



**Tribunal de Fiscalización Ambiental
Sala Especializada en Minería, Energía,
Pesquería e Industria Manufacturera**

RESOLUCIÓN N° 028-2018-OEFA/TFA-SMEPIM

EXPEDIENTE N° : 1647-2017-OEFA/DFSAI/PAS
PROCEDENCIA : DIRECCIÓN DE FISCALIZACIÓN, SANCIÓN Y APLICACIÓN DE INCENTIVOS¹
ADMINISTRADO : PLUSPETROL PERÚ CORPORATION S.A.
SECTOR : HIDROCARBUROS
APELACIÓN : RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 1089-2017-OEFA/DFSAI

SUMILLA: *Se confirma la Resolución Directoral N° 1089-2017-OEFA/DFSAI, del 26 de setiembre de 2017, en el extremo que declaró la existencia de responsabilidad administrativa de Pluspetrol Perú Corporation S.A. por no haber adoptado medidas de prevención y mitigación a fin de evitar y reducir los impactos negativos al ambiente ocasionados por el derrame de combustible (gasolina) en el río Urubamba, producto del hundimiento de la nave "Yadhira" (matrícula PA-43026-BF) ocurrido el 23 de julio de 2013, lo cual generó el incumplimiento de la obligación prevista en el artículo 3° del Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 015-2006-EM, en concordancia con los artículos 74° y 75° de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente. Dicha conducta configuró la infracción prevista en el numeral 3.3 de la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de la Gerencia de Fiscalización de Gas Natural de Osinergmin, aprobada por la Resolución de Consejo Directivo N° 388-2007-OS/CD y sus modificatorias.*

Lima, 14 de febrero de 2018

I. ANTECEDENTES

1. Pluspetrol Perú Corporation S.A.² (en adelante, **Pluspetrol**) realiza actividades de

¹ El 21 de diciembre de 2017 se publicó en el diario oficial *El Peruano*, el Decreto Supremo N° 013-2007-MINAM mediante el cual se aprobó el nuevo Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del OEFA y se derogó el ROF del OEFA aprobado mediante Decreto Supremo N° 022-2009-MINAM.

Cabe señalar que el procedimiento administrativo sancionador seguido en el Expediente N° 1647-2017-OEFA/DFSAI/PAS fue iniciado durante la vigencia del ROF de OEFA aprobado mediante Decreto Supremo N° 022-2009-MINAM, en virtud del cual la Dirección de Fiscalización, Sanción y Aplicación de Incentivos (DFSAI) es órgano de línea encargado de dirigir, coordinar y controlar el proceso de fiscalización, sanción y aplicación de incentivos; sin embargo, a partir de la modificación del ROF, su denominación es la Dirección de Fiscalización y Aplicación de Incentivos (DFAI).

² Registro Único de Contribuyentes N° 20304177552.

separación y tratamiento de gas en la planta de gas Las Malvinas (en adelante, **planta de gas Las Malvinas**), ubicada sobre el margen derecho del río Urubamba, aproximadamente a unos 25 km de los yacimientos productores del Lote 56 y a unos 40 km de los yacimientos productores del Lote 88.

2. Mediante la Resolución Directoral N° 177-2010-MEM/AEE del 19 de mayo de 2010³, la Dirección General de Asuntos Ambientales Energéticos (en adelante, **Dgaae**) del Ministerio de Energía y Minas (en adelante, **Minem**) aprobó el Estudio de Impacto Ambiental para la Ampliación de las Instalaciones de la Planta de Gas Las Malvinas (en adelante, **EIA para la Ampliación de las Instalaciones de la Planta de Gas Las Malvinas**).
3. Por medio de la Resolución Directoral N° 288-2010-MEM/AEE, del 16 de agosto de 2010⁴, la Dgaae del Minem aprobó el Estudio de Impacto Ambiental para la Ampliación del Programa de Perforación del Desarrollo en el Lote 56 (en adelante, **EIA para la Ampliación del Programa de Perforación del Desarrollo en el Lote 56**).
4. Mediante el Reporte Preliminar de Emergencias Ambientales, que fue remitido el 24 de julio de 2013 al OEFA vía correo electrónico⁵, Pluspetrol informó sobre el derrame de ciento sesenta (160) sacos de treinta y cinco (35) kilogramos de Carbonato de Calcio (CaCO_3) y setenta (70) galones de combustible (gasolina) ocurrido en el Río Urubamba⁶, como consecuencia del hundimiento de la nave "Yadhira" (matrícula PA-43026-BF) que prestaba el servicio de transporte de carga a Pluspetrol hacia la Planta de Gas Las Malvinas.
5. Del 25 al 27 de julio de 2013, la Dirección de Supervisión (en adelante, **DS**) del OEFA realizó una supervisión especial a la planta de gas Las Malvinas (en adelante, **Supervisión Especial 2013**), durante la cual se verificó el presunto incumplimiento de obligaciones ambientales fiscalizables a cargo del administrado, conforme se desprende de las Actas de Supervisión N° 002301, 002302 y 002303⁷ (en adelante, **Actas de Supervisión**), del Informe N° 1356-2013-OEFA/DS-HID⁸ (en adelante, **Informe de Supervisión**) y del Informe Técnico Acusatorio N° 554-2016-OEFA/DS⁹ del 13 de abril de 2016 (en adelante, **ITA**).

³ Documento contenido en el disco compacto que obra a folio 6.

⁴ Documento contenido en el disco compacto que obra a folio 6.

⁵ Documento contenido en el disco compacto que obra a folio 6.

⁶ Cabe señalar que el 7 de agosto de 2013, Pluspetrol remitió al OEFA el Reporte Final de Emergencias Ambientales (documento contenido en el disco compacto que obra a folio 6.), el cual incluyó el derrame de setenta (70) galones de combustible (gasolina), así como información más detallada sobre el evento ocurrido el 24 de julio de 2013.

⁷ Documento contenido en el disco compacto que obra a folio 6

⁸ Documento contenido en el disco compacto que obra a folio 6.

⁹ Folios 1 a 6.

6. Sobre la base del Informe de Supervisión y del ITA, mediante Resolución Subdirectoral N° 663-2017-OEFA/DFSAI/SDI del 28 de abril de 2017¹⁰ (en adelante, **Resolución Subdirectoral**), la Subdirección de Instrucción e Investigación (en adelante, **SDI**) de la Dirección de Fiscalización, Sanción y Aplicación de Incentivos (en adelante, **DFSAI**) del OEFA dispuso el inicio de un procedimiento administrativo sancionador contra Pluspetrol.
7. Luego de la evaluación de los descargos presentados por el administrado¹¹, la SDI emitió el Informe Final de Instrucción N° 812-2017-OEFA/DFSAI/SDI del 11 de setiembre de 2017¹² (en adelante, **Informe Final de Instrucción**) por medio del cual determinó la conducta constitutiva de infracción.
8. Luego de analizados los descargos¹³, la DFSAI emitió la Resolución Directoral N° 1089-2017-OEFA/DFSAI del 26 de setiembre de 2017¹⁴, a través de la cual declaró la existencia de responsabilidad administrativa de Pluspetrol¹⁵, conforme

¹⁰ Folios 7 a 12. Cabe agregar que, dicho acto fue debidamente notificado al administrado el 25 de mayo de 2017 (folio 13).

¹¹ Presentado mediante escrito con Registro N° 47333 el 21 de junio de 2017 (folios 15 a 30).

¹² Folios 31 a 37. Cabe agregar que, dicho informe fue debidamente notificado al administrado mediante Carta N° 1517-2017-OEFA/DFSAI/SDI el 18 de setiembre de 2017 (folio 38).

¹³ Presentado mediante escrito con Registro N° 70392 el 25 de setiembre de 2017 (folios 39 a 52).

¹⁴ Folios 63 a 71. Dicho acto fue debidamente notificado al administrado el 26 de setiembre de 2017 (folio 72).

¹⁵ Cabe señalar que la declaración de la responsabilidad administrativa de Pluspetrol, se realizó en virtud de lo dispuesto en el artículo 19° de la Ley N° 30230, Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país, y la Resolución de Consejo Directivo N° 026-2014-OEFA/CD que aprueba las normas reglamentarias que facilitan la aplicación de lo establecido en el artículo 19° de la Ley N° 30230.

LEY N° 30230, Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país, publicada en el diario oficial El Peruano el 12 de julio de 2014.

Artículo 19°.- Privilegio de la prevención y corrección de las conductas infractoras

En el marco de un enfoque preventivo de la política ambiental, establécese un plazo de tres (3) años contados a partir de la vigencia de la presente Ley, durante el cual el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA privilegiará las acciones orientadas a la prevención y corrección de la conducta infractora en materia ambiental.

Durante dicho período, el OEFA tramitará procedimientos sancionadores excepcionales. Si la autoridad administrativa declara la existencia de infracción, ordenará la realización de medidas correctivas destinadas a revertir la conducta infractora y suspenderá el procedimiento sancionador excepcional. Verificado el cumplimiento de la medida correctiva ordenada, el procedimiento sancionador excepcional concluirá. De lo contrario, el referido procedimiento se reanudará, quedando habilitado el OEFA a imponer la sanción respectiva. (...)

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 026-2014-OEFA/CD, que aprueba las normas reglamentarias que facilitan la aplicación de lo establecido en el artículo 19° de la Ley N° 30230, publicada en el diario oficial El Peruano el 24 de julio de 2014.

Artículo 2°.- Procedimientos sancionadores en trámite

Tratándose de los procedimientos sancionadores en trámite en primera instancia administrativa, corresponde aplicar lo siguiente: (...)

2.2 Si se verifica la existencia de infracción administrativa distinta a los supuestos establecidos en los literales a), b) y c) del tercer párrafo del Artículo 19° de la Ley N° 30230, primero se dictará la medida correctiva

se muestra, a continuación :

Cuadro N° 1: Detalle de la conducta infractora

Conducta Infractora	Norma sustantiva	Norma tipificadora
Pluspetrol no adoptó las medidas de prevención y mitigación para evitar y reducir los impactos ambientales negativos ocasionados por el derrame de combustible (gasolina) en el río Urubamba, producto del hundimiento de	Artículo 3° del Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos, aprobado por el Decreto Supremo N° 015-2006-EM ¹⁶ (en adelante, RPAAH) en concordancia con los artículos 74° y 75° de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente (en	Numeral 3.3 de la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de Hidrocarburos, contenida en la Tipificación de Infracciones y Escala de Multas y Sanciones del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería –Osinergmin, aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 388-2007-OS/CD y sus modificatorias ¹⁸ .

respectiva, y ante su incumplimiento, la multa que corresponda, con la reducción del 50% (cincuenta por ciento) si la multa se hubiera determinado mediante la Metodología para el cálculo de las multas base y la aplicación de los factores agravantes y atenuantes a utilizar en la graduación de sanciones, aprobada por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 035-2013-OEFA/PCD, o norma que la sustituya, en aplicación de lo establecido en el segundo párrafo y la primera oración del tercer párrafo del artículo antes mencionado.

En caso se acredite la existencia de infracción administrativa, pero el administrado ha revertido, remediado o compensado todos los impactos negativos generados por dicha conducta y, adicionalmente, no resulta pertinente el dictado de una medida correctiva, la Autoridad Decisora se limitará a declarar en la resolución respectiva la existencia de responsabilidad administrativa. Si dicha resolución adquiere firmeza, será tomada en cuenta para determinar la reincidencia, sin perjuicio de su inscripción en el Registro de Infractores Ambientales.

2.3 En el supuesto previsto en el Numeral 2.2 precedente, el administrado podrá interponer únicamente el recurso de apelación contra las resoluciones de primera instancia.

¹⁶ **DECRETO SUPREMO N° 015-2006-EM, que aprobó el Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos**, publicado en el diario oficial El Peruano el 3 de marzo de 2006. Cabe precisar que el Anexo del mencionado decreto supremo fue publicado en el diario oficial El Peruano el 5 de marzo de 2006.

Artículo 3.- Los Titulares a que hace mención el artículo 2 son responsables por las emisiones atmosféricas, las descargas de efluentes líquidos, las disposiciones de residuos sólidos y las emisiones de ruido, desde las instalaciones o unidades que construyan u operen directamente o a través de terceros, en particular de aquellas que excedan los Límites Máximos Permisibles (LMP) vigentes, y cualquier otra regulación adicional dispuesta por la autoridad competente sobre dichas emisiones, descargas o disposiciones. Son asimismo responsables por los Impactos Ambientales que se produzcan como resultado de las emisiones atmosféricas, descargas de efluentes líquidos, disposiciones de residuos sólidos y emisiones de ruidos no regulados y/o de los procesos efectuados en sus instalaciones por sus actividades. Asimismo, son responsables por los Impactos Ambientales provocados por el desarrollo de sus Actividades de Hidrocarburos y por los gastos que demande el Plan de Abandono.

¹⁸ **RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 388-2007-OS/CD, Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de la Gerencia de Fiscalización de Gas Natural de OSINERGMIN**, publicada en el diario oficial El Peruano el 24 de julio de 2007, y sus modificatorias.

Anexo	ACCIDENTES Y/O PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE			
	Infracción	Base Normativa	Sanción	Otras Sanciones
3	3.3 Incumplimiento de normas relativas a derrames, emisiones, efluentes y cualquier otra afectación y/o daño al medio ambiente.	Art. 287° del Reglamento aprobado por R.M. N° 0664-78-EM/DGH. Arts. 43° literal g) y 119° del Reglamento aprobado por D.S. N° 026-94-EM. Art. 34° del Anexo I del Reglamento aprobado por D.S. N° 041-99-EM. Art. 42° literal m) del Reglamento aprobado por D.S. N° 042-99-EM. Arts. 11°, 66°, 67°, 68° y 70° del Reglamento aprobado por D.S. N° 032-2004. Art. 3°, 47° y 56° del Reglamento aprobado por D.S. N° 015-2006-EM	Hasta 10000 UIT.	CE, CI, ITV, RIE, STA, SDA, CB

Conducta Infractora	Norma sustantiva	Norma tipificadora
la nave "Yadhira" (matrícula PA-43026-BF) ocurrido el 23 de julio de 2013.	adelante, LGA) ¹⁷ .	

Fuente: Resolución Directoral N° 1089-2017-OEFA/DFSAI.
Elaboración: Tribunal de Fiscalización Ambiental (TFA)

9. La Resolución Directoral N° 1089-2017-OEFA/DFSAI se sustentó en los siguientes fundamentos:

- (i) La DFSAI señaló que en el Informe de Supervisión, la DS verificó que Pluspetrol no adoptó las medidas de prevención¹⁹ y mitigación²⁰ a fin de evitar y reducir los impactos negativos al ambiente ocasionados por el derrame de combustible (gasolina) en el río Urubamba, producto del hundimiento de la nave "Yadhira" (matrícula PA-43026-BF) ocurrido el 23 de julio de 2013.

Respecto de las medidas de prevención antes del derrame de combustible

- (ii) Respecto al argumento del administrado referido a que realizó la implantación de los controles operativos preexistentes tales como: i) INS-PERNAL-06-01 Transporte de Carga en Embarcaciones menores, PRAC-PERMAL-05-01 Procedimiento de Tránsito Fluvial; y, ii) INS-PERMAL-06-01 Botes Custodio; la primera instancia señaló que dichos procedimientos

¹⁷ LEY N° 28611, Ley General del Ambiente, publicada en el diario oficial El Peruano el 15 de octubre de 2005.
Artículo 74.- De la responsabilidad general
Todo titular de operaciones es responsable por las emisiones, efluentes, descargas y demás impactos negativos que se generen sobre el ambiente, la salud y los recursos naturales, como consecuencia de sus actividades. Esta responsabilidad incluye los riesgos y daños ambientales que se generen por su acción u omisión.

Artículo 75.- Del manejo integral y prevención en la fuente (...)

75.1 El titular de operaciones debe adoptar prioritariamente medidas de prevención del riesgo y daño ambiental en la fuente generadora de los mismos, así como las demás medidas de conservación y protección ambiental que corresponda en cada una de las etapas de sus operaciones, bajo el concepto de ciclo de vida de los bienes que produzca o los servicios que provea, de conformidad con los principios establecidos en el Título Preliminar de la presente Ley y las demás normas legales vigentes.

¹⁹ Sobre el particular, la DFSAI señaló que, conforme a lo consignado en el Informe de Supervisión y en la Resolución Subdirectoral, se señaló que Pluspetrol no adoptó las siguientes medidas a fin de reducir el riesgo de hundimiento de la embarcación y consecuente derrame:

- "(i) Verificar el aseguramiento de la carga a la embarcación.*
- (ii) Disminuir el peso de la carga.*
- (iii) Disminuir la altura de los pallets.*
- (iv) Esperar a que se disipe la corriente creada por el paso de embarcaciones anteriores para cruzar el río".*

²⁰ Al respecto, la DFSAI indicó que, de acuerdo a lo consignado en el Informe de Supervisión, la DS detectó que Pluspetrol no ejecutó acciones de mitigación de los impactos negativos generados en el río Urubamba. Asimismo, de los resultados del análisis de calidad de agua del muestreo realizado el 23 de julio de 2013, se advirtió que las concentraciones de aceites y grasas y TPH se encontraban por debajo del límite de detección del método de ensayo. No obstante, la DFSAI precisó que:

"(...) debido a la dispersión provocada por la corriente de agua del río Urubamba, era probable que en los monitoreos se encontrarán concentraciones bajas de estos parámetros, en la medida que la gasolina derramada habría migrado".

están dirigidos y previstos para eventos distintos²¹ a los hechos materia de análisis, toda vez que no se encuentran específicamente referidos a medidas ante remolinos fluviales. Asimismo, la DFSAI indicó que el administrado no adjuntó medios probatorios que acrediten el efectivo cumplimiento e implementación de los controles operativos antes mencionados.

- (iii) Con relación a que las acciones evaluadas por el OEFA no reúnen todas las acciones informadas por el administrado en el Reporte Final de Emergencia; la DFSAI señaló que todas las medidas correctivas informadas por el administrado en el referido reporte fueron valoradas en el presente procedimiento.
- (iv) Sobre el particular, la primera instancia mencionó que, de la revisión del Informe de Supervisión, se verificó que el hundimiento de la embarcación y derrame de combustible, se produjo como consecuencia del peso excesivo de la carga que transportaba, la cual no se encontraba debidamente asegurada²².
- (v) Asimismo, la primera instancia agregó que si bien en la Resolución Subdirectoral se hizo referencia a dos (2)²³ de las siete (7) acciones correctivas informadas por Pluspetrol, ello se desarrolló en esa línea debido a que se encuentran intrínsecamente vinculadas a los factores operativos y de maniobra que generaron el hundimiento de la embarcación, en tanto que las acciones descritas en sus descargos, son acciones posteriores de carácter documentario y de difusión.
- (vi) Sobre este punto, la DFSAI señaló que las acciones correctivas precisadas en la Resolución Subdirectoral denotan que el administrado advirtió que el hundimiento de la embarcación se produjo como consecuencia del (i) peso excesivo de la carga, e (ii) inadecuado aseguramiento (atrincado) de los pallets de carga.

²¹ La DFSAI señaló que las actividades a las que refiere el administrado buscan acciones dirigidas a la adecuada capacitación de su personal, a fin de reducir el riesgo a niveles tolerables ante el hundimiento de embarcaciones y pérdidas materiales por el choque contra otras embarcaciones o estructuras rocosas en época de vaciante del río.

²² Sobre este punto, la DFSAI precisó que:

"26. (...) si bien el combustible derramado no era necesariamente parte de la carga que transportaba la embarcación, el administrado conocía que transportaba hidrocarburos para su uso en el tanque motor y, como tal, estaba obligado a adoptar las medidas para que dicho combustible no se derrame conjuntamente con la carga de la embarcación".

²³ "ANEXO II

Formato de Emergencias Ambientales

4. ACCIONES CORRECTIVAS (para corregir y/o evitar el viento descrito y sus consecuencias)

(...)1. Reinducción a la Tripulación fluvial sobre su responsabilidad de verificación del atrincado de la carga antes del zarpe.

(...)

5. Verificación del embarque y trincado seguro de los pallets de carga sólida en bote de carga antes del zarpe".

Respecto de las medidas de mitigación que debieron ser implementadas tras el derrame del combustible

- (vii) Respecto al argumento del administrado referido a que la pérdida de combustible no pudo ser detectada de manera inmediata a la volcadura de la embarcación, la primera instancia señaló que el administrado conocía que transportaba combustible, siendo que estaba obligado a desarrollar las medidas de mitigación que resultaran necesarias, más aún en el contexto de río donde ameritaba la acción oportuna y rápida del administrado.
- (viii) Por otro lado, con relación al argumento de Pluspetrol referido a la ejecución del Plan de Contingencias (Guía 4 - Respuesta a Derrame de Hidrocarburos en Ríos), en tanto se evaluó las características del derrame de gasolina; la DFSAI señaló, que el administrado debía implementar acciones concretas teniendo en cuenta que: (i) el río Urubamba discurre con gran caudal y hace que en corto tiempo el hidrocarburo se disemine velozmente, abarcando grandes extensiones; y (ii) entre las técnicas de contención que pueden utilizar para limitar la extensión del derrame se encuentran las barreras para contención y desviación de ríos y botalonar el río para desviar el hidrocarburo.
- (ix) Sin embargo, la primera instancia indicó que Pluspetrol no detalló las actividades específicas que se realizaron como respuesta inmediata al derrame del combustible.
- (x) Asimismo, la DFSAI señaló que en la Ayuda Memoria del Incidente Ambiental materia de análisis se indicó, entre otros, que al llegar a la zona del hundimiento (12:30 pm) aproximadamente cuatro (4) horas después del hundimiento (8:10 am) aún se observaban muestras de la permanencia del combustible en el agua pero no se indicaron cuáles fueron las acciones de respuesta inmediata y efectiva que se realizaron a fin de recuperar dicho material.
- (xi) Por otro lado, respecto a la medida tomada por el administrado referida a realizar el monitoreo del río Urubamba, aguas arriba y aguas abajo, la primera instancia señaló que el monitoreo no constituye una medida de mitigación, sino una acción destinada a medir la presencia de hidrocarburos en algún componente ambiental.

Respecto a los impactos negativos generados por el derrame del combustible

- (xii) Sobre este punto, la DFSAI señaló que el hecho de que los resultados del análisis de calidad de agua, realizado aproximadamente cuatro (4) a cinco (5) horas después de ocurrido el hundimiento de la nave "Yadhira" y derrame de 70 galones de combustible (gasolina) al río Urubamba, no muestren alteración de la calidad del cuerpo de agua, no significó que no se haya producido impacto ambiental, toda vez que la muestra no resulta

representativa dada la cantidad de horas transcurridas, máxime cuando la gasolina es un compuesto de alta toxicidad, letal por contacto para los seres vivos y su solo vertimiento en matrices como suelo y cuerpos de agua representa un impacto potencial a la biota (peces y plantas)²⁴.

- (xiii) En esa misma línea, la DFSAI precisó que la gasolina es un compuesto de gran toxicidad, al ser un hidrocarburo ligero con compuestos aromáticos (benceno), así como de baja permanencia, en tanto se evapora y dispersa con rapidez, por lo que los impactos ambientales causados por un derrame serían altamente localizados y de corto plazo²⁵.
- (xiv) En ese sentido, la primera instancia indicó que el derrame de hidrocarburos ligeros sobre cuerpos de agua representa un impacto potencial para la flora y fauna que sostiene dicho ecosistema, siendo que, para el presente caso, el derrame se produjo en el río Urubamba que forma parte de la cuenca del río Ucayali que integra el sistema hidrográfico del Amazonas.
- (xv) Por todo lo expuesto, la DFSAI concluyó que ha quedado acreditado que Pluspetrol es responsable por no adoptar las medidas de prevención y mitigación, a fin de evitar y reducir los impactos negativos al ambiente ocasionados por el derrame de combustible (gasolina) en el río Urubamba, producto del hundimiento de la nave "Yadhira" (matrícula PA-4326-BF) ocurrido el 23 de julio de 2013, lo cual incumple lo dispuesto en el artículo 3º del RPAAH, en concordancia los artículos 74º y 75º de la LGA.

Respecto a la medida correctiva

- (xvi) Finalmente, la primera instancia señaló que, en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22º de la Ley N° 29325, no corresponde ordenar medidas correctivas, pues el efecto nocivo derivado del derrame de hidrocarburos en el río Urubamba no persiste en el tiempo.

10. El 17 de octubre de 2017, Pluspetrol interpuso recurso de apelación²⁶ contra la Resolución Directoral N° 1089-2017-OEFA/DFSAI, argumentando lo siguiente:

²⁴ Con relación al argumento del administrado relacionado a que la gasolina es un hidrocarburo volátil de dispersión natural, así como que el análisis de calidad de agua realizada el mismo día del derrame arrojó la no presencia de hidrocarburos remanentes, evidenciando que el evento no ocasionó impacto ambiental.

²⁵ En tal sentido, la DFSAI en los considerandos 42 y 43 establece lo siguiente:

"42. En la misma línea, se debe precisar que los hidrocarburos de mayor toxicidad son los de baja densidad (ligeros), de bajos puntos de fusión y de cadenas aromáticas, en tanto que pueden penetrar con facilidad y romper membranas celulares de los seres vivos. Los compuestos volátiles se disuelven fácilmente en el agua y son letales por contacto para plantas y animales; asimismo, sus vapores son tóxicos por aspiración.

43. En ese sentido, se verifica que la gasolina es un compuesto de gran toxicidad, puesto que es un hidrocarburo ligero con compuestos aromáticos (benceno), así como de baja permanencia, en tanto que se evapora y dispersa con rapidez. Por lo que, los impactos ambientales causados por un derrame serán altamente localizados y de corto plazo".

²⁶ Folios 73 a 84.

- a) El administrado reiteró los argumentos esgrimidos en los escritos de descargos a la Resolución Subdirectoral, así como al Informe Final de Instrucción, con las siguientes precisiones:

Sobre las medidas de prevención antes del derrame

- b) El apelante, tal como señaló en sus escritos de descargos contra la resolución Subdirectoral y el Informe Final de Instrucción, indicó que se presentó ante el OEFA la implementación de los objetivos y guías del Plan de Contingencias, los cuales se concretan operativamente en los procedimientos INS-PERMAL-06-01 Transporte de Carga en Embarcaciones menores, PRAC-PERMAL 05-01 Procedimiento de Tránsito Fluvial, INS-PEMAL-06-01 Botes Custodio, los cuales están dirigidos a asegurar la adecuada capacitación del personal para reducir a niveles tolerables la ocurrencia de eventos no deseados.
- c) Además, en su escrito de descargos contra el Informe Final de Instrucción, Pluspetrol señaló que las otras embarcaciones del convoy de la nave "Yadhira", que cruzaron antes que esta, cumplieron con los procedimientos anteriormente señalados y no presentaron inconveniente alguno al momento de cruzar, con lo cual, a criterio del administrado, la causa del evento fue la formación de manera imprevista de un remolino en la zona del río.

Sobre las medidas de mitigación

- d) Con relación a "(...) *las medidas correctivas ejecutadas de manera voluntaria (...)*"²⁷, el administrado alegó que las mismas no implican una aceptación de responsabilidad ni mucho menos que se atribuye el hundimiento de la embarcación por la falta de implementación de dichas medidas, pues el hundimiento ocurrió inesperadamente al ingresar en una zona de remolinos, generando la inestabilidad de la embarcación y no por sobre carga o falta de difusión.
- e) El apelante reiteró que activó medidas de mitigación de manera inmediata a fin de, primero, poner en buen recaudo a la tripulación y, posteriormente,

²⁷ Pluspetrol indicó que de manera proactiva planteó una serie de medidas a fin de minimizar el transporte de su carga, mas no incumplió ningún dispositivo legal:

1. Re inducción a la tripulación fluvial sobre la responsabilidad de verificación del atrincado de la carga antes del zarpe.
2. Disminución en 500 Kg de carga a transportarse en las embarcaciones en las condiciones actuales del río.
3. Actualización del Análisis de Riesgo del transporte de carga en embarcaciones menores.
4. Actualización del instructivo de transporte de carga en embarcaciones menores.
5. Verificación del embarque y trincado seguro de los Pallets de carga sólida e bote de carga antes del zarpe del puerto de Santa Rosa.
6. Difusión del análisis de riesgo de tareas consignadas identificando el riesgo de transporte de carga se caen pallets a los tripulantes de los convoyes.
7. Difusión de accidente de tránsito al personal tripulante de los convoyes de carga".

realizar la limpieza del cuerpo de agua.

- f) En esa línea, en sus descargos, señaló que realizó de forma inmediata la comunicación del incidente a la central de radio del Campamento Base Malvinas; y, el traslado inmediato del personal idóneo a la zona del siniestro, donde como primera acción inspeccionó y verificó cierta iridiscencia²⁸ en la orilla del río producto de la pérdida del tanque de combustible de la embarcación. Al respecto, señaló que la iridiscencia no fue detectada de inmediato, debido al agua torrentosa y turbia con presencia de remolinos en la zona, razón por la cual realizó la verificación de las condiciones del recurso hídrico mediante un monitoreo del río aguas arriba y abajo del evento, de conformidad *Guía para la Planificación de Contingencias ante Derrames de Hidrocarburos en Agua/PIEDA-ARPE*²⁹.
- g) Asimismo, en su escrito de descargos, señaló que no era aplicable la implementación de alguna de las técnicas de contención (barreras de contención, desviación del río u otros) por las características del hidrocarburo derramado, debido a que estos equipos se implementan para la recuperación de hidrocarburos pesados y son de respuesta inmediata una vez sucedido el evento.
- h) Finalmente, el recurrente señaló, en su escrito de apelación, que ninguna norma establece un mínimo de segundos, minutos u horas en el que se debe efectuar la limpieza, sino de manera razonable realizar la misma en el menor tiempo posible, a fin de que no afecte al medio ambiente.

Sobre el impacto ambiental

- i) Por otro lado, el administrado señaló que el monitoreo realizado registró ausencia de cualquier alteración sin evidencia de trazas de combustible (valor de TPH por debajo del límite de detección y ECA). Asimismo, indicó que de manera posterior se ha mantenido el monitoreo de la calidad del agua superficial del río Urubamba, a través del monitoreo periódico, siendo las estaciones medidas en el ámbito aledaño al evento las denominadas L56-URU-CR-13 (702527, 8721900) y la L56-URU-CR-14 (703231,8722898), registrando a lo largo del tiempo resultados dentro de la tendencia prevista, sin alteración en su calidad.

²⁸ "La iridiscencia es un fenómeno óptico por el que algunas superficies cambian de color según el ángulo desde el que se las observa. Esto ocurre, por ejemplo, con las manchas de aceite, las burbujas de jabón y las alas de mariposas y de algunos insectos".

MONEDERO, Javier. *Simulación visual de materiales: teoría, técnicas, análisis de casos. Primera edición*. ISBN: 978-84-9880-564-2. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona. 2015, p. 63.

²⁹ Dicha guía establece que en algunos casos "no tomar acción alguna aparte del seguimiento y evaluación" puede ser la respuesta más adecuada ante el derrame de un hidrocarburo muy ligero y volátil.
Recuperado de: http://www.itopf.com/uploads/translated/TIP16_SPContingencyPlanningforMarineOilSpills.pdf

- j) En tal sentido, el apelante concluyó que no se han excedido los estándares de calidad ambiental del agua, con lo cual queda acreditado que no existe impacto ambiental, en tanto que dichos estándares son los indicadores para probar si existe o no daño ambiental, y es precisamente lo que Pluspetrol ha realizado mediante monitoreo de la calidad de agua superficial.

II. COMPETENCIA

11. Mediante la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1013, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente (en adelante, **Decreto Legislativo N° 1013**)³⁰, se crea el OEFA.
12. Según lo establecido en los artículos 6° y 11° de la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, modificada por la Ley N° 30011³¹ (en adelante, **Ley de SINEFA**), el OEFA es un organismo público técnico especializado, con personería jurídica de derecho público interno, adscrito al Ministerio del Ambiente y encargado de la fiscalización, supervisión, control y sanción en materia ambiental.
13. Asimismo, en la Primera Disposición Complementaria Final de la Ley N° 29325 se dispone que mediante Decreto Supremo, refrendado por los sectores involucrados, se establecerán las entidades cuyas funciones de evaluación,

³⁰ **DECRETO LEGISLATIVO N° 1013, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente**, publicado en el diario oficial El Peruano el 14 de mayo de 2008.
Segunda Disposición Complementaria Final.- Creación de Organismos Públicos Adscritos al Ministerio del Ambiente

1. Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental

Créase el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA como organismo público técnico especializado, con personería jurídica de derecho público interno, constituyéndose en pliego presupuestal, adscrito al Ministerio del Ambiente y encargado de la fiscalización, la supervisión, el control y la sanción en materia ambiental que corresponde.

³¹ **LEY N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental**, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 5 de marzo de 2009, modificada por la Ley N° 30011, publicada en el diario oficial "El Peruano" el 26 de abril de 2013.

Artículo 6°.- Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA)

El Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) es un organismo público técnico especializado, con personería jurídica de derecho público interno, que constituye un pliego presupuestal. Se encuentra adscrito al MINAM, y se encarga de la fiscalización, supervisión, evaluación, control y sanción en materia ambiental, así como de la aplicación de los incentivos, y ejerce las funciones previstas en el Decreto Legislativo N° 1013 y la presente Ley. El OEFA es el ente rector del Sistema de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

Artículo 11°.- Funciones generales

Son funciones generales del OEFA: (...)

- c) Función fiscalizadora y sancionadora: comprende la facultad de investigar la comisión de posibles infracciones administrativas sancionables y la de imponer sanciones por el incumplimiento de obligaciones y compromisos derivados de los instrumentos de gestión ambiental, de las normas ambientales, compromisos ambientales de contratos de concesión y de los mandatos o disposiciones emitidos por el OEFA, en concordancia con lo establecido en el artículo 17. Adicionalmente, comprende la facultad de dictar medidas cautelares y correctivas.

supervisión, fiscalización, control y sanción en materia ambiental serán asumidas por el OEFA³².

14. Mediante Decreto Supremo N° 001-2010-MINAM³³ se aprobó el inicio del proceso de transferencia de funciones de supervisión, fiscalización y sanción en materia ambiental del Osinergmin³⁴ al OEFA, y mediante Resolución de Consejo Directivo N° 001-2011-OEFA/CD³⁵ se estableció que el OEFA asumiría las funciones de supervisión, fiscalización y sanción ambiental en materia de hidrocarburos en general y electricidad desde el 4 de marzo de 2011.
15. Por otro lado, el artículo 10° de la Ley N° 29325³⁶ y los artículos 19° y 20° del Reglamento de Organización y Funciones del OEFA aprobado por Decreto Supremo N° 013-2017-MINAM³⁷ disponen que el Tribunal de Fiscalización

32

LEY N° 29325.

Disposiciones Complementarias Finales

Primera. Mediante Decreto Supremo refrendado por los Sectores involucrados, se establecerán las entidades cuyas funciones de evaluación, supervisión, fiscalización, control y sanción en materia ambiental serán asumidas por el OEFA, así como el cronograma para la transferencia del respectivo acervo documentario, personal, bienes y recursos, de cada una de las entidades.

33

DECRETO SUPREMO N° 001-2010-MINAM, que aprueba el inicio del proceso de transferencia de funciones de supervisión, fiscalización y sanción en materia ambiental del OSINERGMIN al OEFA, publicado en el diario oficial «El Peruano» el 21 de enero de 2010.

Artículo 1°.- Inicio del proceso de transferencia de las funciones de supervisión, fiscalización y sanción en materia ambiental del OSINERGMIN al OEFA

Apruébese el inicio del proceso de transferencia de las funciones de supervisión, fiscalización y sanción en materia ambiental del Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería - OSINERGMIN, al Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA.

34

LEY N° 28964.

Artículo 18°.- Referencia al OSINERG

A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, toda mención que se haga al OSINERG en el texto de leyes o normas de rango inferior debe entenderse que está referida al OSINERGMIN.

35

RESOLUCIÓN DE CONSEJO DIRECTIVO N° 001-2011-OEFA/CD, aprueban aspectos objeto de la transferencia de las funciones de supervisión, fiscalización y sanción ambiental en materia de hidrocarburos en general y electricidad, entre OSINERGMIN y el OEFA, publicada en el diario oficial El Peruano el 3 de marzo de 2011.

Artículo 2°.- Determinar que la fecha en la que el OEFA asumirá las funciones de supervisión, fiscalización y sanción ambiental en materia de hidrocarburos en general y electricidad, transferidas del OSINERGMIN, será el 4 de marzo de 2011.

36

LEY N° 29325.

Artículo 10°.- Tribunal de Fiscalización Ambiental

10.1 El Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental (OEFA) cuenta con un Tribunal de Fiscalización Ambiental (TFA) que ejerce funciones como última instancia administrativa. Lo resuelto por el TFA es de obligatorio cumplimiento y constituye precedente vinculante en materia ambiental, siempre que esta circunstancia se señale en la misma resolución, en cuyo caso debe ser publicada de acuerdo a ley.

37

DECRETO SUPREMO N° 013-2017-MINAM, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del OEFA, publicado en el diario oficial El Peruano el 21 de diciembre de 2017.

Artículo 19°.- Tribunal de Fiscalización Ambiental

19.1 El Tribunal de Fiscalización Ambiental es el órgano resolutorio que ejerce funciones como segunda y última instancia administrativa del OEFA, cuenta con autonomía en el ejercicio de sus funciones en la emisión de sus resoluciones y pronunciamiento; y está integrado por Salas Especializadas en los asuntos de competencia del OEFA. Las resoluciones del Tribunal son de obligatorio cumplimiento y constituyen precedente vinculante en materia ambiental, siempre que esta circunstancia se señale en la misma resolución, en cuyo caso deberán ser publicadas de acuerdo a Ley.

19.2 La conformación y funcionamiento de la Salas del Tribunal de Fiscalización Ambiental es regulada

Ambiental (en adelante, TFA) es el órgano encargado de ejercer funciones como segunda y última instancia administrativa del OEFA en materia de sus competencias.

III. PROTECCIÓN CONSTITUCIONAL AL AMBIENTE

16. Previamente al planteamiento de las cuestiones controvertidas, esta sala considera importante resaltar que el ambiente es el ámbito donde se desarrolla la vida y comprende elementos naturales, vivientes e inanimados, sociales y culturales existentes en un lugar y tiempo determinados, que influyen o condicionan la vida humana y la de los demás seres vivientes (plantas, animales y microorganismos)³⁸.
17. En esa misma línea, el numeral 2.3 del artículo 2° de la LGA³⁹, prescribe que el ambiente comprende aquellos elementos físicos, químicos y biológicos de origen natural o antropogénico que, en forma individual o asociada, conforman el medio en el que se desarrolla la vida, siendo los factores que aseguran la salud individual y colectiva de las personas y la conservación de los recursos naturales, la diversidad biológica y el patrimonio cultural asociado a ellos, entre otros.
18. En esa situación, cuando las sociedades pierden su armonía con el entorno y perciben su degradación, surge el ambiente como un bien jurídico protegido. En ese contexto, cada Estado define cuánta protección otorga al ambiente y a los recursos naturales, pues el resultado de proteger tales bienes incide en el nivel de calidad de vida de las personas.
19. En el sistema jurídico nacional, el primer nivel de protección al ambiente es formal y viene dado por elevar a rango constitucional las normas que tutelan bienes ambientales, lo cual ha dado origen al reconocimiento de una “Constitución Ecológica” dentro de la Constitución Política del Perú, que fija las relaciones entre

mediante Resolución del Consejo Directivo del OEFA.

Artículo 20°.- Funciones del Tribunal de Fiscalización Ambiental

El Tribunal de Fiscalización Ambiental tiene las siguientes funciones:

- a) Conocer y resolver en segunda y última instancia administrativa los recursos de apelación interpuestos contra los actos administrativos impugnables emitidos por los órganos de línea del OEFA.
- b) Proponer a la Presidencia del Consejo Directivo mejoras a la normativa ambiental, dentro del ámbito de su competencia.
- c) Emitir precedentes vinculantes que interpreten de modo expreso el sentido y alcance de las normas de competencia del OEFA, cuando corresponda.
- d) Ejercer las demás funciones que establece la normativa vigente sobre la materia.

³⁸ Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente N° 0048-2004-AI/TC. Fundamento jurídico 27.

³⁹ Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, publicada en el diario oficial El Peruano el 15 de octubre de 2005.

Artículo 2°.- Del ámbito (...)

2.3 Entiéndase, para los efectos de la presente Ley, que toda mención hecha al “ambiente” o a “sus componentes” comprende a los elementos físicos, químicos y biológicos de origen natural o antropogénico que, en forma individual o asociada, conforman el medio en el que se desarrolla la vida, siendo los factores que aseguran la salud individual y colectiva de las personas y la conservación de los recursos naturales, la diversidad biológica y el patrimonio cultural asociado a ellos, entre otros.

el individuo, la sociedad y el ambiente⁴⁰.

20. El segundo nivel de protección al ambiente es material y viene dado por su consideración como: (i) principio jurídico que irradia todo el ordenamiento jurídico; (ii) derecho fundamental⁴¹, cuyo contenido esencial lo integra el derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida, y el derecho que dicho ambiente se preserve⁴²; y, (iii) conjunto de obligaciones impuestas a autoridades y particulares en su calidad de contribuyentes sociales⁴³.
21. Cabe destacar que en su dimensión como conjunto de obligaciones, la preservación de un ambiente sano y equilibrado impone a los particulares la obligación de adoptar medidas tendientes a prevenir, evitar o reparar los daños que sus actividades productivas causen o puedan causar al ambiente. Tales medidas se encuentran contempladas en el marco jurídico que regula la protección del ambiente y en los respectivos instrumentos de gestión ambiental.
22. Sobre la base de este sustento constitucional, el Estado hace efectiva la protección al ambiente, frente al incumplimiento de la normativa ambiental, a través del ejercicio de la potestad sancionadora en el marco de un debido procedimiento administrativo, así como mediante la aplicación de tres grandes grupos de medidas: (i) medidas de reparación frente a daños ya producidos; (ii) medidas de prevención frente a riesgos conocidos antes que se produzcan; y, (iii) medidas de precaución frente a amenazas de daños desconocidos e inciertos⁴⁴.
23. Bajo dicho marco normativo que tutela el ambiente adecuado y su preservación, este Tribunal interpretará las disposiciones generales y específicas en materia ambiental, así como las obligaciones de los particulares vinculadas a la tramitación del procedimiento administrativo sancionador.

⁴⁰ Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente N° 03610-2008-PA/TC. Fundamento jurídico 33.

⁴¹ **Constitución Política Del Perú.**

Artículo 2º.- Toda persona tiene derecho: (...)

22. A la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida.

⁴² Al respecto, el Tribunal Constitucional, en la sentencia recaída en el expediente N° 03343-2007-PA/TC, fundamento jurídico 4, ha señalado lo siguiente:

"En su primera manifestación, comporta la facultad de las personas de disfrutar de un medio ambiente en el que sus elementos se desarrollan e interrelacionan de manera natural y sustantiva. La intervención del ser humano no debe suponer, en consecuencia, una alteración sustantiva de la indicada interrelación. (...) Sobre el segundo acápite (...) entraña obligaciones ineludibles para los poderes públicos de mantener los bienes ambientales en las condiciones adecuadas para su disfrute. Evidentemente, tal obligación alcanza también a los particulares".

⁴³ Sobre la triple dimensión de la protección al ambiente se puede revisar la Sentencia T-760/07 de la Corte Constitucional de Colombia, así como la sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente N° 03610-2008-PA/TC.

⁴⁴ Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente N° 03048-2007-PA/TC. Fundamento jurídico 9.

IV. CUESTIÓN CONTROVERTIDA

24. La cuestión controvertida a resolver en el presente caso es determinar si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de Pluspetrol por no adoptar medidas de prevención y mitigación, a fin de evitar y reducir los impactos negativos al ambiente ocasionados por el derrame de combustible (gasolina) en el río Urubamba, producto del hundimiento de la nave "Yadhira" (matrícula PA-43026-BF) ocurrido el 23 de julio de 2013.

V. ANÁLISIS DE LA CUESTIÓN CONTROVERTIDA

V.1. Si correspondía declarar la responsabilidad administrativa de Pluspetrol por no adoptar medidas de prevención y mitigación, a fin de evitar y reducir los impactos negativos al ambiente ocasionados por el derrame de combustible (gasolina) en el río Urubamba, producto del hundimiento de la nave "Yadhira" (matrícula PA-43026-BF) ocurrido el 23 de julio de 2013

25. A fin de determinar si existió responsabilidad administrativa por parte del administrado por el hecho imputado, esta sala procederá a analizar el alcance de la obligación ambiental contenida en el artículo 3° del RPAAH, concordado con lo dispuesto en el artículo 74° y el numeral 75.1 del artículo 75° de la LGA.

Respecto al alcance de la obligación contenida en el artículo 3° del RPAAH, concordante con lo previsto en el artículo 74° y el artículo 75° de la LGA

26. Sobre este punto, debe precisarse que el Derecho Ambiental ha establecido principios generales y normas básicas, orientados a garantizar la protección del derecho fundamental a un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de la vida⁴⁵. Entre los principios generales más importantes para la protección del medio ambiente se encuentra el de prevención, recogido en el artículo VI del Título Preliminar de la LGA, en los términos siguientes:

Artículo VI.- Del principio de prevención

La gestión ambiental tiene como objetivos prioritarios prevenir, vigilar y evitar la degradación ambiental. Cuando no sea posible eliminar las causas que la

⁴⁵ Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el expediente N° 1206-2005-PA/TC. Fundamento jurídico 5.

Debe tomarse en cuenta lo señalado por el Tribunal Constitucional, en lo concerniente a los deberes del Estado en su faz prestacional relacionados con la protección del medio ambiente. Así, dicho órgano colegiado ha señalado:

"(...) En cuanto a la faz prestacional [el Estado], tiene obligaciones destinadas a conservar el ambiente de manera equilibrada y adecuada, las mismas que se traducen, a su vez, en un haz de posibilidades, entre las cuales puede mencionarse la de expedir disposiciones legislativas destinadas a que desde diversos sectores se promueva la conservación del ambiente. Queda claro que el papel del Estado no sólo supone tareas de conservación, sino también de prevención. En efecto, por la propia naturaleza del derecho, dentro de las tareas de prestación que el Estado está llamado a desarrollar, especial relevancia tiene la tarea de prevención y, desde luego, la realización de acciones destinadas a ese fin (...)"

Sentencia del 6 de noviembre de 2001, recaída en el Expediente N° 0018-2001-AI/TC. Fundamento jurídico 9.

generan, se adoptan las medidas de mitigación, recuperación, restauración o eventual compensación, que correspondan”.

27. Conforme al citado principio, se advierte que la gestión ambiental en materia de calidad ambiental se encuentra orientada por un lado, a ejecutar medidas para prevenir, vigilar y evitar la ocurrencia de un impacto ambiental negativo (también conocido como degradación ambiental)⁴⁶ y, por otro lado, a efectuar las medidas para mitigar, recuperar, restaurar y eventualmente compensar, según corresponda, en el supuesto de que el referido impacto ya haya sido generado.
28. Lo indicado guarda coherencia con lo señalado en el artículo 74° y el artículo 75° de la LGA, que establecen lo siguiente:

“Artículo 74.- De la responsabilidad general
Todo titular de operaciones es responsable por las emisiones, efluentes, descargas y demás impactos negativos que se generen sobre el ambiente, la salud y los recursos naturales, como consecuencia de sus actividades. Esta responsabilidad incluye los riesgos y daños ambientales que se generen por acción u omisión”.

“Artículo 75.- Del manejo integral y prevención en la fuente
75.1 El titular de operaciones debe adoptar prioritariamente medidas de prevención del riesgo y daño ambiental en la fuente generadora de los mismos, así como las demás medidas de conservación y protección ambiental que corresponda en cada una de las etapas de sus operaciones, bajo el concepto de ciclo de vida de los bienes que produzca o los servicios que provea, de conformidad con los principios establecidos en el Título Preliminar de la presente Ley y las demás normas legales vigentes”.

29. De las normas antes mencionadas, se desprende que la responsabilidad de los titulares de operaciones comprende no solo los daños ambientales generados por su actuar o su falta de actuación como resultado del ejercicio de sus actividades, sino que dicho régimen procura, además, la ejecución de medidas de prevención (efectuadas de manera permanente y antes de que se produzca algún tipo de impacto), así como también mediante medidas de mitigación (ejecutadas ante riesgos conocidos o daños producidos).

⁴⁶ Se entiende por degradación ambiental al impacto ambiental negativo, esto es “cualquier alteración de las propiedades físicas, químicas biológicas del medio ambiente, causada por cualquier forma de materia o energía resultante de las actividades humanas, que directa o indirectamente afecten: a) la salud, la seguridad el bienestar de la población b) las actividades sociales y económicas, c) las condiciones estéticas y sanitarias del medio ambiente, d) la calidad de los recursos ambientales”.

Resolución del Consejo Nacional de Medio Ambiente (Conama) N° 1/86, aprobada en Río de Janeiro (Brasil) el 23 de enero de 1986. Cabe indicar que el Conama es el órgano superior del Sistema Nacional de Medio Ambiente de Brasil, conforme a lo dispuesto en el Decreto N° 88.351 del 1 de junio de 1983.

De manera adicional, debe señalarse que, de acuerdo con el artículo 4° del Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos aprobado por del Decreto Supremo N° 015-2006-EM, constituye un impacto ambiental el efecto causado por las acciones del hombre o de la naturaleza en el ambiente natural y social, los cuales pueden ser positivos o negativos.

30. En concordancia con lo antes expuesto, debe indicarse que en el artículo 3° del RPAAH⁴⁷, se establece el régimen general de la responsabilidad ambiental de los titulares de las actividades de hidrocarburos, en los términos siguientes:

“Artículo 3°.- Los Titulares a que hace mención el Artículo 2 son responsables por las emisiones atmosféricas, las descargas de efluentes líquidos, las disposiciones de residuos sólidos y las emisiones de ruido, desde las instalaciones o unidades que construyan u operen directamente o a través de terceros, en particular de aquellas que excedan los Límites Máximos Permisibles (LMP) vigentes, y cualquier otra regulación adicional dispuesta por la autoridad competente sobre dichas emisiones, descargas o disposiciones.

Son asimismo responsables por los Impactos Ambientales que se produzcan como resultado de las emisiones atmosféricas, descargas de efluentes líquidos, disposiciones de residuos sólidos y emisiones de ruidos no regulados y/o de los procesos efectuados en sus instalaciones por sus actividades. Asimismo, son responsables por los Impactos Ambientales provocados por el desarrollo de sus Actividades de Hidrocarburos y por los gastos que demande el Plan de Abandono”.

31. Esta sala advierte que el régimen general de la responsabilidad ambiental regulado en el artículo 3° del RPAAH, contempla tanto los impactos ambientales negativos que podrían generarse; así como, aquellos efectivamente producidos como consecuencia de las operaciones de hidrocarburos.
32. En ese sentido, tal como se señaló en el considerando 29 de la presente resolución, dicho régimen exige a cada titular efectuar las medidas de prevención (de manera permanente y antes de que se produzca algún tipo de impacto) y mitigación (ejecutadas ante riesgos conocidos o daños producidos) según corresponda, con el fin de evitar y minimizar algún impacto ambiental negativo⁴⁸.
33. De acuerdo con ello, a efectos de verificar el cumplimiento de la mencionada disposición, esta sala procederá, a continuación, a analizar si, al momento de la Supervisión Especial 2013, Pluspetrol efectuó las medidas de prevención y mitigación con el fin de evitar y minimizar el impacto ambiental negativo del derrame.
34. Ahora bien, cabe indicar lo señalado por la DS en el Informe de Supervisión respecto de la descripción del derrame materia de análisis, en donde el supervisor señaló lo siguiente:

⁴⁷ Norma vigente al momento de la Supervisión. Actualmente, derogada por el Decreto Supremo N° 039-2014-EM que aprueba el actual Reglamento para la Protección Ambiental en las Actividades de Hidrocarburos, publicado en el diario oficial El Peruano el 12 de noviembre de 2014.

⁴⁸ Criterio similar utilizado en las Resoluciones N° 063-2015-OEFA/TFA-SEE de fecha 21 de diciembre de 2015, N° 055-2016-OEFA/TFA-SME de fecha 19 de diciembre de 2016, N° 034-2017-OEFA/TFA-SME de fecha 28 de febrero de 2017, N° 029-2017-OEFA/TFA-SMEPIM de fecha 9 de agosto de 2017, N° 030-2017-OEFA/TFA-SMEPIM de fecha 15 de agosto de 2017, N° 078-2017-OEFA/TFA-SMEPIM de fecha 29 de noviembre de 2017, N° 086-2017-OEFA/TFA-SMEPIM de fecha 19 de diciembre de 2017, N° 090-2017-OEFA/TFA-SMEPIM de fecha 22 de diciembre de 2017, entre otras.

“6. Matriz de Verificación de Compromisos y Descripción y Análisis de la Vista de Supervisión

(...)

6.2. Descripción y Análisis de la Visita de Supervisión

TABLA N° 4 – DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS

(...)

DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS

(...)

Durante el primer evento ocurrido el 23 de julio de 2013, se derramó 70 galones de gasolina (aproximadamente 1.6 barriles) de la embarcación “YADHIRA”. Al respecto, la empresa no informa sobre las acciones de control y limpieza realizada ante el derrame de hidrocarburos.

(...) las personas integrantes del PMAC, apreciaron en la orilla del río, el tanque de combustible de la embarcación YADHIRA, lleno de agua, así como iridiscencia de hidrocarburos en el agua.(...)

6.3 Hallazgos

(...)

DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO N°1

De la revisión de la información remitida por la empresa PLUSPETROL y que se adjunta en el anexo II del presente informe, relacionada al derrame de CaCO₃ del día 23 de julio de 2013, se determina que en dicho evento, además del derrame de CaCO₃ se han derramado 70 galones de combustible (aproximadamente 1.6 barriles de combustible) de la embarcación “YADHIRA” los cuales no han sido recuperados ni mitigados.

(...)

En consecuencia, se determina que PLUSPETROL no ha ejecutado actividades de mitigación al haberse derramado 70 galones de combustibles en el Río Urubamba. (...)

MEDIOS PROBATORIOS

Ver Anexo II.

- Reportes preliminares de emergencias ambientales remitido vía correo electrónico por la empresa PLUSPETROL los días 24 y 26 de julio de 2013, con relación al derrame de CaCO₃
- Reportes finales de los eventos ocurridos en 23 y 25 de julio de 2013.

(...)

DESCRIPCIÓN DEL HALLAZGO N° 2

De acuerdo a las guías de remisión N°s 016-43225 y 016-43257 de la empresa PLUSPETROL se determina que las embarcaciones: “YADHIRA” con Matrícula N°PA-43026-BF y “ROSALINDA III” con Matrícula N° PA-422289-BF trasportaban 5820 kg de CaCO₃, lo que equivale a 6 m³ carga por cada embarcación.

De las manifestaciones del Motorista y Puntero, encargados del transporte de carga de las embarcaciones que se hundieron en la zona Selva Verde del río Urubamba se desprende que el peso y altura de la carga transportado era demasiado para el tipo de embarcación. Por lo que recomendaron bajar el peso y altura de la carga para el transporte fluvial. Estas recomendaciones han sido tomadas por la empresa PLUSPETROL como una de las acciones correctivas.

Del requerimiento de información realizada en el proceso de supervisión, se determina que la empresa no ha remitido al OEFA las autorizaciones emitidas por la Autoridad Competente con relación al

peso muerto y/o capacidad de carga de transporte para ambas embarcaciones que se hundieron en la Zona Selva Verde.

Por tanto, se sugiere a la Coordinación de Hidrocarburos solicitar formalmente dicha información a la Autoridad Competente con la finalidad de verificar el cumplimiento del compromiso que tiene PLUSPETROL, especificando en sus estudios ambientales en relación de verificación de la capacidad de carga que no sean excedidos de acuerdo al diseño de la embarcación.

MEDIOS PROBATORIOS

Ver Anexo II.

- Certificados de matrícula de naves y artefactos navales emitida [sic] por la Dirección General de Capitanías y Guardacosta, las embarcaciones "ROSALINDA III" y "YADHIRA".
- Guías de remisión N°s 016-43225 y 016-43257 de la empresa PLUSPETROL.
- Reportes finales de los eventos ocurridos los días 23 y 25 de julio del 2013.

(Énfasis agregado)

35. En ese sentido, en la Resolución Subdirectoral la SDI señaló, con relación a las medidas de prevención, que:

"(...) se desprende que Pluspetrol no habría adoptado las siguientes medidas a fin de reducir el riesgo de hundimiento de la embarcación y consecuente derrame de setenta (70) galones de combustible (gasolina):

- (i) Verificar el aseguramiento de la carga a la embarcación.*
- (ii) Disminuir el peso de la carga.*
- (iii) Disminuir la altura de los pallets.*
- (iv) Esperar a que se disipe la corriente creada por el paso de embarcaciones anteriores para cruzar el río".*

36. Por otro lado, con relación a las medidas de mitigación de impactos negativos al ambiente, la SDI indicó que (...) *la Dirección de Supervisión detectó que Pluspetrol no habría ejecutado las acciones de mitigación de los impactos negativos generados en el río Urubamba producto del derrame de combustible ocurrido el 23 de julio de 2013 (...)*".

37. Posteriormente, la DFSAI determinó la responsabilidad administrativa de Pluspetrol referida a no haber adoptado las medidas de prevención y mitigación, a fin de evitar y reducir los impactos negativos al ambiente ocasionados por el derrame de combustible ocurrido el 23 de julio de 2013, incumpliendo con lo establecido en el artículo 3° del RPAAH y de los artículos 74° y 75° de la LGA.

Con relación a las medidas de prevención antes del derrame

38. En su recurso de apelación, el administrado señaló que presentó ante el OEFA las acciones de mitigación que se concretan operativamente en los procedimientos INS-PERMA-06-01 Transporte de Carga en Embarcaciones menores, PRAC-PERMA 05-01 Procedimiento de Tránsito Fluvial, INS-PERMA-06-01 Botes Custodio, los cuales están dirigidos a asegurar la adecuada

capacitación del personal para reducir a niveles tolerables. Mediante dichos procedimientos, el administrado busca prevenir la posible ocurrencia de eventos no deseados.

39. Asimismo, Pluspetrol señaló que se trataba de un convoy que cruzaba el río, el cual cumplía con los procedimientos precitados, siendo que solo cuando la nave “Yadhira” (cuarta en pasar) cruzaba se formó de manera intempestiva un remolino que fue la causa inmediata del evento.
40. Sobre el particular, cabe indicar que si bien los procedimientos mencionados por Pluspetrol — (i) INST-PERMAL-06-01, (ii) PRAC-PERMAL 05-01 y (iii) INS-PERMAL-06-01—, forman parte del Plan de Contingencias⁴⁹, de la revisión de la sección de Controles Operativos de los Riesgos Significativos en Actividades del Proceso de Transporte Fluvial, se advierten controles operativos han sido previstos para evitar otro tipo de eventos y riesgos tal como se observa a continuación:

“3.10.2.3 Controles Operativos de los Riesgos Significativos en Actividades del Proceso de Transporte Fluvial

Tabla N°13. Controles Operativos de Riesgos Significativos- Tránsito Fluvial

N°	Actividad	Descripción del Peligro	Evento Peligroso	Daño	Controles Operativos			Riego Residual			Valoración
					Maquinaria (Especificación, Mantenimiento)	Método (Procedimiento o Criterio operacional)	Mano de Obra (Capacitación y Sensibilización)	P	S	R	
(...)											
5	Transporte de carga- Embarcaciones menores	Accidente vehicular choque con otras embarcaciones.	Transitar por zonas de río (sic) ciegas (curvas cerradas) a gran velocidad y/o descuido de los tripulantes.	Golpes, lesiones graves			INS-PERMAL-06-01 Transporte de Carga en Embarcaciones menores/ PRAC-PERMAL 05-01 Procedimiento de Tránsito Fluvial	Refuerzo al personal en Procedimiento de tránsito fluvial y transporte de carga.	3	2	6
6	Transporte de carga- Embarcaciones menores	Choque contra objetos inmóviles por bajo nivel del río (rocas)	Tránsito por zonas Críticas, en épocas de vaciante de río	Hundimiento, pérdidas materiales y equipos.			INS.PERMAL-06-01 Transporte de Carga en Embarcaciones menores./ INS-PERMAL-06-01 Botes Custodio	Refuerzo al personal de los Custodios en Curso de Custodia Defensiva	3	2	6

41. No obstante ello, esta sala observa, de la revisión del expediente, que Pluspetrol no ha presentado medio probatorio que acredite el cumplimiento e implementación de los controles operativos antes indicados, a fin de demostrar que controló los riesgos en el desarrollo del transporte de carga por el río Urubamba.
42. Asimismo, corresponde señalar que, inclusive si la nave “Yadhira” fue la cuarta en cruzar del convoy, Pluspetrol debió prever el riesgo que implicaba transitar por la una zona crítica (zona de remolinos), siendo que debió desplegar acciones preventivas necesarias a fin de evitar un posible derrame como el ocurrido, entre dichas acciones podemos mencionar la espera del trayecto de la embarcación

⁴⁹ Página 63 y 64 del Plan de Contingencia del Lote 88 y Lote 56.

hasta que el remolino se disipe, la modificación de la ruta adoptada o la reducción de la carga.

43. En efecto, de la revisión de las manifestaciones del puntero y motorista, se desprende que la zona donde ocurrió el evento es tomada como un “punto crítico”, donde tienden a formarse remolinos, con lo cual se conocía de la posibilidad de que se formara uno.
44. En consecuencia, este colegiado considera que Pluspetrol incumplió con su deber de prevención, por lo que corresponde desestimar los argumentos planteados por el administrado en este extremo de su recurso de apelación.
45. Por otro lado, Pluspetrol señaló, con relación a “(...) *las medidas correctivas ejecutadas de manera voluntaria (...)*”⁵⁰, que las mismas no implican una aceptación de responsabilidad ni mucho menos que se atribuye el hundimiento de la embarcación por la falta de implementación de dichas medidas, pues el hundimiento ocurrió inesperadamente al ingresar en una zona de remolinos, generando la inestabilidad de la embarcación y no por sobre carga o falta de difusión.
46. Sobre el particular, corresponde señalar, de conformidad con el Informe de Supervisión, que tanto el motorista como el puntero advirtieron que el peso y la altura de la carga transportada era demasiada para el tipo de embarcación, lo cual se advierte de las manifestaciones que se encuentran adjuntas al Reporte Final de Emergencias⁵¹.
47. Asimismo, cabe señalar que, en atención al derrame ocurrido el 23 de julio de 2013, el administrado señaló —conforme a lo descrito en el Reporte Final de Emergencias— que las medidas a adoptar, a fin de evitar un evento como el acontecido, son las siguientes:

- “1. **Re inducción a la tripulación fluvial sobre la responsabilidad de verificación del atrincado de la carga antes del zarpe.**
2. **Disminución en 500 Kg de carga a transportarse en las embarcaciones en las condiciones actuales del río.**

⁵⁰ Pluspetrol indicó que de manera proactiva planteó una serie de medidas a fin de minimizar el transporte de su carga, mas no incumplió ningún dispositivo legal:

- “1. *Re inducción a la tripulación fluvial sobre la responsabilidad de verificación del atrincado de la carga antes del zarpe.*
2. *Disminución en 500 Kg de carga a transportarse en las embarcaciones en las condiciones actuales del río.*
3. *Actualización del Análisis de Riesgo del transporte de carga en embarcaciones menores.*
4. *Actualización del instructivo de transporte de carga en embarcaciones menores.*
5. *Verificación del embarque y trincado seguro de los Pallets de carga sólida e bote de carga antes del zarpe del puerto de Santa Rosa.*
6. *Difusión del análisis de riesgo de tareas consignadas identificando el riesgo de transporte de carga se caen pallets a los tripulantes de los convoyes.*
7. *Difusión de accidente de tránsito al personal tripulante de los convoyes de carga”.*

⁵¹ Documento contenido en el disco compacto que obra a folio 6.

3. *Actualización del Análisis de Riesgo del transporte de carga en embarcaciones menores.*
 4. *Actualización del instructivo de transporte de carga en embarcaciones menores.*
 5. **Verificación del embarque y trincado seguro de los Pallets de carga sólida en bote de carga antes del zarpe del puerto de Santa Rosa.**
 6. *Difusión del análisis de riesgo de tareas consignadas identificando el riesgo de transporte de carga seca en pallets a los tripulantes de los convoyes.*
 7. *Difusión de accidente de tránsito al personal tripulante de los convoyes de carga”. (Énfasis agregado)*
48. Adicionalmente, es pertinente señalar que en el EIA para la Ampliación del Programa de Perforación de Desarrollo en el Lote 56⁵², se comprometió a lo siguiente:

“11. PLAN DE CONTINGENCIAS

(...)

11.9 FASES DE UNA EMERGENCIA

(...)

11.9.1 Fase de Prevención

(...)

11.9.1.6 Prevención de Accidentes Fluviales

*Para prevenir accidentes fluviales, se debe verificar que se cumpla con todas las normas de seguridad previa a la autorización de navegabilidad de la embarcación, así como no exceder con la capacidad de carga de acuerdo al diseño de la embarcación, así como **no exceder con la capacidad de carga de acuerdo al diseño de la embarcación.** Mantener la comunicación fluida entre la embarcación y el radio operador, asimismo cumplir con el Reglamento de Tráfico fluvial para el Bajo Urubamba”. (Énfasis agregado).*

49. Conforme a lo glosado, se puede observar que Pluspetrol se encuentra obligado a no exceder la capacidad de carga, de acuerdo al diseño de la embarcación, a fin de evitar la ocurrencia de accidentes fluviales.
50. Sobre el particular, es pertinente indicar que el administrado no ha presentado medio probatorio que acredite el cumplimiento de dicha obligación durante el presente procedimiento administrativo sancionador ni durante las acciones de supervisión realizadas por el OEFA, pese al requerimiento de información relacionado a la carga de la embarcación durante la Supervisión Especial 2013⁵³.

⁵² Página 144 del Plan de Manejo Ambiental del Estudio de Impacto Ambiental para la Ampliación del Programa de Perforación de Desarrollo en el Lote 56 contenida en el disco compacto que obra a folio 6.

⁵³ Conforme con el Informe de Supervisión, la DS consignó que:

“(…) Del requerimiento de información realizada (sic) en el proceso de supervisión, se determina que la empresa no ha remitido al OEFA las autorizaciones emitidas por la Autoridad Competente con relación al peso muerto y/o capacidad de carga de transporte para ambas embarcaciones que se hundieron en la Zona Selva Verde”.

51. En ese sentido, corresponde señalar que, teniendo en consideración: (i) las manifestaciones de los participantes del derrame ocurrido el 23 de julio de 2013 (motorista y puntero); (ii) las medidas correctivas que el administrado ha decidido adoptar en función al derrame previamente señalado referidas a la carga de la embarcación; y (iii) que el administrado no ha acreditado el cumplimiento de la carga permitida en cumplimiento de su instrumento de gestión ambiental, se debe concluir que Pluspetrol Norte no adoptó las medidas de prevención referidas al control del peso de la carga, a fin de evitar el derrame materia de análisis⁵⁴.
52. Ahora bien, cabe reiterar lo señalado en los considerandos 45 y 46 de la presente resolución, los cuales advierten que Pluspetrol debió prever que transitaba por una zona de remolinos calificada como "punto crítico", siendo que debió desplegar acciones preventivas necesarias a fin de evitar un posible derrame como el ocurrido, entre dichas acciones podemos mencionar la reducción de la carga.
53. Asimismo, cabe tener en consideración que en la Ayuda Memoria del Incidente remitida por el PMAC-BU⁵⁵ se señaló que el hundimiento de la nave "(...) fue causada por la fuerza del remolino en el 'mal paso' que existe en el río (...)".⁵⁶
54. Por todo lo expuesto, esta sala considera que Pluspetrol debió adoptar medidas de prevención a efectos de evitar que no se excediera la capacidad de carga de la embarcación y el riesgo que implica transitar por la zona crítica (zona de remolinos), por lo que corresponde desestimar los argumentos expuestos por el administrado.

Con relación a las medidas de mitigación

55. Por otro lado, Pluspetrol señaló que activó el Plan de Contingencias de manera inmediata a fin de, primero, poner en buen recaudo a la tripulación y, posteriormente, realizar la limpieza del cuerpo de agua.


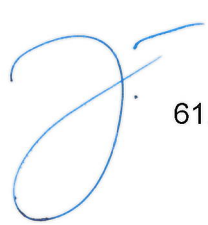

⁵⁴ Afirmación realizada de conformidad con lo señalado en el Informe de Supervisión Especial contenido en el disco compacto de obra en el folio 6 del Expediente, en el cual se establece lo siguiente:

"De las manifestaciones del Motorista y Puntero, encargados del transporte de carga de las embarcaciones que se hundieron en la zona Selva Verde del río Urubamba se desprende que el peso y altura de la carga transportado era demasiado para el tipo de embarcación. por lo que recomendaron bajar el peso muerto y/o capacidad de transporte para ambas embarcaciones que se hundieron en la Zona Selva Verde

Del requerimiento de información realizada en el proceso de supervisión, se determina que la empresa no ha remitido al OEFA las autorizaciones emitidas por la Autoridad Competente con relación al peso muerto y/o capacidad de carga de transporte para ambas embarcaciones que se hundieron en la Zona Selva Verde."

⁵⁵ El Programa de Monitoreo Ambiental Comunitario del Bajo Urubamba (PMAC-BU), se encuentra a cargo de atender los impactos ambientales y sociales de las operaciones de Pluspetrol en el Proyecto Camisea.

⁵⁶ La Ayuda Memoria del Incidente se encuentra contenida en el disco compacto que obra en la folio 6 del Expediente.

- 
56. En esa línea, señaló que cumplió con la Etapa 1 y 2 del Plan de Contingencias, así como la verificación de las condiciones del recurso hídrico mediante un monitoreo del río aguas arriba y abajo del evento, de conformidad Guía para la Planificación de Contingencias ante Derrames de Hidrocarburos en Agua/PIEDA-ARPE.
57. Asimismo, señaló que no era aplicable la implementación de alguna de las técnicas de contención (barreras de contención, desviación del río u otros) por las características del hidrocarburo derramado, debido a que estos equipos se implementan para la recuperación de hidrocarburos pesados y son de respuesta inmediata una vez sucedido el evento.
58. Al respecto, se debe señalar que el presente procedimiento administrativo sancionador se encuentra referido a la obligación del administrado referido a realizar acciones de mitigación.
59. En ese sentido, corresponde precisar que, si bien en el presente procedimiento administrativo sancionador se habrían evaluado como medidas de mitigación las acciones de control contenidas en el Plan de Contingencias alegadas por el administrado, esta sala considera que el análisis de la conducta infractora materia de evaluación debe profundizar, no sólo en cuanto a las actividades incluidas en dicho instrumento como estándar mínimo de una medida orientada a la mitigación del impacto negativo al ambiente, sino en las acciones concretas de mitigación orientadas a minimizar los impactos ambientales producto del derrame producido.
60. Ahora bien, es oportuno mencionar que, entre las acciones que incluye el Plan de Contingencias del administrado, se encuentran:
- Comunicación a la brevedad posible del derrame.
 - Inspección y evaluación del evento ocurrido.
 - Ejecución segura de las acciones del Grupo de Control de Derrames.
 - Técnicas de contención para limitar la extensión del derrame o excluirlo de áreas vulnerables. Las técnicas de uso primario son las barreras para contención de ríos, barreras para desviación de ríos y botalonar en río para desviar el hidrocarburo.
 - Todas estas acciones deben ser conducidas de modo que se minimice el área de impacto de la operación de la limpieza en sí.
- 
61. Tal como se desprende, de las actividades descritas, únicamente las barreras de contención de ríos calificarían propiamente como acciones concretas de mitigación.
- 

62. Ahora bien, en tanto la conducta infractora está referida a la falta de adopción de acciones de mitigación, este tribunal considera necesario evaluar si efectivamente el administrado realizó medidas a fin de minimizar los impactos negativos en el ambiente. En efecto, cabe señalar que se pueden realizar acciones de mitigación referidas no sólo a evitar que el cuerpo de agua impactado se extienda siguiendo el flujo del río a otras zonas (barreras de contención).
63. Cabe resaltar que, una vez que se haya realizado la contención de aguas, se puede realizar la limpieza de las mismas, a través de algún mecanismo de succión a fin de recuperar la sustancia derramada. Por su parte, en cuanto a la protección a las orillas, bordes o rocas del río, se pueden realizar acciones de limpieza de forma manual o mediante la utilización de mangueras a presión, con la finalidad de retirar el material impregnado.
64. Siendo ello así, el tribunal enfocará su análisis en función a las acciones de mitigación antes descritas que pudieron realizarse ante el derrame ocurrido.
65. En esa línea, debe indicarse que si bien la acción de poner a buen recaudo a la tripulación realizada por el administrado se encuentra orientada a salvaguardar la vida humana, esta no forma parte de ninguna de las acciones de mitigación establecidas en los considerados previos. Cabe agregar que, conforme al Reporte Final de Emergencias del administrado, se tiene que la tripulación fue auxiliada por una embarcación que se encontraba cerca del lugar del evento y no por el propio administrado.
66. Asimismo, respecto a lo señalado por el apelante sobre las Etapas del Plan de Contingencias que realizó (Etapa 1 y Etapa 2) y la limpieza al cuerpo del agua que efectuó, se advierte que Pluspetrol no cumplió con mitigar el impacto negativo al ambiente, en tanto como se señaló en los considerados previos únicamente las barreras de contención calificarían como medidas de mitigación.
67. Por otro lado, con relación a lo indicado por el administrado sobre el cumplimiento de la Guía 4, se tiene que Pluspetrol en su Reporte Final de Emergencia indicó las acciones que habría realizado tras el derrame de la gasolina producto del hundimiento de la embarcación "Yadhira" tal como se detalla a continuación:

¿Se puso en marcha el Plan de Contingencias) Sí (x) No () Explicar:
- La tripulación es auxiliada por una embarcación que se encontraba cerca al lugar del evento
- Comunicación radial de la emergencia a la Base Malvinas (central de radio) para activar el Plan de Contingencia.
- El personal de Central Radio Malvinas comunica al jefe de Transporte sobre el evento, quien a su vez comunica al personal de Medio Ambiente.
- La brigada de emergencia se transporta hacia la zona del evento de manera inmediata.
- La supervisión de Medio Ambiente es acompañada por el laboratorio ambiental para el monitoreo del agua en la zona del evento.

68. Del texto antes citado, se observa que ninguna de las acciones realizadas por Pluspetrol ha sido para mitigar los impactos ambientales producidos por el derrame. Asimismo, ninguna de las acciones previstas estuvo relacionada a la limpieza del cuerpo del agua o mitigar el derrame de combustible producto del hundimiento de la nave "Yadhira".
69. A mayor abundamiento, cabe agregar que el administrado, en su escrito de descargo contra la Resolución Subdirectoral, reconoció no haber implementado alguna de las técnicas de contención (barreras de contención, desviación del río u otros) previstas en la Guía 4⁵⁷.
70. Por lo antes expuesto, esta sala considera que el administrado no realizó acciones de mitigación a fin de minimizar los impactos negativos en el ambiente ocasionado por el derrame de combustible en el río Urubamba, producto del hundimiento de la embarcación "Yadhira", por lo cual Pluspetrol no cumplió con la limpieza del cuerpo del agua.
71. Finalmente, el apelante agregó que en ninguna norma se establece un mínimo de segundos, minutos u horas en el que se debe efectuar la limpieza, sino de manera razonable realizar la misma en el menor tiempo posible, a fin de que no afecte al medio ambiente.
72. Sobre el particular, se debe señalar que el administrado no desplegó ninguna acción de mitigación ni ninguna técnica de contención preestablecida en algún instrumento, siendo que no se advierte medio probatorio que acredite el desarrollo de las mismas.
73. Asimismo, debe mencionarse que, teniendo en consideración la finalidad de las acciones de mitigación, esto es, efectuar medidas o actividades orientadas a

⁵⁷ El administrado señaló expresamente en su escrito de descargos contra la Resolución Subdirectoral lo siguiente:

"(...) se definió que no era aplicable la implementación de barreras de contención y/o desviación de ríos u otros, debido a que estos equipos se implementan para la recuperación de hidrocarburos pesados y son de primera respuesta, es decir, de manera inmediata una vez sucedido el evento".

minimizar o atenuar los impactos negativos que se puedan generar en el ambiente, es claro que estas deben realizarse de forma inmediata.

74. Cabe agregar que, el Reglamento del Tráfico Fluvial para el Bajo Urubamba señala que las acciones de control deben realizarse de manera inmediata, considerando las características de los hidrocarburos y el caudal del río Urubamba⁵⁸.
75. Por otro lado, corresponde señalar que de la revisión de la Ayuda Memoria del Incidente elaborado por el PMAC-BU⁵⁹, que participó en las acciones realizadas por Pluspetrol, se puede observar que el hundimiento tuvo lugar a las 8:10 am y que a las 12:30 pm, aproximadamente, la comisión de verificación integrada por el personal de Pluspetrol, CORPLAB y el encargado del PMAC-BU llegó al sitio del accidente donde se pudo apreciar el tanque de combustible lleno de agua e iridiscencias de hidrocarburo en el agua del río, en el que el personal de CORPLAB procedió al recojo de las muestras de agua, tanto aguas abajo como arriba. Al respecto, el PMAC-BU señaló en la Ayuda Memoria del Incidente que se debe tener en cuenta que dichos datos corresponden a un poco más de cuatro (4) horas de ocurrido el accidente.
76. De lo expuesto, se advierte que, si bien el administrado acudió al lugar del evento y monitoreó el agua del río, a través de la muestras de agua, dicha acción fue realizada cuatro (4) horas después del hundimiento de la nave "Yadhira", tiempo en el cual no se realizó ninguna otra acción para impedir la propagación de los efectos adversos de la gasolina en el agua del Río Urubamba, siendo que incluso cuando arribaron al lugar del incidente se evidenciaba iridiscencia en la superficie del agua, frente a la cual no se desplegó ninguna acción de control para realizar la limpieza de río Urubamba.
77. En ese sentido, esta sala considera que Pluspetrol no implementó acciones de mitigación, a fin de minimizar los impactos negativos que se pudieran generar en el ambiente por el derrame del combustible, con lo cual se debe desestimar lo señalado por el administrado en este extremo.

Sobre el impacto negativo al ambiente

78. Antes de entrar a analizar los argumentos del administrado respecto al impacto negativo generado en el ambiente, se debe traer a colación, de forma reiterada, lo

⁵⁸ En el Reglamento del Tráfico Fluvial para el Bajo Urubamba recogido en su Plan de Manejo Ambiental del EIA para la Ampliación de las instalaciones de las Planta de Gas Las Malvinas se establece lo siguiente:

"6.4 NORMAS DE NAVEGACIÓN PARA CON LA POBLACIÓN Y EL MEDIO AMBIENTE

A continuación se enuncian las medidas de prevención y mitigación definidas para llevar a cabo el transporte fluvial. (...)

- *Si ocurre algún accidente y se derrama combustible en el río, Pluspetrol estará preparado para aplicar de inmediato un plan de contingencia en coordinación con las comunidades más cercanas. Este tipo de accidentes se registrará en un informe escrito". (Énfasis agregado)*

⁵⁹ Documento contenido en el disco compacto que obra a folio 6.

expuesto en los considerandos 27 a 34 de la presente resolución, siendo que en atención a los artículos 74° y 75° de la LGA y el artículo 3° del RPAAH, el régimen general de la responsabilidad ambiental de los titulares de las actividades de hidrocarburos contempla los impactos ambientales negativos que podrían generarse y los efectivamente producidos como consecuencia de las operaciones de hidrocarburos. En ese sentido, dicho régimen atribuye responsabilidad por la generación de algún impacto ambiental negativo.

79. Asimismo, cabe señalar que los impactos ambientales negativos⁶⁰ están referidos a cualquier modificación adversa de los componentes del ambiente o de la calidad ambiental. Siendo ello así, la existencia de un impacto ambiental negativo con relación a un bien jurídico protegido, podría configurarse a través de un daño ambiental potencial o real.⁶¹
80. En ese sentido, se observa que dicho régimen atribuye responsabilidad administrativa por la generación de algún impacto ambiental negativo (el cual podría configurar un daño ambiental potencial o real), el cual está referido a cualquier modificación adversa de los componentes del ambiente o de la calidad ambiental.
81. Ahora bien, en el caso en concreto, se tiene que del monitoreo realizado por el administrado registró ausencia de cualquier alteración sin evidencia de trazas de combustible (valor de TPH por debajo del límite de detección y ECA). De manera posterior se ha mantenido el monitoreo de la calidad del agua superficial del río Urubamba, a través del monitoreo periódico, siendo las estaciones medidas en el ámbito aledaño al evento las denominadas L56-URU-CR-13 (702527, 8721900) y la L56-URU-CR-14 (703231,8722898), registrando a lo largo del tiempo resultados dentro de la tendencia prevista, sin alteración en su calidad.
82. Con relación a ello, el apelante concluyó que no se han excedido los estándares de calidad ambiental del agua, con lo cual queda acreditado que no existe impacto ambiental, en tanto que son dichos estándares los indicadores para probar si existe o no daño ambiental, y es precisamente lo que Pluspetrol ha realizado mediante monitoreo de la calidad de agua superficial.
83. Al respecto, corresponde señalar que el resultado del monitoreo realizado por el administrado no resulta representativo, toda vez que el monitoreo fue realizado cuatro (4) horas después de ocurrido el derrame de los setenta (70) galones el producto del hundimiento de la embarcación "Yadhira".

⁶⁰ El impacto negativo a un bien jurídico es definido como una alteración negativa al medio ambiente como resultado total o parcial de los aspectos ambientales de una organización.

⁶¹ Criterio utilizado en la Resolución N° 055-2016-OEFA/TFA-SME.

84. Asimismo, independientemente de lo antes mencionado, si bien el resultado del monitoreo no mostró una alteración en el cuerpo del agua, se debe tener en cuenta que el administrado ha incurrido en el incumplimiento de la obligación prevista en el artículo 3 del RPAAH, pues la sola presencia de combustible en el río Urubamba conlleva un riesgo y/o peligro al medio ambiente.
85. Al respecto, debe tenerse en cuenta la cantidad de horas transcurridas hasta que se realizó la toma de la muestra y que la gasolina es un compuesto de alta toxicidad, letal por el contacto para los seres vivos y su solo vertimiento en matrices como suelo y cuerpos de agua representa un impacto potencial a la biota (peces y plantas); especialmente cuando no todos los componentes tóxicos de la gasolina se evaporan por lo que son transportados por la corriente⁶².
86. Considerando lo antes mencionado, de forma general se tiene que los derrames de hidrocarburos se distinguen en persistentes y no persistentes, involucrando procesos iniciales como esparcimiento, evaporación, dispersión, emulsificación y disolución; y procesos posteriores de oxidación, sedimentación y biodegradación:

"2. La contaminación por derrame de petróleo (...)

Al considerar la problemática de la contaminación por derrame de petróleo en mar, ríos y lagos, también es permitido hablar en forma genérica del destino del hidrocarburo derramado. Con frecuencia se hace la distinción entre hidrocarburo no persistente, que tiende a desaparecer rápidamente de la superficie del agua y los hidrocarburos persistentes que, por el contrario, se disipan lentamente y, por lo general requieren de una acción de limpieza. (...)"

2.2. El proceso de contaminación

Los procesos de máxima importancia en la etapa inicial de un derrame son esparcimiento, evaporación, dispersión, emulsificación y disolución, los procesos que se dan a largo plazo son oxidación, sedimentación y biodegradación.⁶³ (Énfasis agregado)

87. Sin embargo, debemos mencionar que, la gasolina se encuentra en el grupo de fracciones ligeras obtenidas del petróleo, cuyo intervalo de ebullición es de 40-150 °C y que posee de cinco a nueve carbonos en su cadena de formación (C₅-C₉)⁶⁴.

⁶² Department of Fish & Wildlife of California. *Gasoline Spill Fact Sheets* (2015). Recuperado de <https://nrm.dfg.ca.gov/FileHandler.ashx?DocumentID=93044>

⁶³ MONTROYA, Juan [et-al] *"Efectos ambientales y socioeconómicos por el derrame de petróleo en el río Desaguadero"* Investigaciones Regionales; número 3. Editorial Offset Boliviana Ltda., pp. 9-11.

⁶⁴ OROZCO Carmen [et-al] *"Contaminación Ambiental - Una Visión desde la Química"*. Primera Edición 2002, Editorial Paraninfo. p. 127.

88. Ello desde el punto de vista ambiental se distingue en los siguientes aspectos contaminantes: (i) son compuestos orgánicos que requieren consumo de oxígeno para su degradación, por lo que disminuyen considerablemente las concentraciones de oxígeno disuelto de las aguas, (ii) sus componentes pueden ocasionar efectos tóxicos. Estos efectos tóxicos se refieren tanto a la vida vegetal (asfixia de algas y líquenes) como animal (toxicidad en peces y aves acuáticas), (iii) forman una película superficial que disminuye la transmisión de luz (alteración de la actividad fotosintética) y la difusión del oxígeno molecular, y afectan a las características organolépticas del agua, especialmente el sabor y olor⁶⁵.
89. En ese sentido, se puede colegir que el derrame de dicho hidrocarburo ligero sobre cuerpo de agua del río Urubamba (Bajo Urubamba) representa un impacto potencial para la flora y fauna que integra el sistema hidrográfico del río Amazonas, al cual pertenece el río Urubamba⁶⁶.
90. Más aun cuando los ecosistemas acuáticos amazónicos tienen una compleja composición y organización biótica, caracterizándose por su riqueza de especies, los cuales son muy frágiles a los cambios fisicoquímicos y biológicos⁶⁷.
91. En ese sentido, esta sala considera que la sola presencia de combustible en el río Urubamba a causa de un derrame, producto del hundimiento de la embarcación "Yadhira", es susceptible de generar afectación a dicho componente, así como a los ecosistemas que lo habitan.
92. Por tanto, partiendo de la posible afectación que el derrame de combustible (gasolina) pudo generar en el río y en los ecosistemas que lo habitan, es posible concluir que el mismo representa un impacto ambiental negativo potencial al

TABLA 4.11. Fracciones obtenidas del petróleo.

Fracción	Productos	Intervalo ebullición	N.º de carbonos en la cadena	Aplicaciones
Fracciones ligeras	Gases	< 20°C	C ₁ -C ₃	Combustibles Calefacciones Carburantes Materia prima, disolventes
	Gases licuados (GLP)	< 20°C	C ₃ -C ₄	
	Gasolinas	40-150°C	C ₅ -C ₉	
	Nafta ligera	150-200°C	C ₁₀ -C ₁₂	
Fracciones medias	Queroseno	170-250°C	C ₁₃ -C ₁₇	Lámparas, carburante Carburante diésel, calefacción doméstica
	Gas-oil	250-320°C	C ₁₇ -C ₂₀	
Fracciones pesadas	Fuel-oil ligero	320-400°C	C ₂₀ -C ₃₅	Combustible Lubricantes, parafinas, aceites Impermeabilización, abrasivos, pavimento
	Fuel-oil pesado	400-500°C		
	Asfaltos	> 500°C	> C ₃₅	

⁶⁵ *Ibidem*, pp. 127-128.

⁶⁶ Estudio de Impacto Ambiental del Lote 88, pp. 59.

⁶⁷ *Ibidem*, pp. 158.


ambiente.

93. Finalmente, si bien el monitoreo realizado por el administrado no registró ausencia de alteración en la calidad del cuerpo del agua (valor de TPH por debajo del límite de detección y ECA), se debe tener en cuenta que este colegiado considera que sí existió impacto negativo potencial en el ambiente producto del derrame de los setenta (70) galones de la gasolina producto del hundimiento de la embarcación “Yadhira”, siendo que se incumplió lo establecido en el artículo 3° del RPAAH y el artículo 74° y el artículo 75° de la LGA, por lo que corresponde desestimar lo señalado por el administrado en dicho extremo.
94. Por otra parte, el administrado indicó que mantiene el monitoreo de calidad del agua superficial del río Urubamba (Bajo Urubamba) mediante el monitoreo periódico de las estaciones medidas denominadas L56-URU-R-13 (702527, 8721900) y L56-URU-CR-14 (703231, 8722898) se registró a lo largo del tiempo resultados dentro de la tendencia prevista en el resultado del monitoreo realizado durante el derrame que forma parte del Informe Final de Emergencias, sin mostrar alteración en la calidad del agua del río Urubamba.
95. Al respecto, a continuación se ubican los puntos de monitoreo señalados por el administrado en su escrito de apelación y en su Informe Final de Emergencias con relación al punto donde ocurrió el derrame y las estaciones de monitoreo de calidad de aguas superficial realizadas por la DS:

Puntos de monitoreo del derrame realizados por la Dirección de Supervisión y por Pluspetrol en su Informe Final de Emergencias y en su Escrito de Apelación.

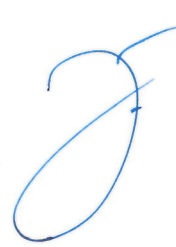
Puntos de monitoreo - SUPERVISION DS		Puntos de monitoreo - ESCRITO DE APELACION
<p>P1: aguas arriba del derrame. P2: donde ocurrió el derrame. P3: aguas abajo del derrame. P4: aguas abajo del derrame.</p>		<p>L56-URU-CR-13: Estación ubicada en el río Urubamba aproximadamente 500 m, aguas arriba del punto de vertimiento del efluente doméstico tratado proveniente del campamento temporal Nuevo Mundo (Flowline Mipaya – Pagoreni A).</p>
<p>Puntos de monitoreo - INFORME FINAL DE EMERGENCIAS</p>	<p>L56-URU-CR-14: Estación ubicada en el río Urubamba, aproximadamente 500 m, aguas abajo del punto de vertimiento del efluente doméstico tratado proveniente del campamento temporal Nuevo Mundo (Flowline Mipaya – Pág. A).</p>	
<p>L88-URU-CR-01NP: 200 m aguas arriba del incidente del ponguero Yadhira en el río Urubamba.</p> <p>L88-URU-CR-02NP: 200 m aguas abajo del incidente del ponguero Yadhira en el río Urubamba.</p>	<p>Google Earth</p>	

Elaboración: TFA
 Fuente: Google Earth
 Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, pp. 5 y 6.
 Recurso de apelación Pluspetrol (folio 75)
 Carta PPC-MA-13-0405, presentado por Escrito N° 026035.

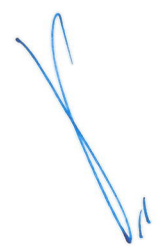
- 
96. De la imagen precedente, se aprecia que los puntos de monitoreo a los que hace mención Pluspetrol en su escrito de apelación se encuentran a aproximadamente siete (7) kilómetros del punto de ocurrencia del derrame, con lo cual dichos puntos no son representativos para efectos de evaluar la calidad del agua en el lugar donde ocurrió el derrame y determinar el impacto negativo generado en el ambiente. En ese sentido, esta sala advierte que se debe desestimar lo señalado por el administrado en dicho extremo.
97. Por todo lo expuesto, esta sala considera que ha quedado acreditado la responsabilidad administrativa de Pluspetrol referida a no haber adoptado las medidas de prevención y mitigación a fin de evitar y reducir los impactos negativos en el ambiente ocasionados por el derrame de combustible producto del hundimiento de la nave "Yadhira".
98. De otro lado, cabe señalar que de la información obrante en el expediente se advierte que el administrado no ha acreditado que haya subsanado la infracción materia de evaluación antes del inicio del procedimiento administrativo sancionador. En atención a ello, esta sala considera que no se ha configurado el supuesto eximente de responsabilidad descrito en el literal f) del numeral 1 del artículo 255° del TUO de la LPAG.

De conformidad con lo dispuesto en el Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS; la Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental; el Decreto Legislativo N° 1013, que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente; el Decreto Supremo N° 013-2017-MINAM, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del OEFA; y la Resolución N° 032-2013-OEFA/CD, que aprueba el Reglamento Interno del Tribunal de Fiscalización Ambiental del OEFA.

SE RESUELVE:



PRIMERO.- CONFIRMAR la Resolución Directoral N° 1089-2017-OEFA/DFSAI del 26 de setiembre de 2017, que declaró la responsabilidad administrativa de Pluspetrol Perú Corporation S.A. por la comisión de la conducta infractora descrita en la Cuadro N° 1 de la presente resolución; por los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la presente resolución, quedando agotada la vía administrativa.



SEGUNDO.- Notificar la presente resolución a Pluspetrol Perú Corporation S.A. y remitir el expediente a la Dirección de Fiscalización, Sanción y Aplicación de Incentivos (en adelante, DFAI), para los fines pertinentes.

Regístrese y comuníquese.



.....
RAFAEL MAURICIO RAMÍREZ ARROYO
Presidente
Sala Especializada en Minería, Energía,
Pesquería e Industria Manufacturera
Tribunal de Fiscalización Ambiental

.....
JAIME PEDRO DE LA PUENTE PARODI
Vocal
Sala Especializada en Minería, Energía,
Pesquería e Industria Manufacturera
Tribunal de Fiscalización Ambiental



.....
SEBASTIÁN ENRIQUE SUI TO LÓPEZ
Vocal
Sala Especializada en Minería, Energía,
Pesquería e Industria Manufacturera
Tribunal de Fiscalización Ambiental