



EXPEDIENTE N° : 1647-2017-OEFA/DFSAI/PAS
ADMINISTRADO : PLUSPETROL PERÚ CORPORACIÓN S.A.
UNIDAD PRODUCTIVA : NAVES "YADHIRA" CON MATRÍCULA PA-43026-BF Y "ROSALINDA III" CON MATRÍCULA PA-42289-BF
UBICACIÓN : DISTRITOS DE ECHARATE, PROVINCIA DE CONVENCIÓN, DEPARTAMENTO DE CUSCO
SECTOR : GAS NATURAL¹
MATERIAS : RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA

Lima, 26 de setiembre del 2017

VISTOS: El Informe Final de Instrucción N° 812-2017-OEFA/DFSAI/SDI del 11 de setiembre del 2017, y los demás actuados en el expediente; y,

CONSIDERANDO:

I. ANTECEDENTES

1. El 24 de julio del 2013, Pluspetrol Perú Corporación S.A. (en lo sucesivo, Pluspetrol) remitió vía correo electrónico el Reporte Preliminar de Emergencias Ambientales correspondiente al derrame de ciento sesenta (160) sacos de treinta y cinco (35) kilos de Carbonato de Calcio (CaCO₃) y setenta (70) galones de combustible (gasolina) en el Río Urubamba, como consecuencia del hundimiento de la nave "Yadhira" (matrícula PA-43026-BF) que prestaba el servicio de transporte de carga a Pluspetrol.
2. En atención a ello, del 25 al 27 de julio del 2013 la Dirección de Supervisión realizó una supervisión especial, a fin de supervisar los posibles impactos ambientales generados y las acciones adoptadas como consecuencia de la emergencia ambiental reportada por Pluspetrol.
3. Los resultados de dicha supervisión fueron recogidos en las Actas de Supervisión N° 002301², 002302³ y 002303⁴ del 27 de julio del 2013 y analizados por la Dirección de Supervisión en el Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID del 5 de noviembre del 2013⁵ (en lo sucesivo, Informe de Supervisión), y en el Informe Técnico Acusatorio N° 554-2016-OEFA/DS del 13 de abril del 2016⁶ (en lo sucesivo, Informe Técnico Acusatorio).



Cabe precisar que de acuerdo a la información consignada en el portal web de Perúpetro el Contrato de Licencia fue suscrito en el marco del interés nacional para la explotación de gas natural. Disponible en: <ftp://ftp.perupetro.com.pe/LOTE%2056/L%2056-1.pdf>

² Página 24 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).
³ Página 26 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).
⁴ Página 28 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).
⁵ Folio 6 del Expediente.
⁶ Folios del 1 al 6 del Expediente.



4. Mediante la Resolución Subdirectoral N° 663-2017-OEFA/DFSAI/SDI del 28 de abril del 2017⁷ (en lo sucesivo, Resolución Subdirectoral), la Subdirección de Instrucción e Investigación de la Dirección de Fiscalización, Sanción y Aplicación de Incentivos inició el presente procedimiento administrativo sancionador contra Pluspetrol, imputándole a título de cargo la presunta conducta infractora que se indica a continuación:

Tabla N° 1: Presunto incumplimiento imputado a Pluspetrol

| N° | Presunta conducta infractora | Norma que tipifica la presunta infracción administrativa | Norma que tipifica la eventual sanción | Eventual sanción |
|----|--|---|--|------------------|
| 1 | Pluspetrol no habría 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 del 2013. | Artículo 3° del Reglamento de Protección Ambiental para las Actividades de Hidrocarburos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 015-2006-EM, en concordancia con los Artículos 74° y 75° de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente. | Numeral 3.3 de la Tipificación y Escala de Multas y Sanciones de la Gerencia de Fiscalización de Gas Natural de OSINERGMIN, aprobada por Resolución de Consejo Directivo N° 388-2007-OS/CD y sus modificatorias. | Hasta 10 000 UIT |



5. Mediante carta PPC-LEG-17-014 del 21 de junio del 2017⁸, Pluspetrol presentó sus descargos al presente procedimiento administrativo sancionador.
6. Conforme a lo establecido en el Numeral 5 del Artículo 235° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2017-JUS⁹ (en lo sucesivo, TUO de la LPAG), mediante Carta N° 1517-2017-OEFA/DFSAI/SDI¹⁰, se notificó el Informe

⁷ Folios 7 al 12 del Expediente.

⁸ Folios del 15 a 30 del Expediente.

⁹ Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2017-JUS

"Artículo 253°.- Procedimiento Sancionador

Las entidades en el ejercicio de su potestad sancionadora se ciñen a las siguientes disposiciones:

1. El procedimiento sancionador se inicia siempre de oficio, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición motivada de otros órganos o entidades o por denuncia.
2. Con anterioridad a la iniciación formal del procedimiento se podrán realizar actuaciones previas de investigación, averiguación e inspección con el objeto de determinar con carácter preliminar si concurren circunstancias que justifiquen su iniciación.
3. Decidida la iniciación del procedimiento sancionador, la autoridad instructora del procedimiento formula la respectiva notificación de cargo al posible sancionado, la que debe contener los datos a que se refiere el numeral 3 del artículo precedente para que presente sus descargos por escrito en un plazo que no podrá ser inferior a cinco días hábiles contados a partir de la fecha de notificación.
4. Vencido dicho plazo y con el respectivo descargo o sin él, la autoridad que instruye el procedimiento realizará de oficio todas las actuaciones necesarias para el examen de los hechos, recabando los datos e informaciones que sean relevantes para determinar, en su caso, la existencia de responsabilidad susceptible de sanción.
5. Concluida, de ser el caso, la recolección de pruebas, la autoridad instructora del procedimiento concluye determinando la existencia de una infracción y, por ende, la imposición de una sanción; o la no existencia de infracción. La autoridad instructora formula un informe final de instrucción en el que se determina, de manera motivada, las conductas que se consideren probadas constitutivas de infracción, la norma que prevé la imposición de sanción; y, la sanción propuesta o la declaración de no existencia de infracción, según corresponda. Recibido el informe final, el órgano competente para decidir la aplicación de la sanción puede disponer la realización de actuaciones complementarias, siempre que las considere indispensables para resolver el procedimiento. El informe final de instrucción debe ser notificado al administrado para que formule sus descargos en un plazo no menor de cinco (5) días hábiles.
6. La resolución que aplique la sanción o la decisión de archivar el procedimiento será notificada tanto al administrado como al órgano u entidad que formuló la solicitud o a quién denunció la infracción, de ser el caso"

¹⁰ Folio 38 del Expediente.





Final de Instrucción N° 812-2017-OEFA/DFSAI/SDI¹¹ del 11 de setiembre del 2017.

7. El 25 de setiembre del 2017, mediante escrito de registro N° 70392 Pluspetrol presentó sus descargos al Informe Final de Instrucción N° 812-2017-OEFA/DFSAI/SDI¹².

II. NORMAS PROCEDIMENTALES APLICABLES AL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR: PROCEDIMIENTO EXCEPCIONAL

8. El presente procedimiento administrativo sancionador se encuentra en el ámbito de aplicación de la Ley N° 30230, por lo que corresponde aplicar al mismo las disposiciones contenidas en la citada Ley, en las "Normas Reglamentarias que facilitan la aplicación de lo establecido en el Artículo 19° de la Ley N° 30230", aprobadas por Resolución de Consejo Directivo N° 026-2014-OEFA/CD (en adelante, Normas Reglamentarias) y en el Texto Único Ordenado del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental – OEFA, aprobado por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 045-2015-OEFA/PCD (en adelante, TUO del RPAS).

9. En ese sentido, siendo de aplicación la Ley N° 30230, se verifica que la infracción imputada en el presente Procedimiento Administrativo Sancionador es distinta al supuesto establecido en los Literales a), b) y c) del Artículo 19° de la referida Ley; pues de la imputación no se aprecia infracción que genere daño real a la salud o vida de las personas, el desarrollo de actividades sin certificación ambiental o en zonas prohibidas, o la reincidencia. En tal sentido, en concordancia con el Artículo 2° de las Normas Reglamentarias, de acreditarse la existencia de una infracción administrativa, corresponderá emitir:

- (i) Una primera resolución que determine la responsabilidad administrativa y ordene la correspondiente medida correctiva, de ser el caso.
- (ii) En caso de incumplir la medida correctiva, una segunda resolución que sancione la infracción administrativa.

10. Cabe resaltar que en aplicación de lo dispuesto en el Artículo 19° de la Ley N° 30230, la primera resolución suspenderá el procedimiento administrativo sancionador, el cual sólo concluirá si la autoridad verifica el cumplimiento de la medida correctiva, de lo contrario se reanudará quedando habilitado el OEFA a imponer la sanción respectiva.

III. ANÁLISIS DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR

III.1 Imputación N° 1:

- a) Análisis del único hecho imputado

11. De acuerdo a lo indicado en el Informe de Supervisión¹³, la Dirección de Supervisión verificó que Pluspetrol no adoptó las medidas de prevención y

¹¹ Folios 31 al 37 del Expediente.

¹² Folios 39 al 52 del expediente.

¹³ Páginas de la 9 a la 16 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).



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 del 2013¹⁴.

12. Atendiendo a lo consignado en el Informe de Supervisión, en la Resolución Subdirectoral¹⁵ se señaló que Pluspetrol no adoptó 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.

13. De acuerdo a lo consignado en Informe de Supervisión, la Dirección de Supervisión detectó que Pluspetrol no ejecutó acciones de mitigación de los impactos negativos generados en el río Urubamba producto del derrame de combustible ocurrido el 23 de julio del 2013, conforme se indicó en el Informe de Supervisión¹⁶:



"Durante el primer evento ocurrido el día 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.

(...) se determina que 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.

(...)

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



14. En atención a lo consignado en el Informe de Supervisión, en la Resolución Subdirectoral¹⁷ se señaló que de los resultados del análisis de calidad de agua del muestreo realizado el 23 de julio del 2013, remitidos por Pluspetrol, se advierte que aguas abajo del lugar del hundimiento de la embarcación "Yadhira", las concentraciones de aceites y grasas, y TPH se encontraron por debajo del límite de detección del método de ensayo¹⁸. No obstante, se precisó que debido a la

¹⁴ Páginas 12 y 15 de del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).

¹⁵ Folio 7 revés, 8 y 8 revés del Expediente.

¹⁶ Páginas 12 y 15 de del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).

¹⁷ Folio 9 del Expediente.

¹⁸ Página 13 y 14 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).



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

15. Sin perjuicio de ello, se debe indicar que la fracción menos densa de hidrocarburos crea una capa superficial impermeable que evita la oxigenación de las zonas más profundas afectando la fotosíntesis de fitoplancton y algas, así como la respiración de los seres acuáticos. La toxicidad de los hidrocarburos puede provocar enfermedad y muerte de especies que tengan contacto con los mismos, ya sea por tener su hábitat dentro del cuerpo de agua o por hacer uso del mismo (ingestión, contacto dérmico)¹⁹.
16. En tal sentido, el contacto de los hidrocarburos con un cuerpo de agua genera la alteración de este último producto de su toxicidad, por lo que el administrado está obligado a realizar las acciones de prevención y mitigación que resulten necesarias a fin de prevenir y/o mitigar los impactos negativos derivados de los derrames de hidrocarburos.
 - b) Análisis de los descargos respecto a las medidas de prevención antes del derrame de hidrocarburos²⁰:
17. El administrado indicó que conforme al Plan de Contingencias remitido al OEFA²¹, realizó la "Evaluación de Riesgos Significativos en Actividades del Proceso de Transporte Fluvial", identificándose los escenarios y controles operativos para prevenir la ocurrencia de eventos no deseados (Tabla N° 7 – Evaluación de Riesgos – Tránsito Fluvial), siendo un evento peligroso el tránsito por zonas críticas en épocas de vaciante del río, escenario que justamente dio lugar a la emergencia.
18. Pluspetrol también señaló que como controles operativos preexistentes determinados dentro de su Plan de Contingencia, cuenta con los siguientes procedimientos²²: (i) INS-PERMAL-06-01 Transporte de Carga en Embarcaciones menores, PRAC-PERMAL-05-01 Procedimiento de Tránsito Fluvial; y, (ii) INS-PERMAL-06-01 Botes Custodio, los cuales están dirigidos a la adecuada capacitación de su personal a fin de reducir el riesgo a niveles tolerables.
19. Asimismo, Pluspetrol en sus descargos al Informe Final de Instrucción indicó que se trataba de un convoy que cruzaba el río cumpliendo con las mismas disposiciones previstas en los procedimientos y análisis de riesgos, 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.
20. Por otro lado, Pluspetrol indicó que en el Informe Final de la Emergencia²³ se identificó un conjunto de acciones que se complementan, las cuales fueron

¹⁹ International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF). Efectos de la Contaminación por hidrocarburos en el Medio Marino. Documento de Información Técnica N°13. Reino Unido, nd. Pág.2 y 3. Disponible en: http://www.itopf.com/uploads/translated/TIP13_SPEffectsofOilPollutionontheEnvironment.pdf

²⁰ Fojas del 17 al 19 del Expediente.

²¹ Mediante Carta PPC-EHS-12-0246 del 15 de mayo del 2012.

²² Fojas 18 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).

²³ Páginas 160 al 162 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).



implementadas para corregir y/o evitar el evento -derrame de gasolina- y sus consecuencias, siendo las siguientes:

“(…)

- *Reinducción a la tripulación fluvial sobre su responsabilidad de verificación del atrincado de la carga antes del zarpe.*
- *Disminución en 500 kg de carga a transportarse en las embarcaciones en las condiciones actuales del río.*
- *Actualización del análisis de riesgo del transporte fluvial.*
- *Actualización de instructivo de transporte de carga en embarcaciones menores.*
- *Verificación del embarque y trincado seguro de los pallets de carga sólida en bote de carga antes del zarpe del puerto de Santa Rosa.*
- *Difusión del análisis de riesgo de tareas consignadas identificando el riesgo de transporte de carga seca en pallets a los tripulantes de los convoyes.*
- *Difusión de accidentes de tránsito al personal tripulante de los convoyes de carga. (…)*

(Subrayado agregado)

21. En esa línea, según alega Pluspetrol las acciones evaluadas por el OEFA en la Resolución Subdirectoral, no reúnen todas las acciones informadas por Pluspetrol en el Reporte Final de la Emergencia (como las subrayadas) y no pueden ser tomadas de manera subjetiva como causas del evento.
22. Respecto a los procedimientos -controles operativos- indicados por el administrado, se debe señalar que estos contemplan medidas dirigidas y previstas para eventos distintos -hundimiento de embarcaciones y pérdidas materiales por el choque contra otras embarcaciones o estructuras rocosas en época de vaciante del río- a los hechos materia de análisis, toda vez que no se encuentran específicamente referidos a acciones a adoptarse ante remolinos fluviales (“muyunas”) en los cuerpos de agua por donde transitan las embarcaciones en el río Urubamba.
23. No obstante, si bien el administrado pudo emplear los procedimientos indicados para el caso concreto, no presentó ningún medio probatorio que acredite el efectivo cumplimiento e implementación de las medidas y/o actividades preventivas contempladas en los referidos procedimientos, a fin de demostrar una conducta diligente y controlar los riesgos en el desarrollo del transporte de carga por el río Urubamba.
24. En ese sentido, el solo dicho del administrado no resulta suficiente para acreditar que adoptó las medidas preventivas que permitan reducir el riesgo de un derrame de hidrocarburos en el marco del hundimiento de una nave utilizada en sus actividades, producto de remolinos fluviales.
25. Respecto a que el OEFA no evaluó todas las acciones informadas por el administrado en el Reporte Final de Emergencia²⁴, se debe señalar que todas las medidas correctivas indicadas en el referido reporte fueron materia de valoración en el presente procedimiento. En efecto, de la revisión de los actuados en el Informe de Supervisión, se verifica que el hundimiento de la embarcación y consecuente derrame de setenta (70) galones de combustible, se produjo como consecuencia del peso excesivo de la carga transportada, la cual no se encontraba

²⁴ Página 173 al 175 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).



debidamente asegurada (atrincada), generando una situación de riesgo latente de inestabilidad de la nave, que al transitar por aguas turbulentas (remolino en el río), tuvo como consecuencia el hundimiento de la embarcación y consecuente derrame de hidrocarburos.

26. Asimismo, en este punto resulta pertinente señalar que 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.
27. En ese sentido, si bien en la Resolución Subdirectoral se hace referencia a dos (2) de las siete (7) acciones correctivas informadas por el administrado en el Reporte Final de Emergencias Ambientales²⁵, ello responde a que estas se encuentran intrínsecamente vinculadas a los factores operativos y de maniobra que generaron el hundimiento de la embarcación "Yadhira" (carga excesiva indebidamente asegurada); en tanto que, las acciones indicadas por el administrado en sus descargos²⁶, se encuentran referidas a actuaciones posteriores de carácter documentario y de difusión.
28. En este punto, se debe señalar que las medidas correctivas precisadas en la Resolución Subdirectoral denotan que el administrado advirtió que el hundimiento de la embarcación se produjo como consecuencia de: (i) el peso excesivo de la carga; e, (ii) inadecuado aseguramiento (atrincado) de los pallets de carga, conforme se verifica a continuación:

- "1. Reinducción a la tripulación fluvial sobre su 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 al río.
5. Verificación del embarque y trincado seguro de los pallets de carga sólida en bote de carga antes del zarpe."

(Subrayado y resaltado agregado)

c) Análisis de los descargos respecto a las medidas de mitigación²⁷.

²⁵ "ANEXO II

Formato N° 2

Reporte de Emergencias Ambientales

4. ACCIONES CORRECTIVAS (Para corregir y/o evitar el evento 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."

²⁶

"ANEXO II

Formato N° 2

Reporte de Emergencias Ambientales

4. ACCIONES CORRECTIVAS (Para corregir y/o evitar el evento descrito y sus consecuencias)

(...)

3. Actualización del análisis de riesgo del transporte fluvial.

4. Actualización de instructivo de transporte de carga en embarcaciones menores.

(...)

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 accidentes de tránsito al personal tripulante de los convoyes de carga."

²⁷

Fojas 19 y 20 del Expediente.



29. El administrado en su escrito de descargos al Informe Final de Instrucción, alegó que dado que las primeras coordinaciones dieron cuenta de la pérdida total del material sólido transportado por la embarcación, no se presumía inicialmente la pérdida de combustible. Asimismo, de acuerdo al administrado dicha pérdida del combustible no pudo ser detectada de manera inmediata a la volcadura de la embarcación debido a que las aguas del río Urubamba al momento de la emergencia eran turbias, corrientosas con presencia de remolinos y el caudal en la zona era de 200m aguas arriba y a 200 aguas abajo se encontraban entre 1271 m³/s y 1285 m³/s respectivamente.
30. Sobre el particular, se debe señalar que el administrado conocía que transportaba combustible, toda vez que el mismo iba a ser destinado para su uso en el tanque motor, por lo que aun cuando las aguas del río Urubamba no le hubieran permitido advertir la presencia del hidrocarburo en el agua, 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.
31. Por otro lado, en cuanto a las medidas de mitigación que se debían adoptar ante el derrame de hidrocarburos el administrado manifestó que se cumplieron los lineamientos definidos en la "Guía 4 - Respuesta a Derrame de Hidrocarburos en Ríos" de su Plan de Contingencias²⁸, entre los cuales se encontraba la evaluación del evento.
32. Según Pluspetrol, de acuerdo a dicha evaluación *-in situ-* se definió que no era aplicable la implementación de barreras de contención y/o desviación de ríos u otros, debido a que estos se implementan para la recuperación de hidrocarburos pesados. Asimismo, a fin de argumentar la adopción de dicha medida, manifestó que esta también se encuentra recogida en los "Manuales de Buenas Prácticas"²⁹.
33. Por otro lado, Pluspetrol señaló que como medida realizó el monitoreo del río Urubamba, aguas arriba y aguas abajo, en los cuales se evidenció que no hubo modificación de la calidad ambiental de río Urubamba, con lo que se acreditaría que no hubo afectación ambiental.



²⁸ Etapa 1 - aviso: (i) se activó de manera inmediata el Plan de Contingencias; (ii) se realizó la comunicación a la central de radio del campamento Base Malvinas; y, Etapa 2 - inspección y evaluación: (i) la brigada de rescate, la supervisión de medio ambiente/ transporte fluvial y personal de laboratorios, se trasladaron a la zona del evento; y, (ii) realizó la evaluación de las condiciones del sitio, la cual comprendió: a) características del combustible: 70 galones de gasolina, que por su naturaleza y composición es de alta volatilidad; b) condiciones climáticas de la zona: selva, con temperaturas altas; y, c) turbulencia del río Urubamba: se facilitó la rápida disipación natural del producto ligero.

²⁹ La mayoría de los hidrocarburos, una vez derramados, se disipan con rapidez a través del proceso natural de la evaporación, disolución y dispersión. Dependiendo de la temperatura y de las condiciones del mar y del volumen del derrame, los productos ligeros desaparecen virtualmente de la superficie del mar, en condiciones favorables, en 1 o 2 días.

Cuando el hidrocarburo se derrama cerca de la costa, o cuando las corrientes o el viento lo llevan hacia ella, puede ser necesaria una respuesta activa. No obstante, es importante tener en cuenta que hay casos en los que la opción de no tomar acción alguna aparte del seguimiento y la evaluación puede ser la respuesta más adecuada. Puede ser el caso de un derrame que ocurra en medio del océano o el caso de un hidrocarburo muy ligero y volátil.

Fuente:

Guía para la Planificación de Contingencias ante Derrames de Hidrocarburos en Agua/PIECA- ARPEL

Disponible en:

[http://www.cleancaribbean.org/download_pdf.cfm?cF=IPIECA%20il%20Spill%20Report%20Series%20\(Spanish\)&fN=Vol_2_Contingency_Spanish 779.44KB.pdf](http://www.cleancaribbean.org/download_pdf.cfm?cF=IPIECA%20il%20Spill%20Report%20Series%20(Spanish)&fN=Vol_2_Contingency_Spanish 779.44KB.pdf)



34. Finalmente, el administrado afirma que, cumplió lo estipulado en la "Guía de respuesta de derrames de hidrocarburos en río – Plan de Contingencia", tomándose las medidas de control aplicables para la situación específica del evento.
35. Con relación a las guías específicas de respuesta para el transporte fluvial del Plan de Contingencias de los Lotes 88 y 56³⁰, dichos instrumentos indican que: (i) las acciones de respuesta deben realizarse de forma inmediata, dado que 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 utilizarse para limitar la extensión del derrame se encuentran las barreras para contención y desviación en ríos y botalonar el río para desviar el hidrocarburo.
36. Sin embargo, en el Informe Final de Emergencia³¹ presentado por el administrado, si bien se indicó que se procedió a ejecutar el Plan de Contingencias de forma posterior al hundimiento de la embarcación, no se indicó ni detalló qué actividades específicas se realizaron como respuesta inmediata al derrame del combustible.
37. En la misma línea, en la Ayuda Memoria del Incidente Ambiental materia de análisis³² se indicó, entre otros, que al llegar a la zona del hundimiento (12:30 pm) se observó iridiscencia en el agua del río; de lo que se advierte que, aproximadamente cuatro (4) horas después del hundimiento (8:10 am) aún se observaban muestras de la permanencia del combustible en el aguas. No obstante, no se señalaron cuáles fueron las acciones de respuesta inmediata y efectiva que se realizaron a fin de recuperar dicho material.
38. Por otra parte, en sus descargos al Informe Final de Instrucción Pluspetrol señaló que la medida adoptada para verificar las condiciones del recurso hídrico fue el monitoreo de las aguas arriba y abajo del momento. Respecto a lo alegado por el administrado se debe indicar que el monitoreo no constituye una medida de mitigación, sino una acción destinada a medir la presencia de hidrocarburos en algún componente ambiental.
39. En ese sentido, se verifica que el administrado si bien señaló que ejecutó su Plan de Contingencias, en tanto evaluó las características del derrame de gasolina, dicha evaluación se realizó aproximadamente cuatro (4) horas después del hundimiento de la nave "Yadhira", tiempo en el cual no se realizó ninguna acción a fin de impedir la propagación de los efectos adversos de la gasolina en el agua del río Urubamba.
- d) Análisis de los descargos respecto a los impactos negativos generados como consecuencia del derrame de combustible

³⁰ Páginas 44 y 45 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).

³¹ Páginas 160 al 162 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).

³² Páginas 184 al 187 del 175 del Informe de Supervisión N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, contenido en el CD (folio 6 del Expediente).



40. El administrado alegó que la gasolina es un hidrocarburo volátil y de rápida dispersión natural. Asimismo, el administrado señaló que el análisis de calidad de agua realizada el mismo día del evento en el río Urubamba, aguas arriba y aguas abajo, arrojó la no presencia de hidrocarburos remanentes, evidenciando de manera objetiva que el evento no ocasionó impacto ambiental.
41. Al respecto se debe señalar que, el hecho que los resultados del análisis de calidad de agua realizado aproximadamente de 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 como consecuencia de derrame, ello no significa que no se haya producido impacto ambiental, toda vez que dada la cantidad de horas que pasaron la muestra no resulta representativa, 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); asimismo, no todos los componentes tóxicos de la gasolina se evaporan por lo que son transportados con la corriente³³.
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 vivos³⁴. Los compuestos volátiles se disuelven fácilmente en el agua y son letales por contacto para plantas y animales; asimismo, sus vapores son tóxicos por aspiración³⁵.
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 plazo³⁶.
44. Asimismo, se debe considerar que dicho hidrocarburo tiende a flotar en la superficie del agua y afecta a la biota de la zona pelágica y las áreas terrestres aledañas con las que tiene contacto; la afectación de peces y de especies acuáticas en general es usual en estos derrames³⁷.
45. En ese sentido, el derrame de hidrocarburos ligeros sobre cuerpos de agua representa un impacto potencial para la flora y fauna que sostiene dicho ecosistema; en este caso, el derrame de gasolina se produjo en el río Urubamba

³³ Department of Fish & Wildlife of California. *Gasoline Spill Fact Sheet*. Estados Unidos, 2015. P.1.
Disponible en:
https://www.google.com.pe/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwiX69qMp_PUAhXE2D4KHUwoAoQQFgg9MAQ&url=https%3A%2F%2Fnm.fg.ca.gov%2FFileHandler.ashx%3FDocumentID%3D93044&usg=AFQjCNH3tbUS_RMX83rckeot5ry6Zqta3g

³⁴ Dicks, B. *The Environmental Impacts of Marine Oil Spills: Effects recovery and compensation*. International Seminar on Tanker Safety, Pollution Prevention, Spill Response and Compensation. The International Tanker Owners Pollution Federation Ltd. Brasil, 1998.P.4.
Disponible en: <http://www.itopf.com/fileadmin/data/Documents/Papers/environ.pdf>

³⁵ Department of Ecology State of Washington. *Spill Prevention, Preparedness, and Response Program*. Publication Number: 10-08-001. Estados Unidos, 2016. P. 2.
Disponible en: <https://fortress.wa.gov/ecy/publications/documents/1008001.pdf>

³⁶ Dicks, B. *Óp cit.* P.4.

³⁷ Department of Fish & Wildlife of California. *Óp cit.* P.1.



(Bajo Urubamba), que forma parte de la cuenca del río Ucayali, el cual integra el sistema hidrográfico del Amazonas³⁸.

46. Los ecosistemas acuáticos amazónicos tienen una compleja composición y organización biótica, caracterizándose por su riqueza de especies, así como por ser ecosistemas muy frágiles a los cambios fisicoquímicos y biológicos, siendo los peces e invertebrados los organismos más afectados en un proceso de polución de naturaleza orgánica e inorgánica³⁹.
47. En conclusión, si bien el combustible (gasolina) derramado no es un producto persistente, ello no implica que no haya causado impactos a los componentes ambientales, puesto que presenta una alta toxicidad para los seres vivos.
48. Por todo lo expuesto, 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-43026-BF) ocurrido el 23 de julio del 2013, lo cual incumple los dispuesto en el Artículo 3° del RPAAH, en concordancia con los Artículos 74° y 75° de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente.

IV. CORRECCIÓN DE LA CONDUCTA INFRACTORA Y/O DISPOSICIÓN DE MEDIDA CORRECTIVA

IV.1 Marco normativo para la emisión de medidas correctivas

49. En caso la conducta del infractor haya producido algún efecto nocivo en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas, la autoridad podrá dictar medidas correctivas, de conformidad a lo dispuesto en el Artículo 22° de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental⁴⁰.
50. A nivel reglamentario, el Artículo 28° de la Resolución de Consejo Directivo N° 007-2015-OEFA/CD⁴¹ y el Numeral 19 de los Lineamientos para la aplicación de

Estudio de Impacto Ambiental, Capítulo 3. P. 44.

Estudio de Impacto Ambiental, Capítulo 3. P. 158.

Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

"Artículo 22.- Medidas correctivas

22.1 Se podrán ordenar las medidas correctivas necesarias para revertir, o disminuir en lo posible, el efecto nocivo que la conducta infractora hubiera podido producir en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas".

Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS

"Artículo 249.- Determinación de la responsabilidad

249.1 Las sanciones administrativas que se impongan al administrado son compatibles con el dictado de medidas correctivas conducentes a ordenar la reposición o la reparación de la situación alterada por la infracción a su estado anterior, incluyendo la de los bienes afectados, así como con la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados, las que son determinadas en el proceso judicial correspondiente. Las medidas correctivas deben estar previamente tipificadas, ser razonables y ajustarse a la intensidad, proporcionalidad y necesidades de los bienes jurídicos tutelados que se pretenden garantizar en cada supuesto concreto".

⁴¹ Resolución que aprueba el Reglamento de Medidas Administrativas del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental – OEFA.

"Artículo 28°.- Definición

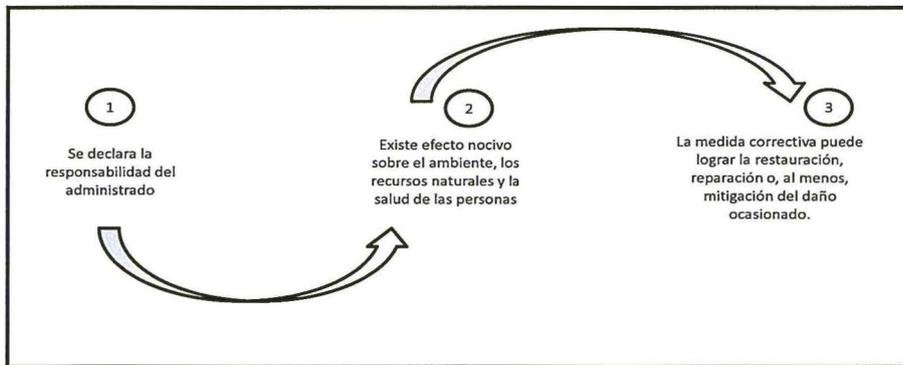
La medida correctiva es una disposición dictada por la Autoridad Decisora, en el marco de un procedimiento administrativo sancionador, a través de la cual se busca revertir, corregir o disminuir en lo posible el efecto nocivo



las medidas correctivas previstas en el Literal d) del Numeral 22.2 del Artículo 22° de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental⁴², establecen que para dictar una medida correctiva es necesario que la conducta infractora haya producido un efecto nocivo en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas. Asimismo, el Literal f) del Numeral 22.2 del Artículo 22° de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental⁴³ establece que se pueden imponer las medidas correctivas que se consideren necesarias para evitar la continuación del efecto nocivo de la conducta infractora en el ambiente, los recursos naturales o la salud de las personas.

51. Atendiendo a este marco normativo, los aspectos a considerar para la emisión de una medida correctiva son los siguientes:
- Se declare la responsabilidad del administrado por una infracción;
 - Que la conducta infractora haya ocasionado efectos nocivos en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas; y,
 - La medida a imponer permita lograr la restauración, rehabilitación, reparación o, al menos, la mitigación de la situación alterada por la conducta infractora.

Secuencia de análisis para la emisión de una medida correctiva cuando existe efecto nocivo o este continúa



Elaboración: Dirección de Fiscalización, Sanción y Aplicación de Incentivos del OEFA



52. De acuerdo al marco normativo antes referido, corresponderá a la Autoridad Decisora ordenar una medida correctiva en los casos en que la conducta infractora

que la conducta infractora hubiera podido producir en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas.”



⁴² Mediante Resolución de Consejo Directivo N°010-2013-OEFA/CD se aprobó el referido lineamiento.

“19. En esta sección se va a identificar las medidas correctivas que pueden ser ordenadas por el OEFA, teniendo en cuenta lo establecido en la Ley N° 28611 - Ley General del Ambiente Y la Ley del SINEFA. Resulta oportuno señalar que existen claras diferencias conceptuales entre las medidas correctivas y las sanciones administrativas.

Las sanciones son medidas administrativas que afectan negativamente la esfera jurídica de los administrados infractores, y que tienen por objeto desincentivar la realización de conductas ilegales. Las sanciones pueden tener carácter monetario (v. gr. la multa) como no monetario (v. gr. la amonestación).

Por su parte, las medidas correctivas tienen por objeto “revertir” o “disminuir en lo posible” el efecto nocivo de la conducta infractora; buscan corregir los efectos negativos de la infracción sobre el bien jurídico protegido; reponer el estado de las cosas a la situación anterior al de la comisión de la infracción. Como se observa, los fines de las sanciones y las medidas correctivas son distintos.”

⁴³ Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

“Artículo 22.- Medidas correctivas

22.2 Entre las medidas que pueden dictarse se encuentran, de manera enunciativa, las siguientes: (...)

f) Otras que se consideren necesarias para evitar la continuación del efecto nocivo que la conducta infractora produzca o pudiera producir en el ambiente, los recursos naturales o la salud de las personas”.



haya ocasionado un efecto nocivo en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas; habida cuenta que la medida correctiva en cuestión tiene como objeto revertir, reparar o mitigar tales efectos nocivos⁴⁴. En caso contrario - inexistencia de efecto nocivo en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas- la autoridad no se encontrará habilitada para ordenar una medida correctiva, pues no existiría nada que remediar o corregir.

53. De lo señalado se tiene que no corresponde ordenar una medida correctiva si se presenta alguno de los siguientes supuestos:

- No se haya declarado la responsabilidad del administrado por una infracción;
- Habiéndose declarado la responsabilidad del administrado, la conducta infractora no haya ocasionado efectos nocivos en el ambiente, los recursos naturales y la salud de las personas; y,
- Habiéndose declarado la responsabilidad del administrado y existiendo algún efecto nocivo al momento de la comisión de la infracción; resulte materialmente imposible⁴⁵ conseguir a través del dictado de la medida correctiva, la restauración, rehabilitación, reparación o, al menos, la mitigación de la situación alterada por la conducta infractora.

54. Sin perjuicio de lo señalado, cabe indicar que en el Artículo 29° del Reglamento de Medidas Administrativas del OEFA, concordante con el Literal f) del Numeral 22.2 del Artículo 22 de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental, se establece que en los casos donde la conducta infractora tenga posibles efectos perjudiciales en el ambiente o la salud de las personas⁴⁶, la Autoridad Decisora puede ordenar una medida correctiva de adecuación para que el administrado adapte sus actividades a determinados estándares que mitiguen

En ese mismo sentido, Morón señala que la cancelación o reversión de los efectos de la conducta infractora es uno de los elementos a tener en cuenta para la emisión de una medida correctiva. Al respecto, ver MORON URBINA, Juan Carlos. "Los actos-medida (medidas correctivas, provisionales y de seguridad) y la potestad sancionadora de la Administración". *Revista de Derecho Administrativo. Círculo de Derecho Administrativo*. Año 5, N° 9, diciembre 2010, p. 147, Lima.

45

Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS

"Artículo 3.- Requisitos de validez de los actos administrativos

Son requisitos de validez de los actos administrativos:

(...)

2. Objeto o contenido.- Los actos administrativos deben expresar su respectivo objeto, de tal modo que pueda determinarse inequívocamente sus efectos jurídicos. Su contenido se ajustará a lo dispuesto en el ordenamiento jurídico, debiendo ser lícito, preciso, posible física y jurídicamente, y comprender las cuestiones surgidas de la motivación".

(...)

"Artículo 5.- Objeto o contenido del acto administrativo

5.1 El objeto o contenido del acto administrativo es aquello que decide, declara o certifica la autoridad.

5.2 En ningún caso será admisible un objeto o contenido prohibido por el orden normativo, ni incompatible con la situación de hecho prevista en las normas; ni impreciso, oscuro o imposible de realizar".

46

Esta norma es concordante con el literal f) del Artículo 22 de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental.

Ley N° 29325, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental

"Artículo 22.- Medidas correctivas

(...)

22.2 Entre las medidas que pueden dictarse se encuentran, de manera enunciativa, las siguientes:

(...)

f) Otras que se consideren necesarias para evitar la continuación del efecto nocivo que la conducta infractora produzca o pudiera producir en el ambiente, los recursos naturales o la salud de las personas."



los posibles efectos perjudiciales de dicha conducta. Para emitir ese tipo de medidas se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Cuál es el posible efecto nocivo o nivel de riesgo que la obligación infringida podría crear; y,
- Cuál sería la medida idónea para prevenir ese posible efecto nocivo, de conformidad al principio de razonabilidad regulado en el Texto Único Ordenado de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444. En caso el cumplimiento de la obligación infringida sea suficiente para evitar el efecto nocivo, no se emitirá medida correctiva alguna.

55. De otro lado, en el caso de medidas compensatorias, estas solo serán emitidas cuando el bien ambiental objeto de protección ya no pueda ser restaurado. En este tipo de escenarios, se deberá analizar lo siguiente:

- La imposibilidad de restauración del bien ambiental; y,
- La necesidad de sustituir ese bien por otro.

IV.2 Aplicación al caso concreto del marco normativo respecto de si corresponde dictar una medida correctiva

56. En el presente caso, y conforme a lo indicado en la Resolución Subdirectoral, se debe señalar que de los resultados del análisis de calidad de agua del muestreo realizado el 23 de julio del 2013, remitidos por Pluspetrol, se advierte que aguas abajo del lugar del hundimiento de la embarcación "Yadhira", las concentraciones de aceites y grasas, y TPH se encontraron por debajo del límite de detección del método de ensayo⁴⁷, conforme se aprecia a continuación⁴⁸:

Resultados de Monitoreo

| Parámetro | Fecha de Monitoreo 23/07/2013 | | ECA (D.S: N° 002-2008-MINAM) |
|----------------------------------|---|--|---------------------------------|
| | Estaciones de muestreo | | Categoría 4 ^a |
| | L88-URU-CR-01NP (200 m aguas arriba del evento) | L88-URU-CR-02NP (200 m aguas abajo del evento) | Conservación del Medio Acuático |
| Cloruros mg/l | 12.54 | 13.15 | ---- |
| Sólidos Totales Disueltos mg/L | 168 | 219 | 500 |
| Sólidos Totales Suspendedos mg/l | 21 | 13 | 525 - 400 |
| Sulfuros mg/l | ND | ND | ---- |
| Nitrógeno Amoniacal mg/l | 0.028 | 0.032 | ---- |
| Fosforo mg/l | 0.055 | 0.057 | 0.5 |
| Cromo Hexavalente mg/l | ND | ND | 0.05 |
| Sulfatos mg/l | 38.2 | 36.9 | ---- |
| Mercurio mg/l | ND | ND | 0.0001 |
| Aluminio mg/l | 0.193 | 0.259 | ---- |
| Arsénico mg/l | ND | N | 0.05 |
| Bario mg/l | 0.0393 | 0.0381 | 1 |
| Cadmio mg/l | ND | ND | 0.004 |
| Cobre mg/l | ND | ND | 0.02 |
| Cromo mg/l | ND | ND | --- |
| Niquel mg/l | ND | ND | 0.025 |
| Plomo mg/l | ND | ND | 0.001 |
| Zinc mg/l | ND | ND | 0.3 |
| Aceites y Grasas mg/l | ND | ND | Ausencia de Película Visible |
| Demanda Química de Oxígeno mg/l | ND | 6 | ---- |
| Fenoles | ND | ND | 0.001 |
| TPH | ND | ND | Ausente |

Fuente: Información extraída de los informes de ensayos remitidos por Pluspetrol mediante escrito N°026035

57. Pluspetrol señaló en su escrito de descargos al Informe Final de Instrucción que realizó el monitoreo el cual registró ausencia de cualquier alteración sin evidencia

⁴⁷ Página 13 del archivo digitalizado del Informe N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, que obra en el folio 6 del Expediente.

⁴⁸ Página 13 del archivo digitalizado del Informe N° 1356-2013-OEFA/DS-HID, que obra en el folio 6 del Expediente.



de trazas de combustible (valor de TPH por debajo del límite de detección y ECA). Asimismo, de manera posterior se ha mantenido el monitoreo de la calidad de agua superficial del río Urubamba, mediante el monitoreo periódico, siendo las estaciones medidas en el ámbito aledaño al evento las denominadas L56-URU-CR-13 y L56-URU-CR-14 las cuales registraron a lo largo del tiempo resultados dentro de la tendencia prevista, es decir sin alteración en la calidad. Afirmaciones que se aprecian en los siguiente cuadro del Informe de Monitoreo Anual del Lote 56⁴⁹:

Informe Ambiental Anual Lote 56

Table with columns for sampling group (L56-URU-CR-13), date, and various parameters including pH, temperature, dissolved solids, and heavy metals. Includes two circular stamps on the left side.



PERÚ

Ministerio del Ambiente

Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental

Resolución Directoral N° 1089-2017-OEFA/DFSAI

Expediente N° 1647-2017-OEFA/DFSAI/PAS

L56-URU-CR-14

Table with 13 columns (Grupo, Código de Laboratorio, Fecha de Muestreo, Hora de Muestreo) and 40 rows of chemical parameters (pH, Temperature, Conductivity, etc.) and metals (Aluminum, Arsenic, Barium, etc.).



L56-URU-CR-15

Table with 13 columns (Grupo, Código de Laboratorio, Fecha de Muestreo, Hora de Muestreo) and 40 rows of chemical parameters (pH, Temperature, Conductivity, etc.) and metals (Aluminum, Arsenic, Barium, etc.).





58. Cabe añadir que en el caso de la gasolina, esta tiene un tiempo de permanencia en el ambiente, en tanto que la mayor parte de sus componentes se evaporan, siendo degradados por la luz solar y oxidados en el aire; asimismo, en el agua también sufre un proceso corto de degradación⁵⁰ a comparación de otros hidrocarburos más pesados.
59. En tal sentido, en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 22° de las Ley del SINEFA, no corresponde ordenar medida correctiva, toda vez que el efecto nocivo derivado del derrame de hidrocarburos en el río Urubamba infractora no persiste en el tiempo. Por lo tanto, no existen consecuencias que se deban corregir, compensar, revertir o restaurar.

En uso de las facultades conferidas en el Literal n) del Artículo 40° del Reglamento de Organización y Funciones del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, aprobado por Decreto Supremo N° 022-2009-MINAM, y 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 en el Texto Único Ordenado del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental, aprobado por Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 045-2015-OEFA/PCD.

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar la responsabilidad administrativa de Pluspetrol Perú Corporación S.A. por la comisión de la infracción N° 1 contenida en la Tabla N° 1; por los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la presente resolución.

Artículo 2°.- Informar a Pluspetrol Perú Corporación S.A. que contra la conducta infractora N° 1 no resulta pertinente el dictado de medida correctiva, por los fundamentos expuestos en la presente resolución.

Artículo 3°.- Informar a Pluspetrol Perú Corporación S.A., que contra lo resuelto en la presente resolución es posible la interposición del recurso de reconsideración y apelación ante la Dirección de Fiscalización, Sanción y Aplicación de Incentivos, dentro del plazo de quince (15) días hábiles contado a partir del día siguiente de su notificación, de acuerdo a lo establecido en el Artículo 216° del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-JUS, y en los Numerales 24.1, 24.2 y 24.3 del Artículo 24° del Texto Único Ordenado del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, aprobado por la Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 045-2015-OEFA/PCD⁵¹.

⁵⁰ Agencia para Sustancias Tóxicas y Registro de enfermedades (ATSDR). Hoja Informativa de la Gasolina de Automóvil. CAS#: 8006-61-9. Estados Unidos, 2016.
Disponibile en: https://www.atsdr.cdc.gov/es/toxfaqs/es_tfacts72.html

⁵¹ Texto Único Ordenado del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, aprobado por Resolución de Presidencia de Consejo Directivo N° 045-2015-OEFA/CD

"Artículo 24.- Impugnación de actos administrativos"

24.1 El administrado podrá presentar recurso de reconsideración contra la determinación de una infracción administrativa, el dictado de una medida cautelar, la imposición de una sanción o el dictado de una medida correctiva, solo si se adjunta prueba nueva.

24.2 El administrado podrá presentar recurso de apelación contra la determinación de una infracción administrativa, el dictado de una medida cautelar, la imposición de una sanción o el dictado de una medida correctiva.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Organismo de
Evaluación y
Fiscalización Ambiental

Resolución Directoral N° 1089-2017-OEFA/DFSAI

Expediente N° 1647-2017-OEFA/DFSAI/PAS



Artículo 4°. - Disponer la inscripción de la presente resolución en el Registro de Actos Administrativos; sin perjuicio de que si esta adquiere firmeza, el extremo que declara la responsabilidad administrativa será tomado en cuenta para determinar la reincidencia y su posible inscripción en el registro correspondiente, de acuerdo con la Única Disposición Complementaria Transitoria del Texto Único Ordenado del Reglamento del Procedimiento Administrativo Sancionador del Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, aprobado por Resolución de Presidencia del Consejo Directivo N° 045-2015-OEFA/PCD.

Regístrese y comuníquese.

Ricardo Oswaldo Machuca Breña
Director (e) de Fiscalización, Sanción
y Aplicación de Incentivos
Organismo de Evaluación y
Fiscalización Ambiental – OEFA



24.3 Los recursos administrativos deberán presentarse en un plazo de quince (15) días hábiles, contado desde la notificación del acto que se impugna.
(...)"