norte de 07:01 a 07:42 hrs, informa al LM encontrar manchas de crudo en pequeñas cantidades.

- Bitacora Pagaza, 15 y 16 enero 2022. 16/01/22 de 19:48 a 20:10 hrs realiza recorrido por Terminal Pampilla con personal de Repsol.

25. **DESCARGO N° 3: El 26 de julio de 2022, mediante el escrito S/N, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó descargos adicionales solicitando la suspensión del procedimiento administrativo sancionador respecto del hecho N° 15, referido a contar con los equipos de contingencia, en los siguientes términos:**

En aplicación del numeral 141.2 del artículo 141 de la Ley General del Ambiente, Ley N° 28611, solicita la suspensión del procedimiento administrativo sancionador hasta que se resuelva la solicitud de dirimencia presentada el 13 de julio de 2022 por RELAPASAA ante el Tribunal de Solución de Controversias Ambientales, mediante la cual solicitó que se declare que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (en adelante "DICAPI"), la Autoridad Portuaria Nacional (en adelante "APN") y el OSINERGMIN infringieron el principio de prohibición de doble sanción; y, en consecuencia, se les ordene continuar únicamente con el trámite del procedimiento administrativo sancionador en el cual la posible sanción aplicable sea aquella prevista para la infracción de mayor gravedad, pues las tres instituciones iniciaron procedimiento administrativo sancionador por el mismo hecho, conforme se detalla a continuación:

Expediente	Entidad	Fundamento de la Imputación	Sujeto investigado	Hecho investigado	Multa máxima imponible
Auto de Apertura de Sumaria N° 002-2022/MGP/DGCG/CO2 (ampliado por Auto Ampliatorio de Sumaria N° 009-2022/MGP/DGCG/CO) notificado el 3 de febrero de 2022	DICAPI	Incumplimiento de las labores de contención de derrames que deben ser empleados cuando ocurran incidentes que pudieran afectar el medio ambiente acuático.	RELAPASAA	No cumplir con las medidas de contención en el mar que tienen como objetivo establecer barreras de contención sobre el hidrocarburo derramado: (Conducta descrita por DICAPI: No contar con medios y equipos de respuesta para la contención y mitigación de derrames de sustancias tóxicas consideradas en el Plan de Contingencia / Emergencia.)	Una multa de 0.05 UIT hasta 1000 UIT.
202200000185 notificado el 26 de enero de 2022	APN	Incumplimiento de las labores de contención de derrames que deben ser empleados cuando ocurran incidentes que pudieran	RELAPASAA	No cumplir con las medidas de contención en el mar que tienen como objetivo establecer barreras de contención sobre	

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
 OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergrmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

		afectar el medio ambiente acuático.		el hidrocarburo derramado: (Conducta descrita por APN: Administrador de una instalación portuaria que no despliegue una barrera de contención durante las operaciones de carga y descarga de sustancias y/o mercancías peligrosas en el perímetro entre la nave y el muelle, y en el perímetro de la nave cuando se trate de terminales multiboyas, a fin de prevenir la contaminación del medio ambiente.)	
202200011508 notificado el 16 de marzo de 2022	OSINERGMIN	Incumplimiento de las labores de contención de derrames que deben ser empleados cuando ocurran incidentes que pudieran afectar el medio ambiente acuático.	RELAPASAA	No cumplir con las medidas de contención en el mar que tienen como objetivo establecer barreras de contención sobre el hidrocarburo derramado: (Conducta No. 15 descrita por OSINERGMIN: No cumplió con: i) contar con el equipo de contingencia para actuar en forma eficaz y segura en caso de fuga accidental de hidrocarburo al mar. El equipo de contingencia incluye 600 metros de barrera de contención modelo RoBoom 1300 para uso en aguas abiertas, 01 desnatador (skimmer) de tipo oleofílico, 01	

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
 OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

				<p>desnatador (skimmer) tipo vertedero, material absorbente de hidrocarburos tipo barrera (salchicha) oleofílica y paños oleofílicos, kits de emergencia conteniendo vendas de neopreno, cintas de caucho, rollos de alambre para reparaciones provisionales en caso de presencia de poros o agujeros en las instalaciones submarinas (tuberías o mangueras submarinas); ii) contar con el equipamiento necesario (barreras de contención flotante, skimmers y sistema de recuperación de hidrocarburos) instalado en un buque tanque, en bahía del Callao; iii) Usar los equipos de contención y recuperación de derrames inmediatamente después de ocurrida la emergencia ubicados en el Terminal y en la bahía del Callao; y iv) Convocar a empresas especializadas para ejecutar la labor de limpieza y/o a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL), según lo contemplado en su Plan de Contingencias, incumpliendo lo</p>
--	--	--	--	---

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
 OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

				establecido en el Numeral 6.4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLPPEME15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.)
--	--	--	--	---

Adjunto a su descargo la constancia de ingreso de la solicitud de dirimencia presentado por mesa de partes virtual el 13 de julio de 2022 y copia de la solicitud de dirimencia.

26. **DESCARGO N° 4: El 11 de agosto de 2022, mediante el escrito S/N, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó descargos adicionales solicitando la nulidad de la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL, en los siguientes términos:**

- 26.1. La Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL vulnera el derecho de defensa de RELAPASAA y el debido procedimiento al no suspender el procedimiento administrativo sancionador, conforme lo establece el numeral 141.2 del artículo 141° de la Ley General del Ambiente, Ley N° 28611. Por ello, la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL es nula al no haber cumplido con el mandato de suspensión que señala la Ley N° 28611.
- 26.2. La inclusión de Terceros en el procedimiento genera indefensión para RELAPASAA, toda vez que los procedimientos sancionadores son confidenciales durante su tramitación porque contienen información sensible y confidencial del administrado, situación de especial relevancia en este tipo de procedimientos, que a su vez están sujetos a la aplicación del principio de presunción de licitud regulado en el numeral 9 del artículo 248 del TUO LPAG, en virtud del cual “Las entidades deben presumir que los administrados han actuado apegados a sus deberes mientras no cuenten con evidencia en contrario”. Además, señala que la participación de terceros puede afectar la imparcialidad porque intervendrían exclusivamente buscando la tutela de sus intereses particulares. Finalmente, indica que la intervención de terceros vulnera el carácter reservado de la información vinculada a investigaciones en trámite ejercidas en el ejercicio de la potestad sancionadora contemplada en el numeral 3 del artículo 17° del Texto Único Ordenado (TUO) de la Ley N° 27806 - Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por el Decreto Supremo N° 021-2019-JUS.
- 26.3. La Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL vulnera el principio del debido procedimiento y legalidad, y carece de motivación, toda vez que los terceros incorporados al procedimiento administrativo sancionador no tienen un interés legítimo y no son afectados directa ni especialmente por la emisión de la resolución que resuelva el procedimiento. En la Resolución citada, en ninguno de los casos se ha logrado evidenciar que estos tengan efectivamente un interés legítimo en el resultado del PAS ni tampoco cómo el mismo podría generarles algún efecto. Los terceros administrados no han cumplido con acreditar en el presente caso cómo es que el resultado del PAS y/o no ser

parte del mismo podría generarles un perjuicio irreversible, ni -en defecto de dicha acreditación- dicho fundamento ha sido desarrollado de oficio por la autoridad. Por tanto, se ha realizado una irregular e injustificada incorporación de terceros administrados al presente PAS, que no se encuentra respaldada por la normativa vigente y vulnera directamente el contenido del numeral 71.1 del artículo 71 del TUO LPAG que es incorporar a los procedimientos administrativos únicamente a aquellos terceros que realmente tengan un interés legítimo o derecho que podría verse directamente vulnerado por la decisión que sea emitida en estos si no se garantiza su participación.

- 26.4. La Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL vulnera de manera directa lo regulado en el TUO de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 072-2003-PCM, pues al incorporar terceros que no tienen un interés ni derecho legítimo respecto al presente PAS, se está haciendo de su conocimiento información confidencial y sensible que no es pública en esta etapa del PAS.

Por todo lo expuesto, la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL incurre en causal de nulidad.

27. **DESCARGO N° 5: El 11 de agosto del 2022, mediante el escrito N° 6, registrado con expediente N° 202200011508, RELAPASAA presentó sus descargos adicionales al Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL respecto al hecho N° 15 imputado, en los siguientes términos:**

- 27.1. Manifiesta que debe declararse el archivo del hecho imputado N° 15, pues al haber presentado la solicitud de dirimencia por intento de aplicación de doble sanción, corresponde que se suspenda el PAS. La solicitud antes mencionada constituyó un pedido meramente declarativo, ya que el artículo 141.2 de la LGA no requiere una evaluación o pronunciamiento por parte de las autoridades involucradas en la duplicidad de sanciones, por lo que la suspensión opera de manera automática con la sola presentación de la solicitud de dirimencia, lo cual ocurrió en este caso el 13 de julio de 2022.
- 27.2. Se vulnera el principio de prohibición de doble sanción, pues se ha iniciado tres procedimientos sancionadores por tres instituciones (DICAPI, APN y OSINERGMIN) por no cumplir con las medidas de contención en el mar que tienen como objetivo establecer barreras de contención sobre el hidrocarburo derramado. En los tres PAS se cumple con la triple identidad de sujeto (RELAPASAA), hecho (establecer barreras de contención sobre el hidrocarburo derramado) y fundamento (evitar impacto negativo al medio ambiente acuático).
- 27.3. Respecto a no contar con el equipo de contingencia señala que, de acuerdo con los Lineamientos Técnicos Operativos para el Uso y Tendido de Barreras de Contención, aprobado por la Autoridad Portuaria Nacional (Resolución de Acuerdo de Directorio No. 0054-2020-APN-DIR), Artículo 5, Uso de las barreras de contención, apartado 5.2:

“En operaciones cuyo valor de riesgo sea entre 2 y 2.9 según lo determinado en el Anexo 1: “Análisis de riesgo para el uso y tendido de barrera de contención”, el administrador portuario podrá decidir no realizar el tendido de barreras de contención, siempre que cuente con un nivel de respuesta en el despliegue de barreras de contención de manera inmediata, el cual debe estar acreditado y establecido en el Plan de Emergencia del terminal portuario”.

En el caso concreto del Buque Mare Doricum se obtuvo una puntuación de 2 y se decidió la no colocación de barreras de acuerdo con la legislación vigente (sin perjuicio de estar inmediatamente disponibles), ya que se disponía en la zona de los medios necesarios recogidos en el Plan de Contingencias que estaba aprobado por la Autoridad Marítima competente. No obstante, señala que activación del Plan de Contingencias de la Terminal N° 2 se realizó de forma inmediata tras el afloramiento detectado en la Terminal.

Asimismo, indica que no es responsabilidad de RELAPASAA ni de su representante abordado, informar al Capitán del buque sobre la obligación de efectuar un análisis de riesgos antes de las operaciones, sino que es el propio representante contratado por el buque, en este caso la agencia marítima Transtotal, la que debe informar al Capitán según se recoge en los referidos Lineamientos Técnicos, artículo 14:

*“Artículo 14° Del representante de la nave
14.1 Instruir a los capitanes de las naves respecto al contenido de la presente norma técnica.
14.2 Coordinar, de corresponder, con el prestador de la actividad de uso y tendido de barrera de contención con la debida anticipación para el traslado y tendido correspondiente.
14.3 Informar inmediatamente por medio telefónico y escrito a las autoridades competentes en caso de presentarse algún incidente que genere riesgos a la vida humana, a la nave, infraestructura portuaria y medio ambiente”.*

Por lo tanto, solicita el archivo del hecho imputado N° 15.

ANÁLISIS

28. Es materia de análisis del presente Procedimiento Administrativo Sancionador, evaluar técnica y jurídicamente los descargos presentados y otras consideraciones que resulten necesarias para determinar la existencia de las infracciones administrativas sancionables señaladas en el numeral 9 de la presente resolución.
29. De conformidad con lo establecido en 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 numeral 24.1 del artículo 24° del Reglamento de Fiscalización y Sanción de las actividades energéticas y mineras a cargo de Osinergmin aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 208-2020-OS/CD, 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 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.
30. Asimismo, este procedimiento se sustancia y tramita al amparo de lo dispuesto en el TUO LPAG y el Reglamento de Fiscalización y Sanción de las actividades energéticas y mineras a cargo de Osinergmin, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 208-2020-OS-CD, y aplicando los principios que regulan el procedimiento y cumpliendo los plazos establecidos para su tramitación.
31. **Con relación a la presunta vulneración del principio *non bis in idem***, alegada por el administrado en el numeral 23.1.1 de la presente resolución, cabe señalar que conforme al artículo 10° del Reglamento de Seguridad, aprobado por el Decreto Supremo N° 043-2007-EM, señala que la autoridad encargada de supervisar y fiscalizar el cumplimiento de sus

disposiciones es OSINERGMIN, lo cual incluye a las disposiciones sobre el Plan de Respuesta a Emergencias (antes, Plan de Contingencia) establecidas en el artículo 19° del citado cuerpo normativo.

En ese sentido, Osinergmin tiene competencia para fiscalizar el cumplimiento del plan de contingencia que fue aprobado mediante la Resolución N° 412-2015-OS-GFHL-UPPD, en el marco de lo dispuesto en el artículo 19 del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007-EM.

Asimismo, corresponde indicar que es errado lo señalado por el administrado en cuanto a que el Decreto Supremo N° 036-2020-EM elimina toda referencia al Plan de Contingencia en caso de derrame, pues no se elimina el Plan de Contingencia, conforme se indica en los considerandos del Decreto Supremo N° 036-2020-EM, lo que hace es modificar el término a “Plan de Respuesta a Emergencias” a fin de que no genere confusión, pues el término Plan de Contingencia es usado en diferentes ordenamientos sectoriales vigentes.

Cabe señalar que el numeral 11 del artículo 248° del TUO LPAG establece que no se podrán imponer sucesiva o simultáneamente una pena y una sanción administrativa por el mismo hecho, ni podrán imponerse dos o más sanciones administrativas por una misma infracción, en los casos en que se aprecie la *identidad del sujeto, hecho y fundamento*.

El Tribunal Constitucional, en la sentencia del Expediente N° 2050-2002-AA/TC, señaló que el principio de *non bis in idem* cuenta con una doble configuración, que es la siguiente:

- **En su vertiente material**, expresa la imposibilidad de que recaigan dos sanciones sobre el mismo sujeto por una misma infracción, cuando exista identidad de sujeto, hecho y fundamento.
- **En su vertiente procesal**, expresa que nadie pueda ser juzgado dos veces por los mismos hechos, es decir, que un mismo hecho no pueda ser objeto de dos procesos distintos.

Al respecto, el administrado señala que al tener DICAPI como OSINERGMIN competencias para supervisar la misma actividad o instalación en relación al Plan de Contingencias se vulnera el principio de *non bis in idem*. No obstante, no ha precisado el documento mediante el cual DICAPI le ha iniciado procedimiento administrativo sancionador.

Al respecto, debemos señalar lo siguiente:

- **Con relación a la identidad de sujetos:** Las imputaciones serían atribuidas a la misma empresa.
- **Con relación a la identidad de hechos:** No existe identidad puesto que los hechos imputados por el Osinergmin consistente en el presunto incumplimiento a lo dispuesto en el Plan de Contingencias aprobado mediante la Resolución N° 412-2015-OS-GFHL-UPPD, de obligatorio cumplimiento de acuerdo a lo dispuesto en el numeral 19.4 del artículo 19° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 036-2020-EM; mientras que los hechos que impute DICAPI estarán referidos al Plan de Contingencia aprobado con fecha 25 de junio de 2019, mediante la Resolución de Capitanía N° 167-2019/MGP/DGCG/CO.
- **Con relación a la identidad de fundamento:** No existe identidad de fundamento, dado que la imputación del Osinergmin busca salvaguardar la

seguridad de la infraestructura de hidrocarburos, mientras las imputaciones que realice DICAPI tendrán como finalidad velar por la protección y seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente acuático.

Por ello, en el presente procedimiento administrativo sancionador iniciado no se contraviene el principio de *non bis in idem* en su vertiente procesal ni material.

32. **Con relación a la presunta vulneración del principio de tipificación**, alegada por el administrado en el numeral 23.1.2 de la presente resolución, cabe señalar que el principio de Tipicidad, recogido en el numeral 4 del artículo 248 del TUO LPAG establece que *“Solo constituyen conductas sancionables administrativamente las infracciones previstas expresamente en normas con rango de ley mediante su tipificación como tales, sin admitir interpretación extensiva o analogía”*. Sobre la materia, la doctrina es unánime al establecer que *“la suficiencia de la tipificación es, en definitiva, una exigencia de la seguridad jurídica y se concreta, ya que no en la certeza absoluta, en la predicción razonable de las consecuencias jurídicas⁸”*, por lo que *“la tipificación es suficiente cuando consta en la norma una predeterminación inteligible de la infracción, de la sanción y de la correlación entre una y otra”*.

De ello, se desprende que el Principio de Tipicidad, y por lo tanto el cumplimiento del mandato de tipificación, se desarrolla en dos planos sucesivos, que el tipo contenga la descripción exacta⁹ y exhaustiva¹⁰ de los hechos que configuran la conducta considerada lesiva, y la atribución de la sanción que le corresponde aplicar, sin exigir, para su configuración, la referencia de la norma integrante del ordenamiento jurídico que sustenta la acción u omisión materia de la tipificación.

En ese sentido, la infracción por incumplir con las obligaciones contenidas en el Plan de Contingencias se encuentra debidamente tipificada en el numeral 4.10.2.2 de la Tipificación de Infracciones y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos, aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD, de manera precisa y autónoma, de tal manera que la infracción está perfectamente descrita en la sola Tipificación, sin necesidad de acudir a norma o referencia legal que la complemente. Es decir, en tanto el numeral 4.10.2.2 señala como tipificación de la infracción: *“incumplir con las obligaciones contenidas en el Plan de Contingencia”* de manera precisa, no es necesario que en la referencia legal de dicho numeral de la Resolución de Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD se mencione al artículo 19° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007- EM y demás normas señaladas en la imputación de cargos.

Por tanto, no se ha vulnerado el principio de tipicidad en el trámite del procedimiento administrativo sancionar, correspondiendo desestimar los descargos.

33. Con relación a los **ítems 1, 2, 5, 6 y 12**, en base a los fundamentos vertidos en el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS/DSHL, corresponde disponer el archivamiento de

⁸ Nieto Alejandro, Derecho Administrativo Sancionador 2ª edición, España, Editorial Tecnos S.A., 1994, pg. 293.

⁹ A fin de que no deje lugar a inexactitudes.

¹⁰ Que contenga todos los elementos del tipo.

dichos extremos del incumplimiento imputado en el presente procedimiento administrativo sancionador.

34. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el tercer hecho del incumplimiento (ítem 3),** referido a que RELAPASAA no cumplió con efectuar lo siguiente:

- 3.1 No realizó la actividad de inspección de tanques, muestreo del cargamento y cálculos, actividades referidas al proceso de desamarre y zarpe, incumpliendo lo establecido en el Subproceso 3 del Numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.
- 3.2 No realizó la maniobra de desamarre y zarpe mediante el uso de remolcadores libres al costado del buque tanque Mare Doricum, incumpliendo lo establecido en el Subproceso 3 del Numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.

(i) Respecto a la inspección de tanques, muestreo del cargamento y cálculos:

Respecto a lo señalado por RELAPASAA en sus descargos señalados en el numeral 23.2 de la presente resolución respecto al incumplimiento A, cabe señalar que en el Anexo 10 del Escrito 2 del 06 abril de 2022, adjuntó el Informe elaborado por la Compañía Bureau Veritas Supervisión de descarga de crudo de los días 14 y 15 de enero de 2022 del Buque Mare Doricum con los inspectores independientes en Tierra Sr. Pedro Córdova Correa y en el Buque Sr. Edwin Pisco Helguero, que acredita que la actividad de inspección de tanques, muestreo y cálculos fue realizada tanto en tierra como en buque. Por lo que este extremo fue archivado en el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSEE/DSHL.

(ii) Sobre la maniobra de desamarre y zarpe mediante el uso de remolcadores libres:

En cuanto a lo señalado por RELAPASAA en sus descargos señalados en el numeral 23.2 de la presente resolución respecto al incumplimiento B, cabe señalar que mostró evidencia el remolcador Calipuy en el Anexo 1 del Escrito 4 del 01 junio de 2022, mediante carta protesta para las maniobras de desamarre del Buque Mare Doricum, coordinado con el Practico (Anselmo Tovar) y Loading Master, el desamarre se realizó el 16.01.2022 de 12:00-13:15 hrs. Asimismo, en el escrito complementario de descargos presentó registros fotográficos fechados que muestran el empleo de remolcadores libres el 16 de enero de 2022, cumpliendo lo establecido en el Subproceso 3 del Numeral 4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.

En consecuencia, no habiéndose configurado infracción administrativa, corresponde disponer el archivo en este extremo del presente procedimiento administrativo sancionador, de acuerdo con lo establecido en el literal a) del artículo 19.1° del Reglamento de Fiscalización y Sanción de las actividades energéticas y mineras a cargo de Osinergmin, aprobado por la Resolución de Consejo Directivo de Osinergmin N° 208-2020-OS/CD.

35. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el cuarto hecho del incumplimiento (ítem 4)**, referido a que RELAPASAA no cumplió con capacitar y/o entrenar de forma periódica a todo el **personal** que tiene funciones en el Plan de Contingencias, así como al personal involucrado en las operaciones de carga/descarga de hidrocarburos, incumpliendo lo señalado en el Numeral 12 del Plan de Contingencia (PACE) de fecha noviembre de 2014 concordado con el Numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, el cual establece lo siguiente:

Numeral 12 del Plan de Contingencia (PACE) de fecha noviembre de 2014 concordado con el Numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima

12. PROGRAMA DE CAPACITACIÓN EN APLICACIÓN DEL PLAN DE CONTINGENCIA

12.2. Capacitaciones y entrenamiento

Todo el personal que tiene funciones en el PACE tales como los Jefes de Turno, los Operadores Jefe y los miembros de las brigadas N° 3, de Apoyo y de Reparaciones recibirán una formación especializada y permanente cuyas actividades están indicadas en el Plan Anual de Actividades de Seguridad (PAAS). El resto de personal recibirá también una capacitación adecuada y periódica para actuar apropiadamente en el caso de una emergencia. Habrá capacitación teórica, previa a los entrenamientos prácticos. El personal nuevo recibirá un entrenamiento especial en Seguridad antes de iniciar labores. El programa de simulacros se realiza de acuerdo a lo definido en el Plan de Anual de Actividades de Seguridad (PAAS) e incluye a las empresas contratistas. En dicho plan se planifican los simulacros de emergencia generales, simulacros de emergencias accidentales y simulacros de emergencias operativas.

En concordancia con:

Numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.

6.- OPERACIONES DE EMERGENCIA

6.3 Procedimientos de Prevención y Mitigación de la Emergencia

A fin de Prevenir y mitigar las emergencias se establecen las siguientes medidas de seguridad que deben ser adoptadas como parte de los procedimientos operacionales o de medidas a ser adoptadas y de cumplimiento obligatorio para todo el personal que labora en el Terminal Marítimo de la RELAPASAA.

Del Personal:

a. Todo personal a cargo de las operaciones en el Terminal Marítimo, antes de asumir funciones, deberá ser capacitado y familiarizado con las tareas encomendadas, así como de aquellas obligaciones respecto a las normas de seguridad que deberá cumplir e implementar en la misma.

b. Todo el personal que cumple labores de supervisión, control y actividades relativas a las operaciones de carga/descarga de hidrocarburos, deberán ser capacitados en cumplimiento a los

lineamientos de la Resolución de Acuerdo de Directorio N° 007- 2010-APN/DIR de la Autoridad Portuaria Nacional.

c. Todo el personal involucrado en las operaciones de carga/descarga de hidrocarburos deberá recibir capacitación con las normas y prácticas de seguridad. Las prácticas y entrenamiento incluyen, sin que ello signifique carácter limitativo, la recepción de información respecto a los peligros inherente a sus actividades y las formas a cumplir para mitigar el riesgo (...)

Todo el Personal debe participar del entrenamiento del Plan de Emergencia ante eventos no programados.

Al respecto, de acuerdo a lo establecido en su Plan de Contingencia, RELAPASAA tiene las siguientes obligaciones:

- Realizar capacitaciones y entrenamiento a todo el personal que tiene funciones en el Plan de Contingencia tales como los Jefes de Turno, los Operadores Jefe y los miembros de las brigadas N° 3, de Apoyo y de Reparaciones, quienes recibirán una formación especializada y permanente.
- Realizar capacitaciones teóricas, previa a los entrenamientos prácticos.
- Realizar simulacros de emergencia generales, simulacros de emergencias accidentales y simulacros de emergencias operativas.
- Todo personal a cargo de las operaciones en el Terminal Marítimo, antes de asumir funciones, debe ser capacitado y familiarizado con las tareas encomendadas, así como de aquellas obligaciones respecto a las normas de seguridad que deberá cumplir e implementar en la misma.
- Todo el Personal debe participar del entrenamiento del Plan de Emergencia ante eventos no programados.

Luego de culminadas las labores de fiscalización, se advirtió que no con capacitar y/o entrenar de forma periódica a todo el personal que tiene funciones en el Plan de Contingencias, así como al personal involucrado en las operaciones de carga/descarga de hidrocarburos; conforme se indica en el Informe de Fiscalización N° 72-2022-OS-GSE/DSHL. Por ello, se imputó el citado hecho en el Anexo 2 del Informe de Instrucción N° 83-2022-OS-GSE/DSHL.

En el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL, luego de la evaluación de los descargos al inicio del procedimiento administrativo sancionador se indicó lo siguiente:

- En los dos últimos simulacros del año 2021 realizados por RELAPASAA no figuran como participantes ninguna de las Loading Master que intervinieron en el Plan de Contingencia del 15/01/22 (**María Belén Otárola** y **Melissa Torres**), **ni Jesús Lo Alamo, ni Haan Víctor De La Cruz**; solo Óscar Godoy Encarnación (personal que interviene en las operaciones de descarga) sí figura como participante en el simulacro del 26/05/21.
- Asimismo, no ha remitido información sobre las capacitaciones a todo el personal que tiene funciones en el Plan de Contingencia, tales como Jefes de Turno, los Operadores jefe y los miembros de las brigadas N° 3, de apoyo y de reparaciones, etc.

Al respecto, RELAPASAA en sus descargos consignados en el numeral 23.3 de la presente resolución, indica que en el Anexo 2 de sus descargos complementarios adjunta la información que demuestra que brindó la capacitación. En dicho Anexo, se encuentra 5 carpetas con archivos y 5 archivos libres, los cuales se detallan a continuación:

- Carpeta 2020:
 - (i) Carpeta Registro de cumplimiento de actividades: contiene las siguientes carpetas y archivos:
 - Carpeta Remolcador de permanencia – PETRANSO: contiene 2 excel del control programa SSOMA REPSOL – diciembre 2020 y programa anual ssoma, pero ambos archivos no pueden abrirse, no permite que se pueda abrir.

-Carpeta Supervisión a bordo – SAYBOLT: contiene 4 carpetas y 1 archivo Excel:

*Carpeta Evacuación hombre herido: presentó los documentos de la planificación de la emergencia, el control de tiempos, lista de participantes, registro fotográfico y evaluación. En la lista de participantes de esta capacitación realizada el 25 de noviembre de 2020 se encuentran: Elena Diaz (Loading Master, Saybolt), Errie Pazo (Cosmos, capataz), Juan Quezada (Cosmos, maniobrista) y Jorge Crisanto (Cosmos, maniobrista).

*Carpeta contingencia: presentó los documentos de la planificación de la emergencia, el control de tiempos, lista de participantes, registro fotográfico y evaluación. En la lista de participantes de este simulacro de contingencia realizado el 27 de noviembre de 2020 se encuentran: Annie Arimana (Loading Master, Saybolt), Alexander Espinoza (Cosmos, maniobrista) y Edgar Amaya Gomez (primer oficial).

*Carpeta hombre al agua: presentó los documentos de la planificación de la emergencia, el control de tiempos, lista de participantes, registro fotográfico y evaluación. En la lista de participantes del ejercicio de hombre al agua del 27 de noviembre de 2020 se encuentran: Víctor Benites (Cosmos, flota), Lorenzo Castro (Cosmos, flota), Wadner Rodriguez (Cosmos, flota), Liz Tecse (Saybolt, Loading Master), Morales Neyra (Cosmos), Sarci Azoca (Saybolt).

*Carpeta lucha contra incendios: presentó los documentos de la planificación de la emergencia, el control de tiempos, lista de participantes, registro fotográfico y evaluación. En la lista de participantes del ejercicio de lucha contraincendios del 27 de noviembre de 2020 se encuentran: Acosta Ramos (DICAPI), Morales Neyra (Cosmos), Sergio Cabrera (cosmos, operaciones), Liz Tecse (Saybolt, operaciones), Sarai Azoca (Saybolt), Raul Carpio (Cosmos), Tulio Gutierrez (cosmos, motorista), Henry Eche (cosmos, marinero), Jonathan Calle (Cosmos, marinero), M. Rosello (Cosmos, marinero) y Taurino Q. (cosmos, capataz).

*Excel programa anual: pero el archivo no puede abrirse, no permite que se pueda abrir.

- Carpeta Trabajos marítimos – COSMOS: contiene 3 correos y 1 archivo Excel:

*Correo mediante el cual remite los archivos del simulacro de contingencia del 27 de noviembre de 2020: registro de asistencia, evaluación, planificación, control y fotografías. En la lista de asistentes del simulacro del 27 de noviembre de 2020 se encuentran: S. Cabrera (Supervisor Terminales), Jorge Nizama (coordinador), Hugo C. (jefe de operaciones), Taurino Querevalo (contramestre lanchas), Raul Carpio (capitán), Sarci A. (coordinadora Saybolt), Liz Tecse (loading Master), Tulio Gutierrez (motorista), Henry Eche (marinero), Jonathan C. (marinero), Hilton Rosello (marinero), Carlos S. (analista Repsol).

*Correo mediante el cual remite los archivos del simulacro de

hombre al agua del 27 de noviembre de 2020: registro de asistencia, evaluación, planificación, control y fotografías. En la lista de asistentes del simulacro del 27 de noviembre de 2020 se encuentran: S. Cabrera (Supervisor Terminales), Hugo C. (jefe de operaciones), Taurino Querevalo (contramestre lanchas), Raul Carpio (capitán), Sarci A. (coordinadora Saybolt), Tulio Gutierrez (motorista), Henry Eche (marinero), Jonathan C. (marinero), Hilton Rosello (marinero), Carlos S. (analista Repsol), Fernando Montes (marinero), Milton Rosillo (marinero).

*Correo mediante el cual remite los archivos del simulacro de lucha contra incendios del 27 de noviembre de 2020: registro de asistencia, evaluación, planificación, control y fotografías. En la lista de asistentes del simulacro del 27 de noviembre de 2020 se encuentran: S. Cabrera (Supervisor Terminales), Jorge Nizama (coordinador), Hugo C. (jefe de operaciones), Taurino Querevalo (contramestre lanchas), Raul Carpio (capitán), Sarai A. (coordinadora Saybolt), Liz Tecse (Loading Master), Tulio Gutierrez (motorista), Henry Eche (marinero), Jonathan C. (marinero), Hilton Rosello (marinero), Carlos S. (analista Repsol).

*Archivo Excel programa anual ssoma – termar 2020: pero el archivo no puede abrirse, no permite que se pueda abrir.

- Correo: mediante el cual remite los archivos del Simulacro de contingencia con despliegue de personal de respuesta servicio integral, equipos de control y combate y embarcaciones de apoyo en el mar del 27/11/2020: registro de asistencia, evaluación, planificación, control y fotografías. En la lista de asistentes del simulacro del 27 de noviembre de 2020 se encuentran: S. Cabrera (Supervisor Terminales), Jorge Nizama (coordinador), Hugo C. (jefe de operaciones), Taurino Querevalo (contramestre lanchas), Raul Carpio (capitán), Sarai A. (coordinadora Saybolt), Liz Tecse (Loading Master), Tulio Gutierrez (motorista), Henry Eche (marinero), Jonathan C. (marinero), Hilton Rosello (marinero), Carlos S. (analista Repsol).

- Correo: mediante el cual remite los archivos del Simulacro de contingencia T4 Monoboya, Correo: Simulacro PIBP): adjunta archivos de registro de asistencia, programa, formato de inducción, planificación y formato de evaluación. En el registro de asistencia del entrenamiento del 9 de mayo se encuentran: Raul Carpio (capitán), Orlando Andrade (contraestre), Andrés Paredes (motorista), Hilton Rosillo (marinero), Walther Millones (contraestre), Juan Tume (marinero). En el registro de asistencia del entrenamiento del 20 de mayo de 2020 se encuentran: Andrés Paredes (motorista), Walther Millones (contraestre), Juan Tume (marinero), Elmer Chulle (marinero), Tito Cuno (capitán), Jonathan Muñoz (marinero), Denis Rentería (marinero).

- Correo: mediante el cual remite los archivos del Simulacro PBIP: adjunta archivos de registro fotográfico, registro de acciones, evaluación, registro de asistencia del simulacro del 11 de diciembre

de 2020. En el registro de asistencia del simulacro de PBIP del 11 de diciembre de 2020: Oscar Pajuelo (operaciones), Agosto Aguilar (operaciones), Alexander Espinoza (operaciones), Walther Paico (flota), Fernando Montes (flota), Elena Diaz (loading Master).

(ii) Archivo reunión contratistas TERMAR: contiene el acta de reunión del 7 de enero de 2020 con agenda a tratar “planificación del programa TERMAR SSOMA 2020”, que da cuenta del acuerdo “aprobación del plan Termar SSOMA 2020”.

(iii) Archivo Excel programa anual SSOMA – TERMAR 2020: contiene el PROGRAMA ANUAL DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO Y MEDIO AMBIENTE 2020 que incluye al terminal 2, solo muestra la programación de actividades y su frecuencia.

- Carpeta 2021:

(i) Carpeta registro de cumplimiento de actividades: contiene las siguientes carpetas:

*Carpeta Remolcador de permanencia – PETRANSO: contiene los siguientes archivos Excel:

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO ABR21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO AGO21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO DIC21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO ENE21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO FEB21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO JUN21 r1: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO MAR21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO MAY21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO NOV21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO OCT21: no se puede abrir archivo.

Programa Anual SSOMA TERMAR - PETRANSO SET21: no se puede abrir archivo.

*Carpeta Supervisión a bordo – OCA: contiene los siguientes archivos:

Archivo Excel ABRIL_PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021: no se puede abrir archivo

Archivo Excel AGOSTO_PROGRAMA ANUAL - TERMAR 2021: no se puede abrir archivo

CAPACITACIÓN_PLAN DE EMERGENCIA OCA: muestra el registro de asistencia a la capacitación virtual del Plan de emergencia Termar (fuga o derrame accidental de hidrocarburos al mar) del 13 de julio de 2021, en la que participaron: Maria Belen Otarola Santivañez (loading master), Liz Tecse (Loading Master), Paola Quispe Rodriguez (Loading Master), Annie Arimana (loading master), Nathaly Fernandez (coordinador de Operaciones), Melisa Torres Bulnes (loading master), Ximena Cedamanos (coordinador SIG), Kattia Huacaychuco (loading master), María Uturnco (loading master), Efrain Huaman (administrador de contrato, operaciones).

Archivo excel DICIEMBRE_PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021 (ENTREGABLE): no se puede abrir archivo

Archivo excel NOVIEMBRE_PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021 (ENTREGABLE): no se puede abrir archivo

Archivo excel OCTUBRE_PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021: no se puede abrir archivo

Archivo Excel PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021_3. ABRIL: no se puede abrir archivo

Archivo Excel PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021_4. MAYO: no se puede abrir archivo

Archivo Excel PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021_5. JUNIO: no se puede abrir archivo

Archivo Excel PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021_MARZO: no se puede abrir archivo

Registro de Capacitación (Código PBIP) de Termar (Oca Global): muestra el registro de asistencia a la capacitación virtual del Código PBIP del 27 de julio de 2021, en la que participaron: Liz Tecse (Loading Master), Paola Quispe Rodriguez (Loading Master), Annie Arimana (loading master), Nathaly Fernandez (coordinador de Operaciones), Melisa Torres Bulnes (loading master), María Uturnco (loading master), Joel Lavalle (supervisor de seguridad).

Archivo Excel SETIEMBRE_PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021: no se puede abrir archivo

* Carpeta Supervisión a bordo – SAYBOLT: contiene 3 carpetas y 1 archivo de 1 correo:

Carpeta Enero: contiene los siguientes archivos:

Registro de la capacitación sobre Alcohol y drogas del 27 de enero de 2021

Registro de capacitación sobre el lperc de enero 2021.

Registro de la INSPECCION HERRAMIENTRAS del 8 de enero de 2021
Acta de reunión mensual de seguridad, salud en el trabajo y medio ambiente del 14 de enero de 2021.

Charla de 5 min del 31 de diciembre de 2020

Resumen Indicadores de seguridad procesos 2021

Formato de observaciones preventivas de seguridad (OPS) – TERMAR del 18 y 19 de enero de 2021

Archivo Excel PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021: contiene el PROGRAMA ANUAL DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO Y MEDIO AMBIENTE 2021, con indicación de actividades y frecuencia.

Correo del 18 de febrero de 2021: mediante el cual Saybolt remite a

Repsol los archivos señalados en la carpeta enero antes descrita.
Carpeta Febrero: contiene el archivo Excel PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021_FEBRERO, pero no se puede abrir.
Carpeta Marzo: contiene el archivo Excel PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021_MARZO, pero no se puede abrir.
Correo simulacro protocolo de comunicaciones de ocaglobal para Repsol de fecha 31 de diciembre de 2021, que contiene los siguientes archivos:
Formato de simulacro de emergencia accidental del 27 de diciembre de 2021.
Una fotografía
Control/registro de las acciones, comunicaciones y/o reportes del 28 de diciembre de 2021
Formato de evaluación del simulacro, vacío sin datos.
Lista de asistencia del 28 de diciembre de 2021 en la que se encuentra Maria Estela Uturnco Ttito (loading master)

* Carpeta TERMAR: contiene dos carpetas y 13 archivos libres:
Carpeta 28.10.21 SIMULACRO DE CONTINGENCIA: contiene una carpeta con registros fotográficos y un correode ocaglobal a Repsol que remite los siguientes archivos:
1. Formato de Planificación del simulacro de contingencia por fuga accidental de hidrocarburos al mar/Terminal 3 (28-10-2021).
2. Control de Registro del simulacro de fuga accidental de hidrocarburos al mar (28-10-2021).
3. Formato de evaluación del simulacro de fuga accidental de hidrocarburos al mar (28-10-2021).
4. Lista de asistencia al simulacro de fuga accidental de hidrocarburos al mar de parte del equipo de OCA Global del 28 de octubre de 2021, en la que se encuentra la loading master Paola Quispe.
Carpeta Actas: contiene el acta de reunión del 24 de mayo de 2021 sobre situación del terminal 4 y acta de reunión del 21 de mayo de 2021 sobre revisión de operación.
06.04.02-F02P Registro de Capacitación, 08Jul21: inducción del 8 de julio de 2021 sobre el plan de contingencia.
ACTA de reunión que tiene como punto de discusión la Capacitación Anual – PLAN DE EMERGENCIA TERMAR, acta de fecha 07 de julio de 2021.
ACTAS DE REUNION mensual del 15-11-2021.
ACTAS DE REUNION_N08_2021.11.15: acta de reunión del 15 de noviembre de 2021 de coordinación de trabajo con contratistas.
Correo Contrato N° 3700001478 OCA GLOBAL Capacitación de OPS: que contiene registros de la capacitación virtual OPS del 27 de febrero de 2021 y la lista de asistencia.
Correo PBIP COSMOS del 3 de setiembre de 2021: contiene cuatro archivos:
1. Planificación del Simulacro PBIP -REPSOL.
2. Control, registro de acciones comunicación y reportes.
3. Registro de asistencia del personal COSMOS /OCA del 31 de agosto de 2021, en la que se encuentran: María U. (loading master), Tito C. (capitán), Taurino Q. (contraestre), Tulio Gutierrez

(motorista), Milton Rosillo (marinero), R. M. (marinero), S. Pisco (PB).

4. Reporte fotográfico secuencial del simulacro.

Correo PBIP OCA del 3 de setiembre de 2021: que contiene

1. Planificación del Simulacro PBIP -REPSOL.
2. Control, registro de acciones comunicación y reportes.
3. Evaluación del Simulacro de Emergencia accidental.
4. Registro de asistencia del personal COSMOS y registro de OCA del 31 de agosto de 2021, en la que se encuentran: María U. (loading master), Tito C. (capitán), Taurino Q. (contra maestre), Tulio Gutierrez (motorista), Milton Rosillo (marinero), R. M. (marinero), S. Pisco (PB).
5. Reporte fotográfico secuencial del simulacro.

Correo RE Capacitación de OPS del 27 de febrero de 2021: que contiene registros de la capacitación de "Observaciones Preventivas de Seguridad OPS" que brindó la tripulación del RM Caballo del Trabajo y personal de lanchas como parte del programa mensual TERMAR de febrero.

Correo RE Capacitación PLAN DE EMERGENCIA del 7 de julio de 2021: contiene registros de la capacitación "Plan de Emergencia TERMAR" realizado en las operaciones con personal tripulante de terminales el día 23.06.2021 y fotografías.

Correo RE PROGRAMA ANUAL DE SEGURIDAD SALUD EN EL TRABAJO Y MEDIO AMBIENTE del 3 de agosto de 2021: contiene registro de asistencia de la capacitación "Protección de Buques e Instalaciones Portuarias" que se realizó los días 20.07.2021 y 31.07.2021 al personal de las operaciones TERMAR Remolcador de contingencia y Terminales; y fotografías.

Correo RE Regularizar registro de reuniones virtuales del 10 de febrero de 2021: contiene los registros de las reuniones de coordinación de fechas 11 y 29 de enero de 2021

Correo Reunión con Contratistas del 27 de setiembre de 2021: contiene la presentación de indicadores de la reunión de agosto 2021 y acta de la reunión del 14 de setiembre de 2021.

Correo Simulacro de Emergencia PBIP del 27 de abril de 2021: contiene los registros del Simulacro de emergencia PBIP realizado el día lunes 26.04.2021 con participación del personal de OCA y COSMOS de acuerdo a la programación:

1. Registro de Asistencia del personal del Simulacro.
2. Control y Registro del Simulacro adjunto en la asistencia.
3. Planificación del Simulacro.
4. Evaluación del Simulacro de Emergencia.

* Carpeta Trabajos marítimos – COSMOS: contiene 3 archivos comprimidos (abril 2021, setiembre y OneDrive_1_14-01-2022 DICIEMBRE) que no permite abrirlos y 6 archivos Excel que tampoco permiten ser abiertos (PROGRAMA ANUAL SSOMA - TERMAR 2021 (3), PROGRAMA ANUAL TERMAR -REPSOL - ABRIL – 2021, PROGRAMA ANUAL TERMAR -REPSOL - DICIEMBRE – 2021, PROGRAMA ANUAL TERMAR -REPSOL - MARZO – 2021, PROGRAMA ANUAL TERMAR -REPSOL - mayo – 2021, PROGRAMA ANUAL TERMAR -REPSOL - OCTUBRE – 2021).

* Correo: Programa anual de seguridad del 03 de agosto de 2021 que contiene el registro de asistencia de la capacitación "Protección de Buques e Instalaciones Portuarias" que se realizó los días 20.07.2021 y 31.07.2021 al personal de las operaciones TERMAR Remolcador de contingencia y Terminales.

(ii) Archivo Excel Programa anual SSOMA-TERMAR 2021 -L5CG5516SMX: contiene el PROGRAMA ANUAL DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO Y MEDIO AMBIENTE 2021, indica actividades y frecuencias programadas.

(iii) Archivo Excel Programa anual SSOMA-TERMAR 2021 -L5CG5516SMX-L5CG5516SMX: contiene el PROGRAMA ANUAL DE SEGURIDAD, SALUD EN EL TRABAJO Y MEDIO AMBIENTE 2021, indica actividades y frecuencias programadas.

- Carpeta 2022:

(i) Registro de cumplimiento de actividades: contiene cuatro carpetas:

* Carpeta COSMOS:

ENERO: contiene registros de la capacitación del IPERC del 10 y 20 de enero de 2022, reportes de seguridad de enero

FEBRERO: contiene registros de capacitación de gestión de seguridad del 11 de febrero de 2020, de política de alcohol y drogas del 10 de febrero, de izado y desconexión de mangueras de 10 de febrero de 2022.

MARZO: contiene registros de capacitación de análisis de trabajo seguro – ATS del 16 de marzo de 2022 y de trabajos de espacio confinado del 16 de marzo de 2022.

ABRIL: contiene registros de capacitación realizados en la embarcación de contingencia y personal del mismo, ambas guardias sobre OPS en abril de 2022.

* Carpeta OCA: contiene registros de reunión mensual de enero, febrero y marzo 2022, registro de capacitación en OPS de abril 2022 y acta de reunión de mayo 2022.

* Carpeta PETRANSO: contiene registro de capacitación OPS de abril 2022 y acta de reunión mensual de mayo 2022.

* Carpeta TERMAR: contiene registros del simulacro PBIP (protección de buques e instalaciones portuarias) del terminal 4 realizado el 22 de abril de 2022, en cuya lista de asistencia se encuentran: Santos Mamani (marinero), Lorenzo Castro (Patron), Pisco Cabrera (patrón), J. Muñoz (marinero), Ela Taurino (contra maestre), Jonathan Palomino (marinero) A. Paredes (motorista), Henry Eche (marinero). También contiene correos de actas de reuniones y capacitaciones de PEME y OPS, registros del simulacro de tsunami del 31 de marzo de 2022.

(ii) Acta de reunión 03/02/22.

(iii) Programa anual SSOMA-TERMAR 2022.

(iv) Programa PBIP 2022.

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

- Carpeta MARIA BELEN OTAROLA: documentos, certificados, CV, registro SUNEDU.
- Carpeta MELISSA TORRES: documentos, certificados, CV, registro SUNEDU.
- Excel sobre la formación de Haan de la Cruz, cursos recibidos.
- Excel sobre la formación de Jesús Lo, cursos recibidos.
- Excel sobre la formación Oscar Godoy, cursos recibidos.
- Archivo pdf sobre el perfil del Loading Master OCA Global.
- Correo de fecha 11 de febrero de 2022, envío de data de la Chimango, Cosmos III y personal de cubierta y buceo en la contingencia del 15 de enero.

Cabe señalar que, el registro de asistencia del 13 de julio de 2021 donde asistió la loading master María Belén Otárola Santivañez y el registro de capacitación del 27 de julio de 2021 donde asistió la loading master Melisa Torres Bulnes, son solo capacitaciones virtuales y no entrenamientos prácticos en el plan de contingencia, por lo que no desvirtúa la imputación.

Conforme se aprecia, de la revisión de toda la documentación presentada RELAPASAA no adjuntó documentación que acredite que el personal que intervino en el Plan de contingencia del 15 de enero de 2022, María Belén Otárola (loading master), Melissa Torres (loading master), ni Jesús Lo Alamo (personal que intervino en las operaciones de descarga), ni Haan Víctor De La Cruz (personal que intervino en las operaciones de descarga) hayan sido capacitadas y entrenadas en los simulacros de emergencia. Asimismo, no ha remitido información sobre las capacitaciones a todo el personal que tiene funciones en el Plan de Contingencia, tales como Jefes de Turno, los Operadores jefe y los miembros de las brigadas N° 3, de apoyo y de reparaciones; pues estos también deben tener capacitaciones y entrenamientos de los simulacros del plan de contingencia.

Respecto a la vulneración del principio de tipicidad, se reitera que la infracción por incumplir con las obligaciones contenidas en el Plan de Contingencias se encuentra debidamente tipificada en el numeral 4.10.2.2 de la Tipificación de Infracciones y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos, aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD, de manera precisa y autónoma, de tal manera que la infracción está perfectamente descrita en la sola Tipificación, sin necesidad de acudir a norma o referencia legal que la complementa. Es decir, en tanto el numeral 4.10.2.2 señala como tipificación de la infracción: *“incumplir con las obligaciones contenidas en el Plan de Contingencia”* de manera precisa, no es necesario que en la referencia legal de dicho numeral de la Resolución de Consejo Directivo N° 271-2012-OS/CD se mencione al artículo 19° del Reglamento de Seguridad para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2007- EM y demás normas señaladas en la imputación de cargos.

Respecto a que la División no fue específico en relación a la información que estaba solicitando, por lo que no adjuntó información en sus descargos iniciales sobre las loading master. Sobre ello, cabe señalar que es el Plan de contingencia de RELAPASAA el que establece la obligación de realizar capacitaciones teóricas y prácticas a todo el Personal, quienes deben participar del entrenamiento del Plan de Emergencia ante eventos no programados, por ello corresponde a RELAPASAA remitir la documentación de las capacitaciones y entrenamientos prácticos realizados a todo su personal, ya que es información que se encuentra en su esfera de control, siendo las loading master parte de su personal de operaciones, pues correspondía que envíe dicha información.

Por lo tanto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

En consecuencia, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

36. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el sétimo hecho del incumplimiento (ítem 7)**, referido a que RELAPASAA no realizó un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque, incumpliendo lo establecido en el literal e) del acápite “De las Operaciones Marítimas” del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias, que establece lo siguiente:

6.3 Procedimientos de Prevención y Mitigación de la Emergencia De las Operaciones Marítimas:

e. Durante las operaciones se respetarán los procedimientos y la secuencia en los procesos que garanticen una operación correcta, la misma que consiste en:

(...)

- *En todo momento se debe mantener la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque. Si se mantienen dentro de los parámetros normales de operación, entonces el buque ha sido amarrado y posicionado en forma adecuada en el campo de boyas y/o el oleaje en el mar se encuentra dentro de lo normal, lo que evita situaciones de emergencia. (...)*

En sus descargos consignados en el numeral 23.4 de la presente resolución, RELAPASAA señala que adjunta los reportes de las inspecciones a la posición de los trenes de mangueras como Anexo 3, en el cual adjunto los siguientes documentos:

- Registro Job-47329: DB-003-22 - T04 Etapa durante la OP: de las comunicaciones del 14 al 16 de enero de 2022.
- Registro: parte diario de operaciones de buceo terminales multiboyas del 14 de enero de 2022.
- Registro: parte diario de operaciones de buceo terminales multiboyas del 15 de enero de 2022, en el que se señala lo siguiente:

15-01-2022

06:15-06:35hrs Inspección de rutina de los trenes de mangueras submarinas conectadas al buque,

buzos reportan las siguientes novedades:

- Manguera en pendura 4 ¼ paños.
- Manguera en reposo 3 ¾ paños.

- Separación de manguera a flor de agua 0.5 m. aprox.
 - Separación de manguera en quilla de balance: 1 m. aprox.
 - Visibilidad: Regular
 - Corriente: Regular
- Registro: parte diario de operaciones de buceo terminales multiboyas del 16 de enero de 2022, en el que se señala lo siguiente:
15-01-2022
06:15-06:35hrs Inspección de rutina de los trenes de mangueras submarinas conectadas al buque, buzos reportan las siguientes novedades:
 - Manguera en pendura 4 ¼ paños.
 - Manguera en reposo 3 ¾ paños.
 - Separación de manguera a flor de agua 0.5 m. aprox.
 - Separación de manguera en quilla de balance: 1 m. aprox.
 - Visibilidad: Regular
 - Corriente: Regular**12:55-13:15hrs** Inspección de rutina de los trenes de mangueras submarinas conectadas al buque,
 - buzos reportan las siguientes novedades:
 - Manguera en pendura 4 ¼ paños.
 - Manguera en reposo 3 ¾ paños.
 - Separación de manguera a flor de agua 0.5 m. aprox.
 - Separación de manguera en quilla de balance: 1 m. aprox.
 - Visibilidad: Regular
 - Corriente: Regular

Al respecto, cabe señalar que RELAPASAA con el adjunto “Registro: parte diario de operaciones de buceo terminales multiboyas del 16 de enero de 2022” del Anexo 3 de los descargos complementarios se verifica que realizó solo dos inspecciones de la posición de los trenes de mangueras submarinas, pero no evidencia que lo haya hecho en todo momento, pues no adjunta ninguna evidencia que durante la operación con movimiento real que tuvo el Buque “Mare Doricum” antes del derrame, haya realizado un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas. Conforme al documento Anexo 6 “declaración de hechos” de la Carta N° GSCMA-026-2022, indica el día 15/01/22 la primera ruptura de la cuerda de popa estribor fue a las 17:18 hrs y con tal hecho debió haberse realizado una revisión de la posición de los trenes de manguera; sin embargo, no se hizo.

Por ello, no acredita que realizó un control de la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas en todo momento durante la operación con el buque, incumpliendo lo establecido en el literal e) del acápite “De las Operaciones Marítimas” del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias, pues conforme con el literal e) del numeral 6.3 *“en todo momento se debe mantener la posición correcta de los trenes de mangueras submarinas durante la operación con el buque. Si se mantienen dentro de los parámetros normales de operación, entonces el buque ha sido amarrado y posicionado en forma adecuada en el campo de boyas y/o el oleaje en el mar se encuentra dentro de lo normal, lo que evita situaciones de emergencia”*.

Por lo tanto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

En consecuencia, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

37. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el octavo hecho del incumplimiento (ítem 8), referido** a que RELAPASAA no acreditó el uso de precintos de seguridad para mantener abiertas o cerradas las válvulas, como medida de seguridad, incumpliendo lo establecido en el literal g) del acápite “De las Operaciones Marinas” del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias, el cual establece lo siguiente:

El Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias señala lo siguiente:

6.- OPERACIONES DE EMERGENCIA

6.3 Procedimientos de Prevención y Mitigación de la Emergencia

A fin de Prevenir y mitigar las emergencias se establecen las siguientes medidas de seguridad que deben ser adoptadas como parte de los procedimientos operacionales o de medidas a ser adoptadas y de cumplimiento obligatorio para todo el personal que labora en el Terminal Marítimo de la RELAPASAA

De las Operaciones Marítimas:

(...)

g.- Algunas válvulas en el sistema de transferencia deben permanecer en posición abierta o cerrada durante la operación del sistema, estas válvulas, como medida de precaución deben utilizar precintos de seguridad.

Respecto a lo alegado en el numeral 23.5 de la presente resolución, RELAPASAA reitera que las válvulas de descarga al mar del buque, están bajo la gestión y control del buque y sí deben de tener un precinto de seguridad, el cual se registra en el control del libro MARPOL de acuerdo a los códigos y convenios de la OMI (Organización marítima internacional). Asimismo, adjunta en calidad de Anexo 4 el *check list* de seguridad buque Mare Doricum de fecha 07 de febrero de 2022,

Al respecto, cabe señalar que el literal g) del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias establece como medida de seguridad, la cual debe ser adoptada como parte de los procedimientos operacionales, el uso de precintos de seguridad; por tanto correspondía a RELAPASAA verificar su cumplimiento, en tanto RELAPASAA es el titular de la actividad de hidrocarburos, él es responsable de cumplir y de verificar que se cumpla con las disposiciones del Plan de contingencia. Por tanto, corresponde desestimar lo alegado por el administrado.

Asimismo, respecto al documento presentado en el anexo 4 de los descargos complementarios, debemos señalar que el formato es de fecha 7 de febrero de 2022, es de fecha posterior al 15 de enero y de la revisión de dicho formato de *check list* no figura el precinto de seguridad. Por tanto, no desvirtúa la imputación.

En consecuencia, no acreditó el uso de precintos de seguridad para mantener abiertas o cerradas las válvulas, como medida de seguridad, incumpliendo lo establecido en el literal g) del acápite “De las Operaciones Marinas” del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

38. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el noveno hecho del incumplimiento (ítem 9)**, referido a que RELAPASAA no ha cumplido con i) efectuar las maniobras con el buque tanque Mare Doricum empleando un práctico debidamente habilitado, ii) mantener permanentemente al práctico a bordo del buque Mare Doricum, durante toda la operación de descarga, incumpliendo lo establecido en el literal a) del acápite “Operaciones con el buque tanque” del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias.

Al respecto, cabe señalar que el literal a de la sección “operaciones con el buque tanque” del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias señala lo siguiente:

6.- OPERACIONES DE EMERGENCIA

6.3 Procedimientos de Prevención y Mitigación de la Emergencia

A fin de Prevenir y mitigar las emergencias se establecen las siguientes medidas de seguridad que deben ser adoptadas como parte de los procedimientos operacionales o de medidas a ser adoptadas y de cumplimiento obligatorio para todo el personal que labora en el Terminal Marítimo de la RELAPASAA.

Operaciones con el buque tanque

a.- Emplear prácticos marítimos habilitados para ejecutar la maniobra, haciendo uso de remolcadores en número y las capacidades requeridas, debiendo el práctico permanecer a bordo durante toda la operación de carga y/o descarga en el Terminal.

Respecto a los descargos consignados en el numeral 23.6 de la presente resolución, RELAPASAA reitera que el práctico marítimo es gestionado por el buque directamente a través de su agente marítimo y no es responsabilidad de RELAPASAA. Asimismo, adjunta en el anexo 5 de los descargos complementarios:

- Todos los documentos de Carga: (i) Aviso de disponibilidad Doc. N°FM0444T, Ver. 4 del 14/01/22 a las 09:18 hrs. (ii) Aviso devuelto Doc. N°FM0444T, Ver. 4 del 14/01/22 a las 16:05 hrs. (iii) Factor de experiencia del buque Doc. N°FM0471 Ver.4 del 14/01/22 (tabla indica últimos 20 viajes realizado, desde el 27-oct-2018 al 08-oct-2021, volumen de carga en el buque y descarga en tierra). (iv) Calculo del factor de experiencia del buque. (v) Recibo de muestra de carga. (vi) Medida de gases (ppm) en los tanques antes de la descarga. (vii) Operaciones en Tierra Intercambio de información para la descarga del Buque. (viii) Reporte de medidas de los tanques del buque. (ix) Registro de bombeo de carga. (x) Reporte de medidas de los tanques después de la descarga. (x) Medida de gases (ppm) en los tanques después de la descarga. (xi) Carta Protesto general. (xii) Carta Protesto Practica libre. (xiii) Recepción de documentos por inspector Bureau Veritas, hoja de tiempo, reunión check list antes de la descarga, factor de experiencia del buque, medida de los tanques antes de la descarga, reporte remanente después de la descarga, reporte de bombeo, velocidad y presión, reporte de muestras, reporte de inspección de tanques inicial y final, cartas de protesto.
- Estado de hechos del Buque.

- Correo: Prácticos y manual de operaciones del 01/02/22, Adjunta en el correo sobre la solicitud de los prácticos para no permanecer abordo por la pandemia y adjunto el manual de operaciones nuestro que habla sobre los prácticos.
- Correo: B/T MARE DORICUM, LA PAMPILLA CALLAO SOLICITUD DE ATRAQUE del 13/01/22.
- Correo: Prácticos y manual de operaciones del 11/02/22, los prácticos deben de volver a permanecer a bordo. Los procesos de vacunación ya están implementados a nivel mundial, PCR's, etc. Otra opción sería que durmiesen en una embarcación in situ.

Al respecto, de la revisión de dichos documentos se verifica que no acreditan que dispuso de un practico durante toda la operación de carga y/o descarga en el Terminal, conforme con el Anexo 6 de la Carta GSCMA-026-2022, ingresada con fecha 27 de enero del 2022, Statement of Facts (declaración de hechos) firmado por la representante de la Terminal de servicio a bordo y por el jefe oficial, donde se indica que a las 00:18 horas del 16 de enero de 2022, luego de ocurrido el derrame, recién llegó el práctico al buque taque Mare Doricum. De ello se verifica que el practico no estuvo a bordo durante toda la operación de carga y/o descarga en el Terminal.

Respecto al correo que los prácticos no pueden permanecer a bordo del buque, debemos señalar que es posterior al 15 de enero de 2021; asimismo debemos indicar que dichas restricciones no impiden que el practico este en un lugar cercano a disposición de manera inmediata ante la ocurrencia de una emergencia, cosa que no ocurrió el 15 de enero pues el práctico no estuvo ni cerca ni a disposición pues recién llego a la embarcación el 16 de enero. Por tanto, corresponde desestimar los alegatos de RELAPASAA.

Por tanto, ha quedado acreditado que RELAPASAA no verificó que haya un practico habilitado ni que verificó su permanencia en el buque tanque durante toda la operación de carga y/o descarga en el Terminal. En consecuencia, incumplió lo establecido en el literal a) del acápite "Operaciones con el buque tanque" del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencias.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

39. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el décimo hecho del incumplimiento (ítem 10)**, referido a que RELAPASAA no ha cumplido con: i) gestionar que el loading master contara con el pronóstico de las condiciones climatológicas previamente al ingreso del buque Mare Doricum al Terminal N° 2, ii) controlar las condiciones **climatológicas** durante las operaciones, iii) controlar las condiciones del mar durante las operaciones, iv) comunicar desde el Terminal N° 2 a Refinería, el análisis de las condiciones del mar cada 30 minutos, incumpliendo lo señalado en el literal b) De la Jefatura del Terminal Marítimo y c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo, del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencia, que establece lo siguiente:

“Numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima

6.- OPERACIONES DE EMERGENCIA

6.3 Procedimientos de Prevención y Mitigación de la Emergencia Operaciones con el buque tanque (...)

b.- Se debe respetar condiciones de navegación idóneas según parámetros de viento y marea. (...)

Otros (...)

b.- Las operaciones con buques tanque en el Terminal Marítimo están limitadas por las condiciones climatológicas imperantes durante las operaciones, para lo cual se han establecido condiciones máximas permisibles y que deben ser controladas en todo momento. En adición a las medidas de prevención y mitigación que se han señalado, será responsabilidad del personal con responsabilidad en las operaciones, dar cumplimiento a las obligaciones prevento a fin de estar familiarizado y preparado para hacer frente a una emergencia:

(...)

b.- De la Jefatura del Terminal Marítimo

La Jefatura del Terminal Marítimo se asegurará que las funciones, o áreas responsables de cada una de las siguientes actividades cumplan con lo indicado a continuación: (...)

• Dispondrá que el personal supervisor de carga/descarga de turno a bordo (loading master) cuente con el pronóstico del estado del mar vigente previo al ingreso del buque tanque al Terminal Portuario Multiboyas correspondiente.

(...)

c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo (...)

• Cumplir con las comunicaciones de reporte de evaluación de las condiciones del mar en el Terminal (in-situ) cada 30 minutos a Refinería (supervisor de turno Modepro/Jefe de Turno)”

Respecto a los ítems: i) gestionar que el loading master contara con el pronóstico de las condiciones climatológicas previamente al ingreso del buque Mare Doricum al Terminal N° 2, ii) controlar las condiciones climatológicas durante las operaciones, iii) controlar las condiciones del mar durante las operaciones, en el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL se archivó estos extremos, por lo que solo se recomendó sancionar solo por el ítem iv) comunicar desde el Terminal N° 2 a Refinería, el análisis de las condiciones del mar cada 30 minutos.

En sus descargos consignados en el numeral 23.7 de la presente resolución, RELAPASAA señala que sí cumplió con contar con un registro de las condiciones climáticas durante los días 14 y 15 de enero de 2022 (e incluso, para días posteriores, incluyendo al 21 de febrero). Adjuntó en el anexo 6 de los descargos complementarios los siguientes documentos:

Anexo 6:

- Control de comunicaciones.
- Lista de verificación de comunicaciones del supervisor de turno a bordo (Loading Master).
- Buoyweather RELAPASAA 14 enero, tarde.
- Buoyweather RELAPASAA 15 enero, mañana.
- Buoyweather RELAPASAA 15 enero, tarde.
- Buoyweather RELAPASAA 16 enero, mañana.
- Buoyweather RELAPASAA 16 enero, tarde.
- CONTROL DE CONDICIONES METEREOLÓGICAS, T2.
- Correo: documentos pre arribo, 10/02/22, Adjunto información para el buque MARE DORICUM.
- Correo: Domingo 16 en la mañana – Pronóstico Marítimo Estado del Mar

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

(Buoyweather RELAPASAA).

- Correo: Domingo 16 en la tarde – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).
- Correo: Domingo 15 en la mañana – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).
- Correo: Domingo 15 en la tarde – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).
- Control en tiempo de la descarga, cantidad, velocidad, temperatura y porcentaje de oxígeno.
- Correo: Domingo 14 en la tarde – Pronóstico Marítimo Estado del Mar (Buoyweather RELAPASAA).

Al respecto, de la Lista de Verificación de Comunicaciones se puede apreciar que el registro de las condiciones del mar o condiciones inseguras es **cada hora**.

LISTA DE VERIFICACIÓN DE COMUNICACIONES DEL SUPERVISOR DE TURNO A BORDO (LOADING MASTER)

Registro del reporte de las condiciones del mar o condición insegura por parte del Supervisor de turno a bordo (loading master) al Supervisor de turno de 4.- Mudepro en Refinería, previo al inicio de maniobras de izaje y conexión de mangueras, y cada hora durante las Operaciones de Desplazamiento, Carga o Descarga, informado a:

No	FECHA	HORA	RECEPCIONISTA	No	FECHA	HORA	RECEPCIONISTA
1	14-01-22	9:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	64			
2	14-01-22	10:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	65			
3	14-01-22	11:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	66			
4	14-01-22	12:00	OPERADOR DE T&T	67			
5	14-01-22	13:00	OPERADOR DE T&T	68			
6	14-01-22	14:00	OPERADOR DE T&T	69			
7	14-01-22	15:00	OPERADOR DE T&T	70			
8	14-01-22	16:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	71			
9	14-01-22	17:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	72			
10	14-01-22	18:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	73			
11	14-01-22	19:00	OPERADOR DE T&T	74			
12	14-01-22	20:00	OPERADOR DE T&T	75			
13	14-01-22	21:00	OPERADOR DE T&T	76			
14	14-01-22	22:00	OPERADOR DE T&T	77			
15	14-01-22	23:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	78			
16	15-01-22	0:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	79			
17	15-01-22	1:00	SUPERVISOR DE TURNO T&T	80			
18	15-01-22	2:00	OPERADOR DE T&T	81			

En ese sentido, de los documentos presentados se advierte que, no acreditó el inciso iv) que realizó la comunicación desde el Terminal N° 2 a Refinería, sobre el análisis de las condiciones del mar cada 30 minutos, incumpliendo lo señalado en el literal b) De la Jefatura del Terminal Marítimo y c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo, del Numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Anexo C del Plan de Contingencia.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

40. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el décimo primer hecho del incumplimiento (ítem 11)**, referido a que RELAPASAA no ha cumplido con exigir al capitán del buque que: i) garantice que las condiciones de operación y el estado de todo el material y equipo de maniobra para el amarre del buque tanque sean óptimas, considerando el uso de anclas de babor y estribor con paños reglamentarios ii) participe y firme la Declaración de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal, en aceptación a las responsabilidades que **deberá** asumir antes, durante y después de las operaciones de transferencia; iii) disponga

que un oficial del buque tanque esté presente en el área de conexión de trenes de mangueras submarinas mientras se realizan las labores de conexión y desconexión de las mismas, iv) supervise las operaciones de transferencia de petróleo crudo; e v) inspeccione por lo menos una vez cada hora los alrededores del buque tanque, sobre todo en la posición donde están ubicadas las válvulas del mar, incumpliendo lo establecido en el literal c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, en concordancia con el literal a) Del Capitán del Buque Tanque del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, el cual establece lo siguiente:

“6.3 Procedimientos de Prevención y Mitigación de la Emergencia Operaciones con el buque tanque:

En adición a las medidas de prevención y mitigación que se han señalado, será responsabilidad del personal con responsabilidad en las operaciones, dar cumplimiento a las obligaciones pre-evento a fin de estar familiarizado y preparado para hacer frente a una emergencia:

a.- Del Capitán del Buque Tanque

Es responsabilidad del capitán del buque tanque, (...) lo siguiente:

- *Garantizar que las condiciones de operación y el estado de todo el material y equipo de maniobra para el amarre del buque tanque sean óptimas, debiendo considerar el uso de las anclas de estribor y babor, los cuales necesariamente deberán contar con los paños de cadena reglamentarios, debido a que el posicionamiento y amarre del buque tanque es con proa al mar.*
- *Participar o nombrar su representante a la Conferencia Previa y firmar la Declaración de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal, en aceptación a las responsabilidades que deberá asumir antes, durante y después de las operaciones de transferencia. (...)*
- *Disponer que un Oficial del buque tanque esté presente en el área de conexión de trenes de mangueras submarinas, mientras se efectúan las labores de conexión o desconexión de las mismas.*
- *Supervisar las operaciones de transferencia de petróleo crudo o productos petrolíferos y en caso de rebose o fuga accidental de hidrocarburos al mar, detener de inmediato las operaciones de transferencia. (...)*
- *Inspeccionar por lo menos una vez cada hora o con mayor frecuencia si las circunstancias así lo requieran, los alrededores del buque tanque, sobre todo en la posición donde están ubicadas las válvulas de mar (válvulas de fondo), para asegurarse que no existen fugas o pérdidas de petróleo al mar.*
- *(...)”*

Respecto a los ítems: i) garantice que las condiciones de operación y el estado de todo el material y equipo de maniobra para el amarre del buque tanque sean óptimas, considerando el uso de anclas de babor y estribor con paños reglamentarios ii) participe y firme la Declaración de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal, en aceptación a las responsabilidades que deberá asumir antes, durante y después de las operaciones de transferencia, en el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL se archivó estos extremos, por lo que solo se recomendó sancionar por los ítems iii), iv) y v). En ese sentido la evaluación de esos tres ítems se realizará a continuación.

En sus descargos consignados en el numeral 23.8 de la presente resolución, RELAPASAA adjunta en calidad de Anexo 7 los check list de seguridad del buque-terminal y su respectivo check list de rechequeo.

Asimismo, con relación al ítem iii) el personal que debe de estar en el *manifold* durante la operación, un oficial del buque tanque, no se verifica que esté presente en el área mientras se realizan las labores de conexión y desconexión del tren de mangueras, por lo tanto continua con la imputación en este punto, respecto al ítem iv) con el check list de rechequeo firmado por el Loading Master Stefani Romero Gutiérrez, Capitán del buque Giacomo Pasani y oficial Jefe del buque Nitesh Kumar, se verifica la supervisión de las operaciones de transferencia del petróleo crudo, por lo tanto queda archivado este punto y sobre el ítem v) La supervisión en los alrededores del buque tanque, sobre todo en la posición donde están ubicadas las válvulas del mar deben ser por lo menos una vez cada hora y en el check list de rechequeo presentado se realiza **cada 04 horas**, por lo tanto este punto también continua con la imputación.

En consecuencia, no acredita en el inciso v) inspeccione por lo menos una vez cada hora los alrededores del buque tanque, sobre todo en la posición donde están ubicadas las válvulas del mar, incumpliendo lo establecido en el literal c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, en concordancia con el literal a) Del Capitán del Buque Tanque del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

41. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el décimo tercero hecho del incumplimiento (ítem 13)**, referido a que RELAPASAA no ha cumplido con: i) disponer la suspensión de la operación de transferencia cuando se presentó la condición insegura (rotura del primer cabo), ii) verificar que los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal iii) supervisar al personal de buceo para que realice la inspección submarina antes del izado de mangueras y durante las operaciones de transferencia; iv) supervisar la maniobra de izado, conexión de equipos para el desarrollo seguro y eficiente de las operaciones de transferencia, v) realizar la “Lista de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal”, incumpliendo lo establecido en el literal c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo, del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, el cual establece lo siguiente:

“De acuerdo al literal c “de la jefatura del Terminal Marítimo” recogido en el numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima

6.- OPERACIONES DE EMERGENCIA

6.3 Procedimientos de Prevención y Mitigación de la Emergencia

*c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo (...)
(...)*

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

- *En caso de condiciones desfavorables del mar o debido a condición o acción insegura el buque tanque no garantice mantener posición segura de amarre en el campo de boyas el loading master de turno a bordo dispondrá en el plazo más breve posible la suspensión de toda operación de transferencia de hidrocarburos (carga/descarga/bunkering/desplazamiento de líneas submarinas, etc.) y procederá a disponer la desconexión y fondeo de los trenes de mangueras submarinas al lecho marino. (...)*
 - *Verificará personalmente que los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal, asegurándose del trabajo seguro y óptimo de los cabos durante las operaciones, garantizando de esta manera una correcta posición del buque en el Terminal Portuario Multiboyas y por lo tanto una condición segura de operación de los trenes de mangueras submarinas y las conexiones en el manifold.*
 - *Se asegurará que el personal de buceo cumple con la ejecución de las inspecciones submarinas en horario diurno y/o nocturno, prioritariamente antes del izado de mangueras y obligatoriamente durante las operaciones de transferencia, garantizando condiciones seguras que no comprometan el seguro desarrollo de las operaciones.*
 - *Supervisar la maniobra de izado, conexión de equipos para el desarrollo seguro y eficiente de las operaciones de transferencia.*
- Antes del inicio de las operaciones de transferencia de hidrocarburos comprobará personalmente y en compañía del Capitán o su representante, las diferentes partidas de la "Lista de Comprobación de Seguridad Buque/Terminal" dando la conformidad o efectuando las observaciones correspondientes, comprobando periódicamente las partidas requeridas o aquellas que se consideren necesarias. No autorizará el inicio de las operaciones de transferencia en tanto las observaciones efectuadas no se hayan subsanado o rectificado, informando del hecho al Jefe del Terminal Marítimo. (...)"*

Respecto a los ítems iii) supervisar al personal de buceo para que realice la inspección submarina antes del izado de mangueras y durante las operaciones de transferencia y iv) supervisar la maniobra de izado, conexión de equipos para el desarrollo seguro y eficiente de las operaciones de transferencia, en el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL se archivó estos extremos, por lo que solo se recomendó sancionar por los ítems i), y ii). En ese sentido la evaluación de esos dos ítems se realizará a continuación.

Respecto al ítem (i) disponer la suspensión de la operación de transferencia cuando se presentó la condición insegura (rotura del primer cabo)

Cabe señalar que, el literal c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo, del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C del Plan de Contingencia señala lo siguiente:

En caso de condiciones desfavorables del mar o debido a condición o acción insegura el buque tanque no garantice mantener posición segura de amarre en el campo de boyas el loading master de turno a bordo dispondrá en el plazo más breve posible la suspensión de toda operación de transferencia de hidrocarburos (carga/descarga/bunkering/desplazamiento de líneas submarinas, etc.) y procederá a disponer la desconexión y fondeo de los trenes de mangueras submarinas al lecho marino.

En ese sentido, de acuerdo a lo establecido en el Plan de Contingencia, correspondía que ante rotura del primer cabo sucedida a las 17:18 horas del día 15 de enero de 2022 (Anexo 6 titulado Statement of Facts firmado por la representante de la Terminal de servicio a bordo y por el jefe oficial presentado en la Carta GSCMA-026-2022, ingresada con fecha 27 de enero del 2022) debía suspender toda la operación de transferencia.

En sus descargos consignados en el numeral 23.9 de la presente resolución, RELAPASAA señala que ante el evento se generó un acta de suspensión entre las partes (terminal / buque) y sí se procedió con la suspensión de la operación en el momento que se reportó el mencionado evento para lo cual adjunta como Anexo 8 el acta de suspensión.

Al respecto de la revisión del Anexo 8, se verifica que la suspensión de operaciones está señalada a las 17:25 horas del 15 de enero de 2022. En ese sentido, se verifica que no realizó la suspensión a las 17:18 con la rotura del primer cabo. Por tanto, no desvirtúa el presente incumplimiento.

Sobre el ítem (ii) verificar que los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal

Conforme al numeral 2.17.2 del Manual de Operación presentado en el anexo 18, el terminal 2 tiene 5 boyas, las cuales se amarran con 2 cabos cada una. No obstante, de acuerdo a declaraciones del señor Giacomo Pisani, capitán del buque Mare Doricum, publicadas en medios periodísticos¹¹ el día del incidente, solo las boyas 1, 2 y 5 tenían 2 cuerdas de amarre, y las boyas restantes 3 y 4 solo 1 cuerda de amarre.

En sus descargos consignados en el numeral 23.9 de la presente resolución, RELAPASAA señala que todo lo relacionado al material usado en la maniobra de amarre del buque, es de control y propiedad del buque (no de RELAPASAA), los cuales por normas internacionales deben de contar con certificados y controles de inspección que están bajo el sistema de gestión del buque. Todo lo relacionado a las inspecciones de los buzos, supervisión de las maniobras de izado y conexión de mangueras sí se cumple en todas las operaciones de carga/descarga conforme acreditamos en los documentos que adjuntamos en calidad de Anexo 9.

Al respecto, cabe señalar que, en el Anexo 9 del escrito de descargos complementarios presentó los siguientes documentos:

- Check List inicial del buque MARE DORICUM (igual que el anexo 4).
- Check List re-chequeo del buque MARE DORICUM.
- Reunión previa a la descarga, 14/01/22.
- Protestas emitidas por RELAPASAA.
- Reporte de operaciones submarinas – 14/01/22.
- Reporte de operaciones submarinas – 15/01/22.
- Reporte de operaciones submarinas – 16/01/22.
- Reporte de operaciones submarinas – TERMAR RELAPASAA.

De la revisión de dichos documentos del anexo 9, ninguno de los documentos ni el check list inicial, ni el check list rechequeo acreditan que se haya realizado la verificación de los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal. Asimismo, cabe señalar que RELAPASAA como operador del ducto de transporte de hidrocarburo es responsable de cumplir con las obligaciones establecidas en el Plan de Contingencia, por lo que debió verificar que los cabos

¹¹ Reportaje de Latina: <https://www.youtube.com/watch?v=jEQ4eYfIQ00>
Reportaje de cuarto poder: <https://www.youtube.com/watch?v=FCuunVFcU2k>

de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos. Por tanto, corresponde desestimar los descargos del administrado.

En consecuencia, no acreditó el cumplimiento de los ítems: i) disponer la suspensión de la operación de transferencia cuando se presentó la condición insegura (rotura del primer cabo), ii) verificar que los cabos de amarre sean en calidad y cantidad los requeridos de acuerdo con la lista de verificación de Seguridad Buque/Terminal, incumpliendo lo establecido en el literal c) Del Supervisor de carga y descarga del Terminal (loading master) de turno a bordo, del numeral 6.3 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) – de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

42. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el décimo cuarto hecho del incumplimiento (ítem 14)**, referido a que RELAPASAA no adoptó las acciones de respuesta iniciales e inmediatas como consecuencia del derrame ocurrido con fecha 15 de enero de 2022 en el Terminal Multiboyas N° 2: i) omitiendo desplegar las comunicaciones internas previstas, así como con otros grupos o instituciones privadas o públicas para responder y/o apoyar a la propia organización de la respuesta a la emergencia, ii) no contando con el personal titular y alerno de carga y descarga, tales como supervisor de operaciones marítimas en oficina, un supervisor de operaciones y seguridad, un encargado de maniobras (capataz manguerero), dos ayudantes de maniobras de conexiones/desconexiones (manguereros), dos buzos profesiones y dos ayudante de buzo, iii) no contando con lanchas y barcasas en el Terminal para una respuesta inicial e inmediata ante el evento, incumpliendo lo establecido en el numeral 5.1. Situaciones de Emergencia (Clasificación) del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, concordado con el Numeral 6.1. (Procedimientos de notificación) del acápite 6 – Operaciones de Emergencia del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-5 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, el cual establece lo siguiente:

“Numeral 5 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima

5. MEDIDAS DE CARÁCTER OPERACIONAL Y FÍSICO 5.1.- Situaciones de Emergencia (Clasificación)

Las respuestas para hacer frente a las emergencias, considera tres (03) diferentes niveles, según se indica continuación:

Plan de Emergencia Grado I ó Conato de Emergencia: Suceso que puede ser controlado de inmediato por el personal en el área de operaciones del Terminal Portuario Multiboyas, según corresponda.

(...)

Plan de Emergencia Grado II ó Emergencia Parcial: Suceso que precisa para su eliminación, además del personal en el área de operaciones del Terminal Portuario Multiboyas, según

corresponda, la colaboración de personal debidamente equipado y entrenado de la propia organización, quienes enfrentarán y controlarán situaciones que superan la fase incipiente, haciendo uso de equipos portátiles, sistemas mayores, maquinaria y equipos de planta y embarcaciones de apoyo en el Terminal.

(...)

Plan de Emergencia Grado III ó Emergencia General: Suceso que precisa de la actuación de todos los medios que dispone la RELAPASAA. En coordinación y probable participación de grupos o instituciones privadas o públicas, debidamente organizados para responder y/o apoyar a la propia Organización de Respuesta a la Emergencia.

En concordancia con:

OPERACIONES DE EMERGENCIA

6.1 Procedimientos de Notificación

6.1.1 Reacción Inmediatas, activación del Plan de Emergencia Grado I ó Conato de Emergencia

Ante un suceso en las instalaciones portuarias, en el área marítima o a bordo del buque tanque en operaciones en el Terminal Marítimo, está dispuesto que el trabajador que detecte el suceso, después de haber dado la alerta de la forma más expedita posible, deberá tomar las acciones operativas para controlar el suceso (emergencia) en su etapa inicial, según sea el caso para el Plan de Acción correspondiente, acción que estará a cargo del supervisor de turno del Terminal Marítimo a bordo (supervisor de carga y/o descarga de turno a bordo).

(...)

Bajo estas circunstancias las acciones de respuesta inicial e inmediata en el área marítima o a bordo del buque tanque en operaciones en el Terminal Marítimo recaen en el personal que a continuación se indica:

Supervisores (titular y alterno) de carga y/o descarga de turno a bordo:

Servicio de Trabajos Marítimos:

Personal Operativo:

- Un supervisor de operaciones marítimas en Oficina
- Un supervisor de operaciones y seguridad
- Un (01) encargado de maniobras (capataz manguerero)
- Dos (02) ayudantes de maniobras de conexiones/desconexiones (manguereros)
- Dos (02) buzos profesionales
- Dos (02) ayudantes de buzo

SERVICIO DE TRABAJOS MARÍTIMOS: EMBARCACIONES DE SERVICIO

- Lanchas y barcaza con tripulación y personal de turno a bordo.

6.1.2.- Activación del Plan de Emergencia Grado II

En el supuesto caso que una emergencia no ha sido controlada en su fase inmediata inicial, el operador jefe de turno en Movimiento de Productos, quien debe mantener comunicación directa con el supervisor de carga y/o descarga del Terminal de turno a bordo, se encargará de activar todos los dispositivos de seguridad a fin de detener de inmediato las operaciones y proceder a notificar al Jefe de Turno de la Refinería, quien se asegurará que el Jefe del Terminal Marítimo, el Jefe de Movimiento de Productos y el Jefe de Seguridad Industrial, han sido debidamente notificados del hecho, al igual que informará a su vez al Gerente Producción (Coordinador General), quien informará al Director Refino (Mando de Emergencia) y en coordinación con él se activará el Plan de Emergencia Grado II y por lo tanto, se procede a notificar, vía radial y/o telefónica, a todas las partes involucradas, según la Lista de Contactos del Anexo (VI), conformándose la Organización de Respuesta a la Emergencia del Anexo (I) y procederá a notificar a la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

6.1.3.- Activación del Plan de Emergencia Grado III ó Emergencia General Activado el Plan de Emergencia Grado III o Emergencia General, se debe convocar y reunir el Comité de

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Emergencia, cuyo mando es desempeñado por el Director Refino e integrado por quienes se indican a continuación:

Director Refino Gerente Producción

Gerente Fiabilidad y Mantenimiento

Gerente Seguridad, Calidad y Medio Ambiente Jefe Terminal Marítimo Jefe Seguridad Industrial (...)

Derrame de Petróleo crudo o productos petrolíferos: Ante un derrame de petróleo crudo o productos petrolíferos, de inmediato deberá de poner en conocimiento de la Capitanía Guardacosta Marítima del Callao como Órgano de Control Local en el lugar del derrame; a la Autoridad Portuaria Nacional (APN); así como a Organismo Supervisor de Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN) (...)”.

Con relación al ítem i) omitiendo desplegar las comunicaciones internas previstas, así como con otros grupos o instituciones privadas o públicas para responder y/o apoyar a la propia organización de la respuesta a la emergencia:

De acuerdo a lo establecido en el Plan de contingencia RELAPASAA tiene como obligación ante una emergencia que no ha sido controlada en su fase inicial realizar las siguientes comunicaciones:

- *Grado II: el operador jefe de turno en Movimiento de Productos, quien debe mantener comunicación directa con el supervisor de carga y/o descarga del Terminal de turno a bordo, se encargará de activar todos los dispositivos de seguridad a fin de detener de inmediato las operaciones y proceder a notificar al Jefe de Turno de la Refinería, quien se asegurará que el Jefe del Terminal Marítimo, el Jefe de Movimiento de Productos y el Jefe de Seguridad Industrial, han sido debidamente notificados del hecho, al igual que informará a su vez al Gerente Producción (Coordinador General), quien informará al Director Refino (Mando de Emergencia) y en coordinación con él se activará el Plan de Emergencia Grado II y por lo tanto, se procede a notificar, vía radial y/o telefónica, a todas las partes involucradas, según la Lista de Contactos del Anexo (VI), conformándose la Organización de Respuesta a la Emergencia del Anexo (I) y procederá a notificar a la Autoridad Portuaria Nacional (APN).*
- *Grado III: debe convocar y reunir el Comité de Emergencia, cuyo mando es desempeñado por el Director Refino e integrado por quienes se indican a continuación:
Director Refino Gerente Producción
Gerente Fiabilidad y Mantenimiento
Gerente Seguridad, Calidad y Medio Ambiente Jefe Terminal Marítimo Jefe Seguridad Industrial*
- *Derrame de Petróleo crudo o productos petrolíferos: Ante un derrame de petróleo crudo o productos petrolíferos, de inmediato deberá de poner en conocimiento de la Capitanía Guardacosta Marítima del Callao como Órgano de Control Local en el lugar del derrame; a la Autoridad Portuaria Nacional (APN); así como a Organismo Supervisor de Inversión en Energía y Minería (OSINERGMIN) (...)*”.

En sus descargos, señalados en el numeral 23.10 del presente, RELAPASAA señala que en toda operación de carga/descarga se cuenta con el personal necesario para poder atender la operación y con los recursos necesarios in situ. Además, en el reporte de operaciones de buceo, se nombran e indican el personal y recursos utilizados. Toda la información que acredita el cumplimiento de esta obligación se encuentra se adjunta en calidad de Anexo 10.

En el Anexo 10 de los descargos complementarios remite la siguiente documentación:

- Bitacora de la PEGASA y COSMOS III, lanchas que realizaron el recorrido de inspección. En la bitácora de Cosmos III señala que a las 18:30 arriba a terminal 2. En la bitácora Pegasa señala que arriba a las 19:20 horas a terminal 2.
- Declaraciones:
Raúl Carpio Zevallos DNI: 43326363: señala que el 15 de enero se encontraba de guardia el caballo de trabajo como capitán, amarrado en el terminal 4 y que a las 17:35 horas recibe la llamada de la loading master del terminal 2 para apoyar en la contingencia.
Edward Gino Coraquillo Baltazar DNI: 32988145: señala que el 15 de enero de 12:55 a 13:15 realizó las inspecciones submarinas y luego se retiró a su boya. A las 17:40 horas del 15 de enero recibe la indicación de la lancha chimango de acercarse a hacer una inspección.
Robert Gregorio Livia Figueroa DNI: 43290812): señala que el 15 de enero de 12:55 a 13:15 realizó las inspecciones submarinas y luego se retiró a su boya. A las 17:40 horas del 15 de enero recibe la indicación de la lancha chimango de acercarse a hacer una inspección.
- Correo: Del 04/02/22. Personal que se encontraba a bordo del buque MARE DORICUM (CV de Loading Mastres María Otarola y Melisa Torres y documento de descripción de puesto del Loading Masters).
- Correo: Del 11/02/22. Documentos de cursos del personal del Chimango, Cosmos III y personal de cubierta y buceo en el buque MARE DORICUM.
- Reporte de operaciones Submarina – 14/01/22.
- Reporte de operaciones Submarina – 15/01/22.
- Reporte de operaciones Submarina – 16/01/22.

Asimismo, cabe señalar que RELAPASAA con el Anexo 10 adjunta una comunicación de consulta previa al derrame, es una imagen de whatsapp donde Terminal 3 indica ya se hizo la consulta y no hay alerta de tsunami, esa comunicación no está referida a la comunicación inmediata para atender la emergencia del derrame. Por tanto, no desvirtúa la imputación i) del presente ítem.

De la revisión de todos los documentos del anexo 10, se verifica que no desplegó las comunicaciones internas previstas, así como con otros grupos o instituciones privadas o públicas para responder y/o apoyar a la propia organización de la respuesta a la emergencia, conforme a lo previsto en el Plan de Contingencia, pues solo acredita que solicitó el apoyo a las embarcaciones cercanas, pero no acredita que desplegó las comunicaciones con el jefe de turno en Movimiento de Productos, supervisor de carga y/o descarga del Terminal de turno a bordo, Jefe de Turno de la Refinería, Jefe del Terminal Marítimo, Jefe de Movimiento de Productos y el Jefe de Seguridad Industrial, Gerente Producción (Coordinador General), Director Refino (Mando de Emergencia), a la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Capitanía Guardacosta Marítima del Callao, etc. Por tanto, corresponde desestimar los descargos del administrado.

Respecto al ítem ii) no contando con el personal titular y alterno de carga y descarga, tales como supervisor de operaciones marítimas en oficina, un supervisor de operaciones y seguridad, un encargado de maniobras (capataz manguerero), dos ayudantes de maniobras de conexiones/ desconexiones (manguereros), dos buzos profesiones y dos ayudantes de buzo:

De acuerdo al Plan de contingencia, RELAPASAA ante una emergencia debe realizar acciones de respuesta inicial e inmediata en el área marítima o a bordo del buque tanque en operaciones en el Terminal Marítimo, para lo cual debe contar con el personal que a continuación se indica:

Supervisores (titular y alterno) de carga y/o descarga de turno a bordo:

Servicio de Trabajos Marítimos:

Personal Operativo:

- *Un supervisor de operaciones marítimas en Oficina*
- *Un supervisor de operaciones y seguridad*
- *Un (01) encargado de maniobras (capataz manguerero)*
- *Dos (02) ayudantes de maniobras de conexiones/desconexiones (manguereros)*
- *Dos (02) buzos profesionales*
- *Dos (02) ayudantes de buzo*

Durante el evento del 15 de enero de 2022: Libros de relevos de las embarcaciones Pegaza y Cosmos II del 15 de enero de 2022 23:00 horas turno noche, Libro de relevos del 15 de enero de 2022, 15:00 horas turno tarde, demostrando actividad en ese tiempo; los reportes de operaciones submarinas en los días 14, 15 y 16 enero 2022, conteniendo el listado del personal de buceo (buzos: Edgar Coraquillo y Robert Livia, ayudantes de buzos: Javier Pasapera y Manuel Quelopana), maniobristas/manguereros (Capataz: Carlos Saavedra, maniobristas: Rene Mariño y Aldo Razzeto) y Loading Master: Kattia Huacaychucu y Stefani Romero encargado de la coordinación y dirigir los procesos de carga y descarga y acreditado como oficial de cubierta según descripción de puesto del Loading Master también adjuntó documento en correo del anexo 10, de tal manera, acreditan que hubo el personal para la respuesta inicial de la emergencia. En ese sentido, corresponde archivar en el extremo del presente ítem ii).

Sobre el ítem iii) no contando con lanchas y barcazas en el Terminal para una respuesta inicial e inmediata ante el evento

RELAPASAA señala que sí se encontraban disponibles las lanchas y remolques en la zona durante las operaciones del día 15 de enero. Adjuntó: (i) Registro: parte diario de operaciones de buceo terminales multiboyas de fecha 14 de enero de 2022, en el cual indica de la dotación de la embarcación de atención Cosmo IV a cargo del patrón de lancha Michael Cerda y Ernesto Fernandez, (ii) Registro: parte diario de operaciones de buceo terminales multiboyas de fecha 15 de enero de 2022, en el cual indica de la dotación de la embarcación de atención Cosmo IV a cargo del patrón de lancha Michael Cerda, (iii) Registro: parte diario de operaciones de buceo terminales multiboyas de fecha 16 de enero de 2022, en el cual indica de la dotación de la embarcación de atención Cosmo IV a cargo del patrón de lancha Michael Cerda, (iv) bitácora Cosmos III que indica que el día 15 de enero de 2022 a las 18:30 arriba al Terminal N° 2, y (v) bitácora Pagaza, que señala que el 15 de enero de 2022 a las 19:20 horas arriba al terminal N° 2. De la revisión de dichos documentos se verifica que, al momento de la emergencia, durante la descarga, en el Terminal N° 2 contaban con tres lanchas, la lancha Pegaza, Cosmos III y Cosmos IV, de tal manera que acredita que contaba con lanchas y barcazas; por lo que corresponde archivar el presente ítem iii).

Respecto a lo señalado por RELAPASAA en sus descargos no ha levantado el punto i) del incumplimiento décima cuarta (ítem 14), por lo tanto, incumple lo establecido en el numeral 5.1. Situaciones de Emergencia (Clasificación) del Plan de Emergencia Específicos

(PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, concordado con el Numeral 6.1. (Procedimientos de notificación) del acápite 6 – Operaciones de Emergencia del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-5 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

43. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el décimo quinto hecho del incumplimiento (ítem 15)**, referido a que RELAPASAA no cumplió con: i) contar con el equipo de contingencia para actuar en forma eficaz y segura en caso de fuga accidental de hidrocarburo al mar. El equipo de contingencia incluye 600 metros de barrera de contención modelo Ro-Boom 1300 para uso en aguas abiertas, 01 desnatador (skimmer) de tipo oleofílico, 01 desnatador (skimmer) tipo vertedero, material absorbente de hidrocarburos tipo barrera (salchicha) oleofílica y paños oleofílicos, kits de emergencia conteniendo vendas de neopreno, cintas de caucho, rollos de alambre para reparaciones provisionales en caso de presencia de poros o agujeros en las instalaciones submarinas (tuberías o mangueras submarinas); ii) contar con el equipamiento necesario (barreras de contención flotante, skimmers y sistema de recuperación de hidrocarburos) instalado en un buque tanque, en bahía del Callao; iii) Usar los equipos de contención y recuperación de derrames inmediatamente después de ocurrida la emergencia ubicados en el Terminal y en la bahía del Callao; y iv) Convocar a empresas especializadas para ejecutar la labor de limpieza y/o a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL), según lo contemplado en su Plan de Contingencias, incumpliendo lo establecido en el Numeral 6.4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, concordado con el Numeral 8.6.3 Operaciones de respuesta y el numeral 8.16.1 Medidas de Protección en Zona de Intervención del Plan de Contingencia (PACE) noviembre 2014, el cual establece lo siguiente:

“Numeral 6.4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima Acciones específicas para cada emergencia que pueden ocurrir en el Terminal Marítimo (...)

f. Fuga o derrame Accidental de hidrocarburos al mar.

En caso de fuga o derrame accidental de hidrocarburos al mar, se procederá a contener el hidrocarburo con barreras de contención siendo esta una de las acciones de respuesta establecidas en el Plan de Contingencia de RELAPASAA, revisado y aprobado por la Autoridad Marítima.

RELAPASAA en su Terminal Marítimo dispone en forma permanente de una Barcaza con personal especialista embarcado a bordo y equipo de contingencia para actuar en forma eficaz y segura en caso de fuga accidental de hidrocarburo al mar. El equipo de contingencia incluye 600 metros de barrera de contención modelo Ro-Boom 1300 para uso en aguas abiertas, 01 desnatador (skimmer) de tipo oleofílico, 01 desnatador (skimmer) tipo vertedero, material absorbente de hidrocarburos tipo barrera (salchicha) oleofílica y paños oleofílicos, kits de emergencia conteniendo vendas de neopreno, cintas de caucho, rollos de

alambre para reparaciones provisionales en caso de presencia de poros o agujeros en las instalaciones submarinas (tuberías o mangueras submarinas).

“En caso de ser necesario apoyo externo se solicitará la activación del Plan de Acción Local (Capitana Guardacosta Marítima del Callao) y/o la activación inmediata del servicio de respuesta contratado con la empresa OSRL”

En concordancia:

Numeral 8.6 del Plan de Contingencia (PACE) de noviembre 2014

8.6. Derrame de Hidrocarburos en Mar

8.6.3. Operaciones de respuesta (...)

Mitigación y remediación de las áreas afectadas: Asegurarse de contar con los recursos humanos especializados y equipamiento para las actividades de restauración de las áreas afectadas. Esta situación incluye diferentes aspectos que se enumeran y que no son limitativos:

- *Contención y recuperación del derrame: Requiere el uso de equipos especializados, (barreras de contención, desnatadores, etc.). Los mismos que serán utilizados según sea el caso.*
- *Limpieza de áreas afectadas: Incluye metodología, equipo, disposición del material recogido y contaminado. Una compañía previamente seleccionada, con recursos humanos y materiales ejecutará esta labor.*
- *Para el caso de grandes derrames se convocará a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL) en el marco del acuerdo de participación firmado el 03 de junio del 2013.*

En concordancia con el PACE:

8.16.1. Medidas de Protección en Zona de Intervención

(...)

La refinería cuenta con un plan y equipamiento necesarios (barreras de contención flotante, skimmers y sistema de recuperación de hidrocarburos) instalados en un buque tanque, que está permanentemente en bahía del Callao, listo para intervenir en caso de derrames en el mar”.

En sus descargos consignados en el numeral 23.11 de la presente resolución, RELAPASAA señala que sí cuenta de manera permanente (24/7) con los equipos necesarios y personal en la zona de los Terminales y el día del evento se realizó su correspondiente despliegue y uso, el cual fue constatado por la autoridad marítima en las dos actas de inspección que emitieron, las cuales adjuntamos en calidad los Anexos 11 y 12 como prueba de ello:

- Actas DICAPI (Anexo 11), (domingo 16 a las 00:08 hrs y domingo 16 a las 11:00 hrs).
- Carta – Equipos de comunicación.
- Carta – RELAPASAA – comunicaciones.
- Carta – RELAPASAA – embarcaciones, (Caballo de trabajo, Varillero, Chimango, Zarapito, Cosmos III y Cosmos IV).
- Correo: Del 11/02/22. Documentos de cursos del personal del Chimango, Cosmos III y personal de cubierta y buceo en el buque MARE DORICUM.

Según la declaración de hechos (Anexo 6 de la Carta N° GSCMA-026-2022) la barrera de contención del derrame de hidrocarburo quedó desplegada a las 19:00 hrs del 15/01/22, pero según bitacora de la embarcación PEGASA el tendido de la barrera de contención con el Remolcador CABALLO de TRABAJO se realizó de 20:17 a 21:15 hrs y luego a las 21:38 hrs entregan un extremo de la barrera de contención a la lancha CHIMANGO. Por la respuesta tardía, el derrame se extendió a lo largo de las playas hacia el norte, evidenciando que la respuesta no fue de forma rápida y efectiva. En ese sentido, no acredita que haya contado

con todos los equipos señalados en el Plan de Contingencias al momento que sucedió la emergencia.

Asimismo, señala que si cumplía con la contratación de empresas especializadas para ejecutar la labor de limpieza a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL), según lo contemplado en su plan de contingencia. Al respecto, RELAPASAA no ha presentado ningún medio probatorio que acredite que realizó la convocatoria inmediata, esto es el 15 de enero de 2022, de dicha empresa o de otra empresa para realizar las acciones de limpieza.

En consecuencia, RELAPASAA no cumplió con: i) contar con el equipo de contingencia para actuar en forma eficaz y segura en caso de fuga accidental de hidrocarburo al mar. El equipo de contingencia incluye 600 metros de barrera de contención modelo Ro-Boom 1300 para uso en aguas abiertas, 01 desnatador (skimmer) de tipo oleofílico, 01 desnatador (skimmer) tipo vertedero, material absorbente de hidrocarburos tipo barrera (salchicha) oleofílica y paños oleofílicos, kits de emergencia conteniendo vendas de neopreno, cintas de caucho, rollos de alambre para reparaciones provisionales en caso de presencia de poros o agujeros en las instalaciones submarinas (tuberías o mangueras submarinas); ii) contar con el equipamiento necesario (barreras de contención flotante, skimmers y sistema de recuperación de hidrocarburos) instalado en un buque tanque, en bahía del Callao; iii) Usar los equipos de contención y recuperación de derrames inmediatamente después de ocurrida la emergencia ubicados en el Terminal y en la bahía del Callao; y iv) Convocar a empresas especializadas para ejecutar la labor de limpieza y/o a la empresa Oil Spill Response Limited (OSRL), según lo contemplado en su Plan de Contingencias; incumpliendo lo establecido en el Numeral 6.4 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, concordado con el Numeral 8.6.3 Operaciones de respuesta y el numeral 8.16.1 Medidas de Protección en Zona de Intervención del Plan de Contingencia (PACE) noviembre 2014.

Asimismo, en los descargos señalados en el numeral 25, 27.1 y 27.2 de la presente Resolución, RELAPASAA solicita que se suspenda el procedimiento administrativo sancionador respecto al hecho imputado N° 15, en mérito a lo dispuesto en el numeral 141.2 del artículo 141^{o12} de la Ley General del Ambiente – Ley N° 28611; toda vez que ha presentado una solicitud de dirimencia ante el Tribunal de Solución de Controversias Ambientales para que se declare cuál es la entidad competente de resolver el hecho referido a las barreras de contención, pues tres instituciones han iniciado procedimiento administrativo sancionador por lo mismo, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI), la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y el OSINERGMIN, infringieron el principio de prohibición de doble sanción.

Al respecto, el literal b) del artículo 4° del Reglamento Interno del Tribunal de Solución de Controversias Ambientales, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2011-MINAM, señala lo siguiente:

12

Ley General del Ambiente, Ley N° 28611

Artículo 141.- De la prohibición de la doble sanción

(...)

141.2 De acuerdo a la legislación vigente, la Autoridad Ambiental Nacional, dirime en caso de que exista más de un sector o nivel de gobierno aplicando una sanción por el mismo hecho, señalando la entidad competente para la aplicación de la sanción. La solicitud de dirimencia suspenderá los procedimientos administrativos de sanción correspondientes.

“Artículo 4°.- Funciones del Tribunal

Son funciones del Tribunal las siguientes:

(...)

b) Resolver en casos de conflicto de competencia entre dos o más entidades públicas de ámbito nacional, regional y/o local, cuál de ellas debe actuar como autoridad competente cuando éstas se atribuyan funciones ambientales de carácter normativo, fiscalizador o sancionador sobre una misma actividad; así como en el procedimiento administrativo de certificación ambiental de proyectos de inversión pública, privada y de capital mixto, y, de aprobación de otros instrumentos de gestión ambiental complementarios.

(...)” (Subrayado nuestro).

De acuerdo con la disposición normativa citada, se colige que el Tribunal de Solución de Controversias Ambientales solo tiene competencia para resolver, a través de dirimencias, los conflictos de competencias entre entidades que ejercen funciones en el sector ambiente, lo cual no corresponde al Osinergmin. En tal sentido, el fundamento utilizado por la empresa fiscalizada para solicitar la suspensión, carece de asidero jurídico.

De otra parte, RELAPASAA en sus descargos señalados en el numeral 27.3 de la presente resolución, manifiesta que, de acuerdo a los lineamientos aprobados por la Autoridad Portuaria Nacional, se despliega las barreras de contención luego de realizar un análisis de riesgo, por ello no desplegó las barreras de contención ya que del análisis de riesgo al Mare Doricum se obtuvo una puntuación de 2. Asimismo, indica que de manera inmediata desplegó las barreras una vez identificada la mancha de hidrocarburos.

Al respecto, conforme se ha indicado en los párrafos precedentes, según la declaración de hechos (Anexo 6 de la Carta N° GSCMA-026-2022) la barrera de contención del derrame de hidrocarburo quedó desplegada a las 19:00 hrs del 15/01/22, pero según bitacora de la embarcación PEGASA el tendido de la barrera de contención con el Remolcador CABALLO de TRABAJO se realizó de 20:17 a 21:15 hrs y luego a las 21:38 hrs entregan un extremo de la barrera de contención a la lancha CHIMANGO. Por lo que, no acredita que contaba con todos los equipos señalados en el Plan de Contingencias al momento que sucedió la emergencia. En ese sentido, corresponde desestimar lo alegado por RELAPASAA.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

44. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el décimo sexto hecho del incumplimiento (ítem 16)**, referido a que RELAPASAA no cumplió con efectuar la inspección de las condiciones del Terminal Multiboyas N° 2, después del derrame ocurrido con fecha 15 de enero de 2022, respecto a i) la verificación del anclaje de la tubería; ii) condición de los trenes de mangueras y accesorios de acoplamiento; iii) condición de las boyas, iv) coordinación con la Capitanía sobre las acciones necesarias para impedir que elementos ajenos a las operaciones de respuesta se involucren con el peligro, incumpliendo lo establecido en el literal h) Seguridad Industrial - Acciones Inmediatas del numeral 6.4 Acciones de respuesta en caso de emergencia – Funciones Post-Evento, del Plan de

Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 – Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo, que establece lo siguiente:

“Numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima

6.- OPERACIONES DE EMERGENCIA

6.4 Acción de Respuesta en caso de Emergencia En adición a las medidas de Prevención y Mitigación que han sido señaladas, se prevé la conformación de una organización de respuesta a la emergencia, cuya responsabilidad del personal que la conforma, conlleva a dar cumplimiento a las siguientes obligaciones Pre-Evento, así como desarrollar actividades durante el desarrollo de la emergencia y acciones de respuesta Post-Evento según se detalla a continuación: (...)

Funciones Post-Evento:

(...)

Evalúa las condiciones del Terminal Portuario Multiboyas comprometido, verificando el anclaje de la tubería submarina, los trenes de mangueras submarinas, los accesorios de acoplamiento, y las condiciones de cada una de las boyas que conforman el terminal, procurando re-obtener en el menor tiempo posible su condición operativa.

h. Seguridad Industrial

Funciones que serán asumidas por el Jefe de Seguridad Industrial, (...)

Serán sus funciones específicas las siguientes:

(...)

Funciones de Respuesta a la Emergencia

Acciones Inmediatas:

Definir el procedimiento de vigilancia y protección del área acuática comprometida en las operaciones de respuesta a la emergencia, coordinando con la Capitanía Guardacosta Marítima del Callao las acciones que sean necesarias para impedir que elementos ajenos a las operaciones de respuestas se involucren con el peligro. (...).”

En el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS-GSE/DSHL se archivó el extremo referido al ítem i), referido a i) la verificación del anclaje de la tubería, pues en el Anexo 39 del escrito de descargos al inicio PAS adjuntó el documento de las actividades realizadas con la tubería y el PLEM. Por lo que, a continuación, se realizará la evaluación de los ítems ii) condición de los trenes de mangueras y accesorios de acoplamiento; iii) condición de las boyas, y iv) coordinación con la Capitanía sobre las acciones necesarias para impedir que elementos ajenos a las operaciones de respuesta se involucren con el peligro.

En sus descargos consignados en el numeral 23.12 de la presente resolución, RELAPASAA señala y reitera que el Terminal 2 cumplió con todas las inspecciones de acuerdo a su plan de mantenimiento elaborado por el área de fiabilidad y ejecutado por el área de mantenimiento. Adicionalmente, se debe tomar en consideración que los buzos de OBS, del servicio de mantenimiento, realizaron una inspección al PLEM después del evento. La información que acredita el cumplimiento de esta información se adjunta en calidad de Anexo 13:

- Plan de Mantenimiento de Ductos 2021.
- Cosmos OE-22-003- Informe Técnico troncal día del incidente.
- Expediente Ingeniería Amarradero TM2 REPSOL PAMPILLA (Rev.B).

Al respecto, cabe señalar que RELAPASAA en el Anexo 13 adjunta el Plan de mantenimiento Ductos 2021, como este no está referido a las actividades realizadas después de ocurrida la

emergencia no desvirtúa las imputaciones de los ítems ii), iii) y iv) analizadas en el presente numeral.

En cuanto a las respuestas Post-Evento se verifica en el informe técnico de buzos Cosmos OE-22-003 señala que los buzos con sus equipos y materiales a bordo de la Bcza Cosmos I, el día 16/01/22 de 02:35 a 02:47 hrs, da inicio a la operación de inspección de la línea submarina y el PLEM del Terminal N°2 y el informe de Servicio de Ingeniería de Verificación de la Capacidad del Amarradero Multiboyas del Terminal N°2 Refinería La Pampilla con Cod.: PCEM-RP-D-001 Rev.B, elaborado por la compañía Proyectos Civiles Electro Mecánicos y Marítimos SRL el 07/04/2022, la cual está referido al ítem iii), verificando la actuación de forma tardía, por lo tanto no desvirtúa la imputación en este punto. Respecto a los ítems ii), y iv) no acredita acción alguna. Por lo tanto, tampoco no levanta los ítem ii) y iv).

En consecuencia, no acreditó efectuar la inspección de las condiciones del terminal 2 después del derrame respecto a los ítems ii) condición de los trenes de mangueras y accesorios de acoplamiento; iii) condición de las boyas y iv) coordinación con la Capitanía sobre las acciones necesarias para impedir que elementos ajenos a las operaciones de respuesta se involucren con el peligro, incumpliendo lo establecido en el literal h) Seguridad Industrial - Acciones Inmediatas del numeral 6.4 Acciones de respuesta en caso de emergencia – Funciones Post-Evento, del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 – Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítimo.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

45. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el décimo séptimo hecho del incumplimiento (ítem 17)**, referido a que RELAPASAA no realizó la identificación inmediata de la zona comprometida del ducto ni su magnitud a través de personal de buceo, incumpliendo lo establecido en el literal d) Daños de la línea submarina del acápite “Acciones específicas para cada emergencia que pueden ocurrir en el Terminal Marítimo” señalado en el numeral 6.4 Acciones de respuesta en caso de emergencia, del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima, que establece lo siguiente:

Numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima

6.- OPERACIONES DE EMERGENCIA

6.4 Acción de Respuesta en caso de Emergencia En adición a las medidas de Prevención y Mitigación que han sido señaladas, se prevé la conformación de una organización de respuesta a la emergencia, cuya responsabilidad del personal que la conforma, conlleva a dar cumplimiento a las siguientes obligaciones Pre-Evento, así como desarrollar actividades durante el desarrollo de la emergencia y acciones de respuesta Post-Evento según se detalla a continuación: (...)

Acciones específicas para cada emergencia que pueden ocurrir en el Terminal Marítimo (...)

d) Daños de la Línea Submarina

Las emergencias que potencialmente pueden ocurrir en la Línea Submarina, incluso por desastres naturales (sismo, tsunami) se refieren, en general, a fugas por fallas mecánicas o colapso de la línea submarina (poros, rajaduras, puntos de corrosión, sobre presión, daños al tren de trenes de mangueras submarinas etc.), las mismas que serán manejadas en la siguiente secuencia.

- (...)
- *Personal de buceo deberá de identificar la zona comprometida y la magnitud de la misma. Si la fuga no puede ser controlada y la misma es de consideración (colapso), de inmediato se procederá a activar el Plan de Contingencia por fuga accidental de hidrocarburos al mar.*

- (...)

En concordancia con:

El literal d) de la sección 6.4 “Acción de respuesta en caso de emergencia”, del numeral 6 del Plan de Emergencia Específicos (PEME) señala que el personal de buceo debe identificar la zona comprometida y la magnitud de la misma.

Al respecto, en el Anexo 6 de la Carta N° GSCMA-026-2022, remitió a Osinergmin una declaración de hechos, en dicho documento se señala que el personal de buceo no bajó inmediatamente para identificar la zona comprometida ni la magnitud del daño en el ducto, ya que recién lo hizo a las 2:30 horas del día 16 de enero; es decir muchas horas después de ocurrida la emergencia.

En sus descargos consignados en el numeral 23.13 de la presente resolución, RELAPASAA señala que, en el Informe elaborado por la Agencia Cosmos, se indica que la Loading Master a cargo solicitó la presencia de personal de buceo de manera inmediata al afloramiento de hidrocarburo, con lo cual es incorrecto señalar que se incumplió con la obligación del Plan de Contingencia. Ante el hecho ocurrido, inmediatamente se desplegaron las acciones necesarias, sin embargo, debido a la complejidad de la operación, hecho que únicamente es posible prever una vez que ocurre, se tuvo que convocar a buzos especiales. Adjunta en el Anexo 14 de los descargos el informe de los buzos OBS.

Al respecto, el Plan de Contingencias establece que ante una fuga de hidrocarburos el personal de buceo debe identificar de manera inmediata la zona comprometida y la magnitud de la misma. Por tanto, RELAPASAA se encuentra obligado a cumplir con dicha disposición, para lo cual debía contar con el equipamiento necesario. En ese sentido, el hecho de no haber realizado la identificación inmediata por la falta de equipamiento, no lo exonera de responsabilidad.

En el Anexo 14 se muestra el Informe Técnico de Buzos Cosmos OE-22-003, indicando el día 15/01/22 a las 19:00 hrs, con orden de la Jefatura de Buceo y Salvamento se procede con la convocatoria, movilización y traslado de personal al muelle TASA, el 16/01/22 de 00:00 a 00:45 hrs traslado del muelle TASA hacia el Terminal N°2 la Bza Cosmos I con buzos, equipos y materiales, de 02:35 a 02:47 hrs, da inicio a la operación de buceo de inspeccionar la línea submarina, luego de ocurrida la emergencia. Por tanto, no realizó la identificación inmediata de la zona comprometida del ducto ni su magnitud a través de personal de buceo, esto es el 15 de enero de 2022 a las 17:25 horas, al momento de ocurrida la emergencia.

En consecuencia, no realizó la identificación inmediata de la zona comprometida del ducto ni su magnitud a través de personal de buceo, incumpliendo lo establecido en el literal d) Daños de la línea submarina del acápite “Acciones específicas para cada

emergencia que pueden ocurrir en el Terminal Marítimo” señalado en el numeral 6.4 Acciones de respuesta en caso de emergencia, del Plan de Emergencia Específicos (PEME) - Plan de Emergencia Específico de código RFLP-PEME-15 REV4 del 18/08/2014 - Anexo C Plan de Actuación en caso de Emergencia en Terminal Marítima.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

46. **Con relación al presunto incumplimiento señalado en el décimo octavo hecho del incumplimiento (ítem 18)**, referido a que RELAPASAA no cumplió con i) evaluar a través de buzos la magnitud y características de la mancha; ii) realizar el seguimiento de la mancha en forma oportuna, a través de su seguimiento por mar, tierra y aire, incumpliendo lo establecido en el numeral 8.6.3 del acápite 8.6 del Plan de Contingencia (PACE) de noviembre 2014, el cual establece lo siguiente:

“Numeral 8.6 del Plan de Contingencia (PACE) de noviembre 2014

8.6. Derrame de Hidrocarburos en Mar

8.6.3. Operaciones de respuesta

Caracterización de la mancha

Evaluar la magnitud de la pérdida. El personal de buceo estará disponible para confirmar el origen de cualquier indicio de pérdida, sea grande o pequeña.

Confirmar el área que ocupa la mancha, si es continua o está dispersa.

La orientación que tome dependerá de la velocidad, y dirección del viento y corrientes.

Seguimiento de la mancha

El objetivo es esperar al derrame o remanente en la costa (playa) o lugar donde sea trasladada principalmente por efecto del viento y corrientes.

Es necesario seguir la trayectoria de la mancha, para lo cual se ejecutarán labores, por:

Mar: Uso de lanchas, contar con dispersante, así como los medios para su aplicación. Las lanchas serán proporcionadas por el contratista del servicio de Trabajos Marítimos.

Aire: Empleo de una aeronave para observación y monitoreo aéreo, la misma debe permitir una buena visibilidad en todas las direcciones y estar equipada con ayudas de navegación adecuadas.

Tierra: Inspección de playas entre la desembocadura del río Chillón por el sur y Ancón por el Norte. (Personal de Seguridad de RELAPASAA)

El comportamiento de los hidrocarburos en el mar es variable, dependiendo principalmente de las características del producto, tales como: densidad o gravedad API, viscosidad, punto de escurrimiento; y condiciones meteorológicas y características del mar tales como: velocidad y dirección del viento y corrientes marinas, temperatura del agua de mar, etc.

Un derrame puede derivar mar adentro. Los fenómenos de intemperización fragmentan la mancha, inicialmente esta es continua, luego es discontinua, ocupa áreas extensas que dificultan su seguimiento. Las brigadas “peinaron” las playas por lo menos hasta 3 días después de la ocurrencia. Es deseable que los restos del derrame no lleguen a puntos no previstos. El seguimiento de la mancha se hará utilizando uno o todos los medios disponibles y autorizados”.

Al respecto, RELAPASAA se encuentra obligado a evaluar a través de buzos la magnitud y características de la mancha; así como realizar el seguimiento de la mancha en forma oportuna por mar, aire y tierra. Habiendo ocurrido la emergencia el 15 de enero a las 17:25 horas, RELAPASAA no ha presentado medios probatorios que acrediten que realizó estas

actividades de manera inmediata, pues en el Anexo 6 de la Carta N° GSCMA-026-2022, remitió a Osinergmin una declaración de hechos, sin embargo, en dicho documento se señala que el personal de buceo no bajó inmediatamente, ya que recién lo hizo a las 2:30 horas del día 16 de enero de 2022. Asimismo, a través de la carta N° GSCMA-026-2022, ingresada con fecha 27 de enero del 2022, RELAPASAA adjuntó a través del Anexo 1, el documento denominado Requerimiento de Información (Oficio N° 274-2022-OS-GSE/DSHL), a través del cual el operador numera la secuencia del evento con fechas y horas, siendo que según el numeral 17 del citado documento, recién durante la mañana del 16 de enero de 2022 y con luz de día realizó una inspección exterior (por tierra, mar y aire) hacia el norte (sentido de la corriente marina), agregando que el Gerente de Tanques y Terminales (Sebastián Guzmán Brioso) coordinó la inspección con luz de día por tres frentes y hacia el norte, siendo que el Lado mar con lanchas estuvo a cargo del Jefe de Terminal (Renzo Tejada Mackenzie); por tierra a cargo de la Gerencia de Calidad y Medio Ambiente (Cecilia Posadas Jhong) y por aire con un dron a cargo de la Gerencia de Seguridad Industrial (Gustavo Tealdo Baffi) y no adjuntó los registros de las labores de seguimiento por mar, aire y tierra.

En sus descargos consignados en el numeral 23.14 de la presente resolución, RELAPASAA señala que la responsabilidad de hacer la evaluación de la magnitud y características de la mancha es de los buzos y no de RELAPASAA, ya que estos tienen los equipos y *expertise* necesario para ejecutar dicha actividad. Con relación a ello, RELAPASAA no puede cuestionar lo que un experto profesional le indica, en este caso, los buzos señalaron que no observaban una pérdida de contención (salida) de crudo continuo. Con lo cual, queda demostrado que esa fue la evaluación que hicieron el día 15 de enero de 2022, sin embargo, las circunstancias de una emergencia pueden ir avanzando o evolucionando de manera distinta a la prevista, en este caso las circunstancias que identificaron los buzos oportunamente se modificaron y la mancha migró a la superficie del mar.

Al respecto, las empresas no limitan su responsabilidad a los actos que ejecutan directamente, sino a todas aquellas actividades que debían ser ejecutadas por la empresa, al margen de si estas fueron realizadas directamente o a través de terceros subcontratados. Por consiguiente, la forma como una empresa decide la ejecución de sus actividades, sea directamente o a través de terceros, no puede ser oponible a la autoridad ante el incumplimiento de una norma. Por tanto, RELAPASAA es responsable de evaluar la magnitud y características de la mancha; así como realizar el seguimiento de la mancha en forma oportuna. En ese sentido, el hecho de que el tercero que contrató no lo haya hecho no lo exime de responsabilidad y no desvirtúa la imputación.

Al respecto, cabe señalar que RELAPASAA emplearon buzos para el análisis de la mancha de hidrocarburo en tiempo tardío, en Anexo 14 se muestra el informe técnico de buzos Cosmos OE-22-003 que indica el día 16/01/22 a las 00:45 hrs llega al Terminal N°2 la Bza Cosmos I con buzos, equipos y materiales, de 02:35 a 02:47 hrs, da inicio a la operación de buceo de inspeccionar la línea submarina del TPMB2 con el buzo Jesús CHACALIAZA, procede a descender por la troncal hasta llegar a la línea en el fondo del lecho marino informando que la visibilidad es cero por la turbidez del agua, una vez ubicada en la línea principal de 34" el buzo procede a pasar inspección e informa el desprendimiento total de los carretes de 20" de la línea SUR – NORTE desde la costura que va unida a la línea principal de 34", cuando toda la noche había migrado el crudo a superficie del mar. Por tanto, no se cumplió con el objetivo de evaluar la magnitud de la pérdida luego de ocurrida la emergencia, esto es el 15 de enero de 2022 a las 17:25 horas.

En consecuencia, no cumplió con el inciso i) evaluar a través de buzos la magnitud y características de la mancha; ii) realizar el seguimiento de la mancha en forma oportuna, incumpliendo lo establecido en el numeral 8.6.3 del acápite 8.6 del Plan de Contingencia (PACE) de noviembre 2014.

Al respecto, ha quedado acreditado el presente incumplimiento, que configura una infracción administrativa sancionable de acuerdo con lo previsto en el numeral 4.10.2.2 de la tipificación 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.

Por lo tanto, corresponde sancionar a RELAPASAA en este extremo.

47. **Con relación al cálculo de multa efectuado por Osinergmin**, de forma complementaria, solicita brindar el detalle del cálculo, sobre el porcentaje de daño (αD) determinado por la División (el cual debería ser una fracción del monto principal de la fórmula, esto es, el Beneficio Económico (B) presuntamente obtenido por RELAPASAA), es casi dieciséis (16) veces mayor que B. Ello, toda vez que B asciende a 34.5 Unidades Impositivas Tributarias (UIT), mientras que αD es 536.6 UIT.

Además, manifiesta no tener los Anexos 1, 2 y 3 del Informe Final de Instrucción cuáles son los sustentos técnicos utilizados para la determinación del valor αD .

Respecto al cálculo de multa, cabe señalar que esta se realiza siguiendo las disposiciones establecidas en la Guía Metodológica aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 120-2021-OS/CD. Ahora, según el numeral 8.2 del artículo 8 de la Guía Metodológica para el Cálculo de la Multa Base, en infracciones ExPost, se incorpora un porcentaje del daño (α) efectivamente generado por el incumplimiento de la normativa, que se fija en 5%. Asimismo, según el numeral 8.1 del artículo 8 de la citada Guía el daño generado por el incumplimiento de la normativa fiscalizada por Osinergmin involucra a: (i) Los bienes de los agentes terceros afectados, y (ii) La vida, integridad o salud de terceros (no trabajadores del agente fiscalizado), lo cual se aproxima mediante el Valor de la Vida Estadística (VVE). Considerando la afectación que ha ocasionado el derrame de hidrocarburos sucedido el 15 de enero de 2022, para efectos del cálculo de multa se ha considerado el grado de afectación “muy grave”, por lo que resulta el valor 536.6 UIT.

Por otro lado, los Anexos 1, 2 y 3 del Informe Final de Instrucción, son los sustentos técnicos utilizados para la determinación del valor del Beneficio Económico (B), los cuales se ha detallado a pie de página de cada presupuesto.

48. **Con relación al pedido de nulidad de la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL**, alegada por el administrado, cabe señalar lo siguiente:

En cuanto a lo alegado por RELAPASAA en el numeral 26.1 de la presente Resolución, cabe señalar que no se vulnera el derecho de defensa ni el debido procedimiento con la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL, puesto que dicha Resolución tenía como finalidad evaluar los escritos presentados por el Instituto de defensa legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú – IDLADS y la Asociación de Pescadores Artesanales del Distrito de Aucallama, por lo que en la misma no se emitió pronunciamiento de fondo respecto a la solicitud de suspensión del procedimiento administrativo sancionador por el hecho imputado N° 15.

Asimismo, conforme a lo indicado en el numeral 43 de la presente Resolución, se ha desestimado el mencionado pedido de suspensión, por tanto, el acto de incorporación de los terceros en el procedimiento sancionador, contenido en la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL, mantiene validez plena.

Por su parte, respecto a lo manifestado por RELAPASAA en el numeral 26.2 y 26.3 de la presente Resolución, corresponde señalar que a través de Resolución de División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos N° 107-2022-OS-GSE/DSHL de fecha 27 de julio de 2022, se incorporó al Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú-IDLADS PERÚ y a la Asociación de Pescadores Artesanales del Distrito de Aucallama como terceros con legítimo interés en el procedimiento administrativo sancionador; pronunciamiento que es objeto de cuestionamientos por parte del citado Agente Fiscalizado en los referidos numerales.

Con relación a ello, debe tenerse presente los numerales 217.1 y 217.2 del artículo 217° del TUO LPAG, que establecen lo siguiente:

“Artículo 217. Facultad de contradicción

217.1 Conforme a lo señalado en el artículo 120, frente a un acto administrativo que se supone viola, desconoce o lesiona un derecho o interés legítimo, procede su contradicción en la vía administrativa mediante los recursos administrativos señalados en el artículo siguiente, iniciándose el correspondiente procedimiento recursivo.

217.2 Sólo son impugnables los actos definitivos que ponen fin a la instancia y los actos de trámite que determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento o produzcan indefensión. La contradicción a los restantes actos de trámite deberá alegarse por los interesados para su consideración en el acto que ponga fin al procedimiento y podrán impugnarse con el recurso administrativo que, en su caso, se interponga contra el acto definitivo.
(...)” (Subrayado nuestro)

De acuerdo a ello, en el presente caso, se puede advertir que el acto de incorporación de los terceros antes citados, contenido en la Resolución de División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos N° 107-2022-OS-GSE/DSHL, constituye un acto de trámite, en tanto no contiene un pronunciamiento sobre el fondo del procedimiento, ni pone fin a la instancia administrativa.

De otro lado, en cuanto a la impugnación de los actos de trámite, el autor Juan Carlos Morón Urbina¹³ señala lo siguiente:

“(…)”

Por imperio de la ley se ha definido como actos impugnables a los siguientes:

(…)”

- Actos de trámite que determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento.- Se asimilan estos actos de trámite, atendiendo a la importancia que para el procedimiento reportan. Por ejemplo, una resolución que suspenda un procedimiento, que declare el abandono, o declare la falta de subsanación de requisitos para el inicio del trámite.*

¹³ MORON URBINA, Juan Carlos. Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General. Tomo I.. 14va. Edición. Gaceta Jurídica. Lima 2019. Pag. 202.

- *Actos de trámite que produzcan indefensión.- Aquellos actos que aun sin tener la cualidad de definitivo, coloquen al administrado en imposibilidad de defenderse de otro modo, por ejemplo, la denegación de una prueba o rechace a un tercero el ingreso al procedimiento que le afecte, etc. (...)*

En el presente caso, no se verifica que el acto de trámite contenido en la Resolución de División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos N° 107-2022-OS-GSE/DSHL imposibilite la continuación del procedimiento, ya que no dispone la suspensión o el abandono del procedimiento ni establece disposición alguna que implique su paralización. Del mismo modo, tampoco imposibilita la actuación de la recurrente en el procedimiento, como lo sería una afectación a su derecho a ofrecer medios probatorios o a expresar alegatos, en legítimo ejercicio de su derecho de defensa. De acuerdo con ello, la resolución cuestionada no le produce indefensión.

En consecuencia, conforme lo establece el numeral 217.2 del artículo 217° del TUO LPAG, los demás actos de trámite que no se encuentren en los supuestos antes descritos (actos que determinen la imposibilidad de continuar el procedimiento y actos que produzcan indefensión a los administrados) pueden ser cuestionados a través de la interposición de los recursos administrativos previstos en el artículo 218° del mismo TUO LPAG, contra el pronunciamiento definitivo que ponga fin a la instancia.

Por lo tanto, conforme a lo expuesto en los párrafos precedentes, no resulta procedente en esta instancia el pedido de nulidad del acto administrativo contenido en la Resolución de División de Supervisión de Hidrocarburos Líquidos N° 107-2022-OS-GSE/DSHL; pudiendo RELAPASAA efectuar su cuestionamiento, a través del recurso impugnativo que estime pertinente interponer contra la presente resolución, que pone fin a la instancia.

DETERMINACIÓN DE SANCIÓN

49. 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.
50. Con relación al incumplimiento materia del presente procedimiento administrativo sancionador, el numeral 26.1 del artículo 26º del Reglamento de Fiscalización y Sanción de las Actividades Energéticas y Mineras a cargo de Osinergmin aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 208-2020-OS/CD, establece los criterios que se consideran en los casos que corresponda graduar la sanción por haberse establecido un rango en la Escala de Multas y Sanciones; asimismo, la multa se calcula de conformidad con la Guía Metodológica aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 120-2021-OS/CD, siendo la fórmula a aplicar para la determinación de la multa, la siguiente:

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

Donde:

M = Multa estimada.

- B = Beneficio económico por incumplimiento derivado de la infracción (costo evitado o postergado¹⁴)
 αD = Porcentaje del daño causado por la infracción.
 p = Probabilidad de detección de la infracción.

51. Respecto al **Incumplimiento del Plan de Contingencia**, teniendo en consideración los criterios mencionados en el numeral 51, 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 CAUSADO POR LA INFRACCIÓN (αD):** En el presente caso se considera el factor daño¹⁵.
- **BENEFICIO ILÍCITO (B):** En este caso, la metodología que se utilizará en el cálculo de la multa considera un costo evitado

52. CÁLCULO DE LA MULTA

Por lo que, el cálculo de multa por el **Incumplimiento del Plan de Contingencia** correspondiente a las actividades de los ítems no acreditados, estará dado por los siguientes valores:

Presupuestos ¹⁶	Monto del presupuesto (\$)	Fecha de subsanación	IPC ¹⁷ - Fecha presupuestado	IPC - Fecha infracción	Presup. a la fecha de la infracción (\$)
(Ítem 7) Servicio de Control de Posición del Tren de Mangueras, Incluyendo: (4)	8 142.00	No aplica	100.00	100.04	8 456.41

¹⁴ RCD N° 120-2021-OS/CD Guía Metodológica para el Cálculo de la Multa Base”, modifican el Reglamento de Fiscalización y Sanción de las Actividades Energéticas y Mineras a cargo de Osinergrmin y modifican disposiciones relacionadas a autoridades administrativas en los procedimientos tramitados ante Osinergrmin en el sector energético y minero

Artículo 3.- Definiciones

3.1 Costo evitado: Aquellos que generan a los agentes fiscalizados fondos disponibles para otras actividades rentables, y que están conformados, generalmente, por los costos anualmente recurrentes, asociados principalmente con la operación y el mantenimiento de los equipos, instalaciones, etc.

3.2. Costo postergado: Aquellos que generan a los agentes fiscalizados fondos disponibles para otras actividades rentables, y que corresponden, generalmente, a los costos de inversión de capital y los gastos únicos no depreciables. Cuando se verifique que nunca se van a realizar las inversiones de capital o los gastos únicos no depreciables, éstos son tratados como costos evitados.

¹⁵ (i) Los bienes de los agentes terceros afectados, y ii) La vida, integridad o salud de terceros (no trabajadores del agente fiscalizado).

¹⁶ Se adjunta a la presente resolución, como Anexo 1, el detalle del costo del personal involucrado en la actividad, Anexo 2 la cotización del servicio de inspección submarina equipo completo con buzos (mínimo tres días) y alquiler de embarcación con tripulación y como Anexo 3 la cotización de cursos de capacitación.

¹⁷ IPC: Índice del Precio al Consumidor (Consumer Price Index) según: Bureau of Labor Statistics: <http://www.bls.gov/>.

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Presupuestos ¹⁶	Monto del presupuesto (\$)	Fecha de subsanación	IPC ¹⁷ - Fecha presupuesto	IPC - Fecha infracción	Presup. a la fecha de la infracción (\$)
Buzos, (1) Patrón de Bahía y (2) Marineros, Equipo de Buceo y Combustible. 2,300.00 \$/día x (3 día).					
(Item 4) Curso de Capacitación. S/. 22,656.00	6 053.04	No aplica	091.57	100.04	5 716.15
(Item 8) Medida de Seguridad usos de precintos. Sup. De Seguridad ¹⁸ . 201,067 S/. Anual x (2 día). // (Item 9) Mantener Practico a Bordo. Jefe de Seguridad ¹⁹ . 388,858.00 S/. Anual x (3 día).	1 289.02	No aplica	091.57	100.04	1 205.89
(Item 10) Comunicaciones c/30 minutos condiciones del mar. Jefe de Ing. Telecomunicaciones ²⁰ . 224,047 S/. Anual x (3 días). // (Item 11) Supervisión e Inspección Conexión/Desconexión, Descarga, c/1 hr contorno del buque en el mar. Ing. Industrial ²¹ . 201,571 S/. Anual x (3 días).	1 049.20	No aplica	091.57	100.04	981.54
(Item 13) Servicios evitados por no suspensión de operación de transferencia	10 738.00	No aplica	100.00	100.04	11 152.65

¹⁸ Supervisa y realiza las inspecciones como responsable de que se lleven a cabo los usos de precintos en las válvulas como medida de seguridad de manipulación de ellas en una transferencia de carga/descarga de hidrocarburos.

¹⁹ Práctico debidamente habilitado para ejecutar maniobra con el buque en ingreso/salida y estadía en el Terminal multiboyas haciendo uso de remolcadores en número y las capacidades requeridas, y que permanece en el buque durante toda la operación de descarga/carga lista para actuar en emergencia de mal tiempo y por inestabilidad del buque.

²⁰ Jefe de Comunicaciones que tiene la función cumplir con comunicar las condiciones del mar en el Terminal (In-situ), remitiendo su control c/30 minutos a Refinería (Jefe/Supervisor de turno).

²¹ Oficial del buque presente en la supervisión e inspección mientras se realizan las operaciones de conexión/desconexión, transferencia de los hidrocarburos, inspecciones por lo menos una vez cada 1 hr los alrededores del buque tanque, sobre todo en la posición donde están ubicadas las válvulas del mar.

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
 OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

Presupuestos ¹⁶	Monto del presupuesto (\$)	Fecha de subsanación	IPC ¹⁷ - Fecha presupuesto	IPC - Fecha infracción	Presup. a la fecha de la infracción (\$)
en rotura del cabo y verificados de Cabos en Calidad y Cantidad. Servicio de Inspección Submarina, Incluyendo: (4) Buzos, (1) Patrón de Bahía y (2) Marineros, Equipo de Buceo y Combustible. 2,300.00 \$/día x (3 días) + (2) Servicio de Embarcación Remolcadores, Incluyendo: (1) Capitán y (2) Marineros. 1,100.00 \$/día x (1 día) x (2 remolcadores).					
(Item 13) Verificar Cabos en Calidad y Cantidad. (1) Superv. Seguridad ²² . 201,067 S/. Anual.	165.22	No aplica	091.57	100.04	154.56
(Item 14) Para comunicaciones Internas/Externas Apoyo a Emergencias. (1) Jefe de responsabilidad social ²³ . 273,910 S/. Anual x (3 días). // (Item 15) Equipo de personal de contingencia para actuar en forma Eficaz y Segura en caso de fuga de hidrocarburos en el mar: (1) Sup. De	2 934.31	No aplica	091.57	100.04	2 745.08

²² Supervisor de seguridad encargado de verificar personalmente los cabos de amarre sean de calidad y cantidad, asegurándose del trabajo seguro y óptimo de los cabos durante las operaciones, garantizando de esta manera una correcta posición del buque en el terminal portuario Multiboyas y por lo tanto una condición segura de operación de los trenes de manguera submarina y las conexiones en el manifold.

²³ Jefe que adopta las acciones de respuesta inmediatas como consecuencia del derrame, el despliegue de las comunicaciones internas/externas previstas, así como con otros grupos o instituciones privadas o públicas para responder y/o apoyar a la propia organización de la respuesta a la emergencia.

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
 ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
 OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Presupuestos ¹⁶	Monto del presupuesto (\$)	Fecha de subsanación	IPC ¹⁷ - Fecha presupuesto	IPC - Fecha infracción	Presup. a la fecha de la infracción (\$)
Seguridad ²⁴ .201,067 S/. Anual y (10) Asistente De Seguridad					
Industrial ²⁵ .71,535 S/. Anual x (3 días).					
(Item 16) Servicio de Condición tren de mangueras y boyas, Incluyendo: (4) Buzos, (1) Patrón de Bahía y (2) Marineros, Equipo de Buceo y Combustible. 2,300.00 \$/día x (3 día).	8 142.00	No aplica	100.00	100.04	8 456.41
(Item 16) Coord. c/Capitanía elementos ajenos no se involucren con el Peligro. Jefe de Responsabilidad Social ²⁶ . 273,910 S/. Año x (1 Día).	225.07	No aplica	091.57	100.04	210.56
(Item 17) Servicio de Inspección de Emergencia línea Submarina, Incluyendo: (4) Buzos, (1) Patrón de Bahía y (2) Marineros, Equipo de Buceo y Combustible. 2,300.00 \$/día x (3 día). // (Item 18) Servicio de Evaluar con buzos magnitud y característica de mancha, Incluyendo: (4)	16 284.00	No aplica	100.00	100.04	16 912.81

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

²⁴ Supervisor que lidera el equipo de personal especializado en el plan de contingencia usando las barreras de contención y demás equipos para actuar en forma eficaz y segura en caso de fuga o derrame accidental de hidrocarburos en el mar, evitando su expansión y poder recuperar el producto derramado.

²⁵ Personal especializado en el plan de contingencia usando las barreras de contención y demás equipos para actuar en forma eficaz y segura en caso de fuga o derrame accidental de hidrocarburos en el mar, evitando su expansión y poder recuperar el producto derramado.

²⁶ Jefe que realizará las coordinaciones con la Capitanía de Guardacostas Marina del Callao sobre las acciones que sean necesarias para impedir que elementos ajenos a las operaciones de respuestas se involucren con el Peligro.

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Presupuestos ¹⁶	Monto del presupuesto (\$)	Fecha de subsanación	IPC ¹⁷ - Fecha presupuesto	IPC - Fecha infracción	Presup. a la fecha de la infracción (\$)
Buzos, (1) Patrón de Bahía y (2) Marineros, Equipo de Buceo y Combustible. 2,300.00 \$/día x (3 día).					
Fecha de la infracción y/o detección					Enero 2022
Costo evitado a la fecha de la infracción					55 992.07
Fecha de cálculo de multa					Abril 2022
Número de meses entre la fecha de la infracción y la fecha de cálculo de multa					3
Tasa mensual del costo promedio ponderado del capital (WACC Hidrocarburos = 10.51% anual)					0.8363%
Tipo de cambio a la fecha de cálculo de multa					3.74
Factor B de la Infracción en UIT					32.93
Factor D de la Infracción en UIT					536.59
Probabilidad de detección					1.00
Factores agravantes y/o atenuantes					1.00
Multa en UIT					569.5200

El total de la multa expresada en Unidades Impositivas Tributarias por el Incumplimiento del Plan de Contingencia en los extremos referidos a los ítems 4, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17 y 18, asciende a 569.52 UIT

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 del Procedimiento Administrativo General, aprobada mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS; la Resolución de Consejo Directivo N° 057-2019-OS/CD; y el Reglamento de Fiscalización y Sanción de las Actividades Energéticas y Mineras a cargo de Osinergmin, aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 208-2021-OS/CD.

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- DENEGAR la solicitud de Suspensión del presente procedimiento administrativo sancionador respecto al hecho imputado (ítem) N° 15 del incumplimiento al Plan de Contingencias de **REFINERIA LA PAMPILLA S.A.A.** aprobado con Resolución N° 412-2015-OS-GFHL-UPPD; en virtud de los fundamentos expuestos en la presente resolución.

Artículo 2°.- Declarar IMPROCEDENTE el pedido de Nulidad de la Resolución N° 107-2022-OS-GSE/DSHL, que incorporó en el presente procedimiento, como terceros con legítimo interés, al Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible Perú - IDLADS PERÚ y a la

Asociación de Pescadores Artesanales del Distrito de Aucallama, en virtud de los fundamentos expuestos en la presente resolución; pudiendo la empresa **REFINERÍA LA PAMPILLA S.A.A.** efectuar su cuestionamiento a dicho acto, a través del recurso impugnativo que estime pertinente interponer contra la presente resolución, que pone fin a la instancia.

Artículo 3°.– Disponer el **ARCHIVO DEFINITIVO** del presente procedimiento administrativo sancionador respecto a los **ítems 1, 2, 3, 5, 6 y 12** del incumplimiento al Plan de Contingencias de **REFINERÍA LA PAMPILLA S.A.A.** aprobado con Resolución N° 412-2015-OS-GFHL-UPPD, en virtud de los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la presente resolución y en el Informe Final de Instrucción N° 157-2022-OS/DSHL, previamente notificado .

Artículo 4°.– **SANCIONAR** a la empresa **REFINERÍA LA PAMPILLA S.A.A.** con una multa ascendente a **quinientos sesenta y nueve con cincuenta y dos centésimas (569.52)** Unidades Impositivas Tributarias (UIT) vigentes a la fecha de pago, por los **ítems 4, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17 y 18** del incumplimiento al Plan de Contingencias de **REFINERÍA LA PAMPILLA S.A.A.** aprobado con Resolución N° 412-2015-OS-GFHL-UPPD, descrito en la presente Resolución.

Código de Pago de Infracción: 220001150801.

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 28° del Reglamento aprobado por Resolución de Consejo Directivo N° 208-2020-OS/CD, el Agente Fiscalizado 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°. - **COMUNICAR** que el importe de la multa se reducirá en un 10% si se realiza su pago dentro del plazo de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de notificada la presente Resolución, y no se presenta recurso impugnativo.

Artículo 8°. - **NOTIFICAR** a la empresa **REFINERÍA LA PAMPILLA S.A.A.**, la presente resolución.

«pisusi»

Gerente de Supervisión de

Hidrocarburos Líquidos

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Anexo 1

Salary Pack, cuadro de remuneraciones del 26 mayo del 2019

	<u>Profesión</u>	<u>S/. Anual</u>	<u>\$ Anual</u>	<u>Actividades</u>															
74B	JEFE DE RESPONSABILIDAD SOCIAL.	273910	82152.09	Item 14. Para comunicaciones Internas/Externas Apoyo a Emergencias.															
	JEFE DE RESPONSABILIDAD SOCIAL.			Item 16. Coord. c/Capitanía elementos ajenos no se involucren con el Peligro.															
102B	JEFE DE SEGURIDAD.	388858	116627.71	Item 9. Mantener Practico a Bordo.															
103B	SUPERVISOR DE SEGURIDAD.	201067	60304.75	Item 8. Medida de Seguridad usos de precintos.															
	SUPERVISOR DE SEGURIDAD.			Item 13. Verificar Cabos en Calidad y Cantidad.															
	SUPERVISOR DE SEGURIDAD.			Item 15. Equipo de personal de contingencia para actuar en forma Eficaz y Segura en caso de fuga de hidrocarburos en el mar.															
305B	INGENIERO INDUSTRIAL.	201571	60455.91	Item 11. Supervisión e Inspección Conexión/Desconexión, Descarga, c/1 hr contorno barco en mar.															
357B	ASISTENTE DE SEGURIDAD INDUSTRIAL.	71535	21455.04	Item 15. Equipo de personal de contingencia para actuar en forma Eficaz y Segura en caso de fuga de hidrocarburos en el mar.															
779B	JEFE DE ING. TELECOMUNICACIONES.	224047	67197	Item 10. Comunicaciones c/30 minutos condiciones del mar.															

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

Anexo 2

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

SERBYG SERVICIOS DE BUCEO Y GENERALES S.R.L.
SERBYG
EMERGENCIA LAS 24 HORAS
INSPECCIÓN, REPARACIÓN DE LINEAS SUBMARINAS, CALIBRACION, FILMACION SUBMARINA, PROTECCION
CATODICA, TRABAJOS EN ESPACIOS CONFINADOS, PRUEBAS HIDROSTÁTICAS, NDT NIVEL II

CARTA N°0112-SERBYG-2021

Talara, 2 de Diciembre del 2021

Cliente:
OFC CONSULTORES SAC
Ing. Ismael Padilla Laveriano

Cotizado Por:
SERVICIOS DE BUCEO Y GENERALES S.R.L.
Ing. Elizabeth Espinoza Mogollón
Coord. Operaciones

Por medio de la presente le saludamos y a la vez presentar nuestra mejor oferta:

IT	DESCRIPCIÓN DEL SERVICIO	CANT.	P. UNIT \$	TOTAL \$ SIN I.G.V
01	Servicio de Inspección del Tren de Mangueras que consta de 6 Mangas de 8" en el Terminal Submarino de Talara.	05 DÍAS	1,200.00	7,200.00
02	Por Alquiler de Embarcación para Trabajos de Inspección, Incluyendo: Personal de Buzos y Maniobristas. Equipos de Buceo, Combustible.	05 DÍAS	1,100.00	6,600.00

Nota:

- Orden de Servicio debe ser dirigida a SERVICIOS DE BUCEO Y GENERALES S.R.L con RUC N° 20102960301.
- Cuenta SCOTIABANK; cuenta corriente en soles 3037320, CCI 009 414 000003037320 43
- Cuenta Banco INTERBANK; Cuenta interbancaria 723-3000290883, moneda USD.
- Cuenta Banco de la Nación; Cuenta detracción 681004335.

Espereando su favorable respuesta nos despedimos de Ustedes.

Atentamente,



Tel.: (073) 382948
Cel.: 96990473 / 971123280 / 994118840

Dirección: Urb. Enapu A-9
buzosdelnorte@btelnet.com

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

**RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL**

Anexo 3

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

GONZCOR ASOCIADOS
Central telefónica (51) 902737405
La Sa - SAM - EPM

Propuesta Nro. 2022-052
Límite: 19/04/2022

Serv.: EMPRESA OPC CONSULTORES SAC
Atención: Ing. Ronald Padilla
Cel: 968428636

2022-052
Lima

Item	Descripción del Servicio	Sub-total
1	<p>CURSOS TECNICOS</p> <p>Los cursos propuestos están siendo considerados para que se dicten en respuesta a cumplimiento del Plan de capacitaciones y por reflejar en capacidades del personal y a la vez permitir una respuesta eficaz y eficiente ante cualquier eventualidad</p> <p>Plan de Contingencia y Respuesta a Emergencia 1,800.00</p> <ul style="list-style-type: none"> • Generalidades • Organización del Sistema de Respuesta a La Contingencia • Control de Crisis y Responsables • Definición de áreas críticas • Comunicaciones unidireccionales y omnidireccionales • Identificación áreas críticas y su respuesta • Actividades de Mitigación • Planes de disposición y eliminación • Evaluación de la emergencia • Procedimiento para actualización del plan <p>Muestra de Materiales Peligrosos Generalidades 1,800.00</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definiciones • Comportamiento de las sustancias peligrosas • Descripción de tipos MODS • Control de fugas y derrames • Clasificación por clases de los 9 tipos de sustancias o materiales peligrosos • Equipos • Gases • Líquidos inflamables • Sólidos inflamables • Materiales oxidantes • Materiales corrosivos • Materiales radioactivos • Recomendaciones <p>Nota: Es recomendable que al momento de realizar este curso se tenga la información previa del último plan de contingencia de la empresa para realizar una comparación, análisis, recomendación y acciones futuras.</p>	

GONZCOR ASOCIADOS
Central telefónica (51) 902737405
La Sa - SAM - EPM

<p>Aspectos e impactos Ambientales relacionados en hidrocarburos 1,800.00</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conceptos básicos • Requisitos legales ambientales • Diferencia entre aspecto e impacto ambiental • Objetivos ambientales • Medios ambientales • Programas ambientales • Compromiso y seguimiento ambiental • Sensibilización del personal en materia ambiental • Importancia de norma internacional ambiental ISO 14001 <p>Nota: Las capacitaciones ambientales se recomendará basadas en función al análisis que la empresa ha realizado en los últimos eventos para poder buscar y definir las oportunidades de mejora</p>	1,800.00
<p>Identificación de Peligros y Evaluación de Riesgos 1,800.00</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concepto de peligro y riesgo • Diferencia entre actos y condiciones inseguras • Probabilidad y severidad • Actividades de alto riesgo • Matriz de identificación IPERC • Medidas de control y mitigación • Importancia de monitoreo Ocupacional dentro de un IPERC para identificación de riesgo • Peligros Salud • Peligros Ambiental • Peligros de seguridad • Tipos de controles <p>Nota: Es recomendable personalizar el curso con envío de documentación previa de Permiso de Trabajo e IPERC (Matriz y fichas de campo), precalentados. Todo ello en caso se requiere que los participantes que no frecuentan estos documentos sepan y refuercen el conocimiento.</p>	1,800.00
<p>Requisitos para 4 cursos IN HOUSE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tener instalaciones propiamente para el dictado del curso • Cada curso tendrá una duración de 8 horas • Cantidad de participantes por curso es de 24 • Los participantes se dividirá en 3 turnos • Incluye material en digital de la presentación (No impresiones) • El dictado se realizará como mínimo en 3 días consecutivos por cada curso • En caso se requiere estadía en hotel del expositor se por cuenta del cliente • El traslado del expositor se se realizará a hotel, hacia las instalaciones y viceversa se por cuenta del cliente • Si requiere alimentación también será cubierta por el cliente • Por cada curso se dictan en promedio 18 horas de net 3 turnos • Se entregan un informe por curso, indicando el desarrollo de este con sus participaciones (4 informes) • Se entregan un certificado por curso a cada participante • Si incrementa el número de personas, se adicionan 75 soles por participante, para la entrega respectiva del certificado • Para este servicio, el expositor está de Lima. 	

GONZCOR ASOCIADOS
Central telefónica (51) 902737405
La Sa - SAM - EPM

Sub-Total S/: 19,200.00
IOT (18%) S/: 3,456.00
Total S/: 22,656.00

VALORES Y FÓRMULA DE PAGO
50% a la aceptación del servicio y 50% a la entrega del informe final de capacitaciones

GONZCOR ASOCIADOS
Central telefónica (51) 902737405
La Sa - SAM - EPM

TÉRMINOS Y CONDICIONES GENERALES

- Oferta válida por 7 días a partir de la fecha de emisión.
- La propuesta incluye los costos de desplazamiento, SCTR (pasaje y salud) del equipo consultor dentro de Lima Metropolitana.
- La reserva de fechas se precisa coordinación y disponibilidad de por lo menos 7 días antes de la ejecución del servicio.
- La ejecución del servicio en los días feriados, sábados y domingos serán cotizados a EL CLIENTE.
- La postergación de la ejecución del servicio (fechas, horarios, lugar, entre otros) por solicitud del EL CLIENTE se podrán realizar sin penalidades y la reprogramación estará sujeta a disponibilidad del equipo consultor de GONZCOR ASOCIADOS
- En caso el servicio se realice fuera de Lima Metropolitana (Callao, Huancayo, Chichuayco, Chicoma, Lurin, Pachacamac, entre lugares con poca accesibilidad y/o con alto índice de peligrosidad, el traslado será proporcionado por EL CLIENTE y a otro departamento del Perú
- La firma de la presente propuesta señala la conformidad de EL CLIENTE firmante con los alcances, términos y condiciones que aquí se describen.

GASTOS ADICIONALES (Si aplica)

- Los gastos de traslado (tickets aéreos, alojamiento, alimentación), gastos por exámenes médicos, antecedentes policiales y judiciales, tiempo por la realización de exámenes médicos, tiempo para charlas de inducción para el ingreso a las instalaciones del EL CLIENTE, y cualquier seguro que el equipo consultor deba contratar para ejecutar el servicio fuera de Lima Metropolitana están asumidos por EL CLIENTE. De acuerdo los costos GONZCOR ASOCIADOS, se cargará un 25% adicional por curso.

ACEPTACIÓN DE LA OFERTA

Declaro conocer las características del servicio y todas las páginas de la presente oferta precedidas a la firma y sello como prueba de aceptación y a su vez efecto, en el lugar y fecha expresados a continuación:

Cue fecha: _____

FIRMA DEL CLIENTE _____

Nombre del firmante: _____
Cargo: _____
DNI / C.E.: _____

RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

GONZCOR ASOCIADOS
CONSULTORIA Y ASESORIA PETROLEO, GAS, MINERIA Y CONSTRUCCION EN
SEGURIDAD MEDIO AMBIENTE Y SALUD OCUPACIONAL

Central telefónica
(51)902737405
@contactenos@gonzcorasociados.com
gonzcor.asociados@gmail.com
Lú - Sá: 9AM - 6PM
Horario de atención

GONZCOR ASOCIADOS

**CONSULTORIA Y
ASESORÍA
PETROLEO, GAS,
MINERÍA Y
CONSTRUCCIÓN**



justo.gonzcor.asociados@gmail.com

GONZCORASOCIADOS
CONSULTORIA Y ASESORIA PETROLEO, GAS, MINERIA Y CONSTRUCCION EN
SEGURIDAD MEDIO AMBIENTE Y SALUD OCUPACIONAL

Central telefónica
(51)902737405
@contactenos@gonzcorasociados.com
gonzcor.asociados@gmail.com
Lú - Sá: 9AM - 6PM
Horario de atención

MEDIOS DE PAGO

Cheque: A la orden de - GONZCOR ASOCIADOS S.R.L.
Depósito Cuenta Corriente soles:
INTERBANK-BANCO INTERBANK INSTITUCION FINANCIERA:
732-3002396439 a nombre de GONZCOR ASOCIADOS S.R.L.
CCI: 003-732-003002396439-55

Cuenta detracciones:
BANCO DE LA NACIÓN: 006-71083806 a nombre de GONZCOR
ASOCIADOS S.R.L.

Número de RUC: 20525459358



RESOLUCIÓN DE DIVISIÓN DE SUPERVISIÓN DE HIDROCARBUROS LÍQUIDOS
ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN ENERGÍA Y MINERÍA
OSINERGMIN N° 299-2022-OS-GSE/DSHL

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por Osinergmin, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la dirección web <https://verifica.osinergmin.gob.pe/visor-docs/> ingresando el código **6W3yUWY0iy**

GONZCORASOCIADOS
CONSULTORIA Y ASESORIA PETRÓLEO, GAS, MINERÍA Y CONSTRUCCIÓN EN
SEGURIDAD MEDIO AMBIENTE Y SALUD OCUPACIONAL

(51)902737405
Central telefónica

@contactenos@gonzcorasociados.com
gonzcor.asociados@gmail.com

La - Sa : 9AM - 6PM
Horario de atención

SER LA PRIMERA OPCIÓN PARA NUESTROS CLIENTES

“AGREGANDO VALOR”



SEGURIDAD MEDIO AMBIENTE Y SALUD OCUPACIONAL EN
PETRÓLEO, GAS, MINERÍA Y CONSTRUCCIÓN

gonzcor.hse@gmail.com

GONZCORASOCIADOS
CONSULTORIA Y ASESORIA PETRÓLEO, GAS, MINERÍA Y CONSTRUCCIÓN EN
SEGURIDAD MEDIO AMBIENTE Y SALUD OCUPACIONAL

(51)902737405
Central telefónica

@contactenos@gonzcorasociados.com
gonzcor.asociados@gmail.com

La - Sa : 9AM - 6PM
Horario de atención

ALGUNOS DE NUESTROS CLIENTES



SEGURIDAD MEDIO AMBIENTE Y SALUD OCUPACIONAL EN PETRÓLEO, GAS,
MINERÍA Y CONSTRUCCIÓN

Gonzcor.hse@gmail.com