LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

IMARPE
INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ

ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ

INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 004-2022-2-0068-SCE

SERVICIO DE CONTROL ESPECIFICO A HECHOS CON PRESUNTA IRREGULARIDAD A INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ

CALLAO-PROV. CONST. DEL CALLAO-P. C. DEL CALLAO

"ENCALLAMIENTO DEL BUQUE DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA LUIS FLORES PORTUGAL DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CRUCERO DE EVALUACIÓN HIDROACÚSTICA DE ANCHOVETA Y OTROS RECURSOS PELÁGICOS 2102-04"

PERÍODO

PERÍODO:2 DE ENERO DE 2021 AL 31 DE ENERO DE 2022

TOMO I DE II

LIMA - PERÚ

23 DE AGOSTO DE 2022

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DEL FORTALECIMIENTO DE LA SOBERANÍA NACIONAL"

0729

0042022200680

0001

INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO Nº 004-2022-2-0068-SCE

"ENCALLAMIENTO DEL BUQUE DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA LUIS FLORES PORTUGAL DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CRUCERO DE EVALUACIÓN HIDROACÚSTICA DE ANCHOVETA Y OTROS RECURSOS PELÁGICOS 2102-04"

ÍNDICE

	DENOMINACIÓN	N° Pág.
I.	**ANTECEDENTES**	3
	1. Origen	3
	2. Objetivos	3
	3. Materia de Control Específico y Alcance	3
	4. De la entidad o dependencia	4
	5. Notificación del Pliego de Hechos	5
II.	**ARGUMENTOS DEL HECHO ESPECÍFICO PRESUNTAMENTE IRREGULAR**	5
	Encallamiento del Buque de Investigación Científica - BIC Luis Flores Portugal, durante la ejecución del "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos", ocasionó un perjuicio económico a Imarpe ascendente a S/ 157 741,96.	
III.	**ARGUMENTOS JURÍDICOS**	25
IV.	**IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS INVOLUCRADAS EN LOS HECHOS ESPECÍFICOS PRESUNTAMENTE IRREGULARES**	25
V.	**CONCLUSIÓN**	25
VI.	**RECOMENDACIONES**	26
VII.	**APÉNDICES**	26

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL OCI

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE SUPERVISOR OCI

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE JEFE DE COMISIÓN OCI

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE ABOGADO OCI

INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 004-2022-2-0068-SCE

"ENCALLAMIENTO DEL BUQUE DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA LUIS FLORES PORTUGAL DURANTE LA EJECUCIÓN DEL CRUCERO DE EVALUACIÓN HIDROACÚSTICA DE ANCHOVETA Y OTROS RECURSOS PELÁGICOS 2102-04"

PERÍODO: 2 DE ENERO 2021 AL 31 DE ENERO DE 2022

I. ANTECEDENTES

1. Origen

El Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad al Instituto del Mar del Perú, en adelante "entidad", corresponde a un servicio de control posterior programado en el Plan Anual de Control 2022 del Órgano de Control Institucional - OCI[1], registrado en el Sistema de Control Gubernamental – SCG con la orden de servicio n.° 2-0068-2022-001, iniciado mediante oficio n.° 044-2022-IMARPE/OCI de 14 de julio de 2022, en el marco de lo previsto en la Directiva n.° 007-2021-CG/NORM "Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad", aprobada mediante Resolución de Contraloría n.° 134-2021-CG de 11 de junio de 2021 y modificatoria.

2. Objetivo

Determinar si el personal a cargo de la navegación y seguridad durante el Crucero de Evaluación Hidroacústica de la Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04, realizó sus labores de acuerdo a la normativa legal, reglamentaria y disposiciones internas vigentes.

3. Materia de Control Específico y Alcance

Materia de Control

La materia de control corresponde al siniestro acuático (encallamiento) que sufrió el Buque de Investigación Científica - BIC Luis Flores Portugal durante la ejecución del Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04, debido a que el personal a cargo de la guardia no siguió el trayecto preestablecido y señalado en el Plan de Crucero, lo que ocasionó un perjuicio económico al Imarpe de S/ 157 741,96.

Alcance

El servicio de control específico comprende el período de 2 de enero de 2021 al 31 de enero de 2022, correspondiente a la revisión y análisis de la documentación relativa al hecho con evidencias de presunta irregularidad.

[1] Aprobado con Resolución de Contraloría n.° 254-2022-CG de 13 de julio de 2022.

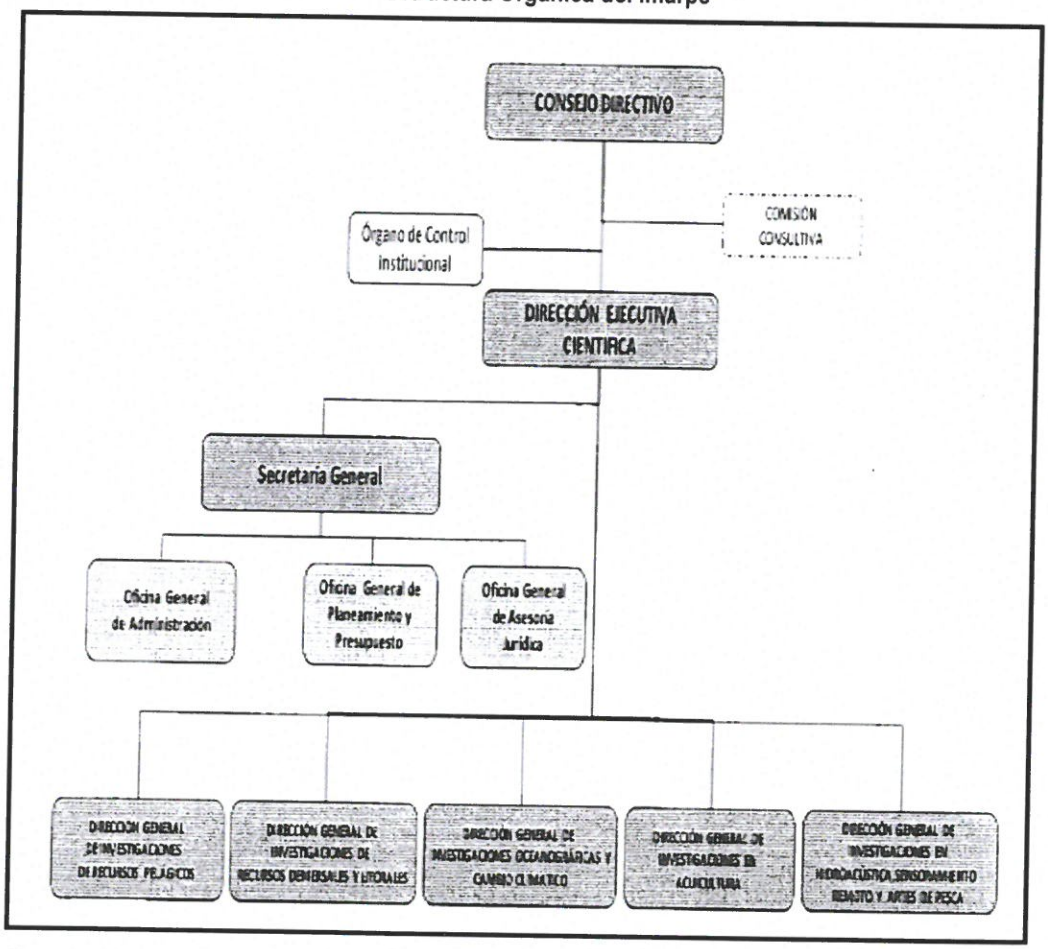
4. De la entidad o dependencia

El Instituto del Mar del Perú[2]- Imarpe es un Organismo Público Técnico Especializado adscrito al Ministerio de la Producción, que tiene personería jurídica de Derecho Público Interno. Constituye pliego presupuestal cuya misión es promover y realizar investigaciones científicas y tecnológicas del mar, aguas continentales y de los recursos vivos de ambos; proporcionando y recomendando al citado Ministerio y a la comunidad científica, los estudios de manera veraz y oportuna, a efectos de contribuir en la conservación y sostenibilidad de los recursos hidrobiológicos y el desarrollo del país.

A continuación, se muestra la estructura orgánica gráfica del Instituto del Mar del Perú:

Imagen n.° 1

Estructura Orgánica del Imarpe



Fuente: Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Instituto del Mar del Perú, aprobado con Resolución Ministerial n.° 345-2012-PRODUCE de 23 de julio de 2012.

[2] Artículo 1° del Decreto de Urgencia n.° 015-2020 publicado el 23 de enero de 2020, que modifica el Decreto Legislativo n.° 095, Ley del Instituto del Mar del Perú-Imarpe, para la mejora y el fortalecimiento del rol y la gestión institucional.

Las unidades de línea que han participado en el Crucero de Evaluación Hidroacústica de la Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04, que forma parte del presente servicio de control, adicionalmente a las unidades de apoyo de la Oficina General de Administración, han sido: la Dirección General de Investigaciones en Hidroacústica, Sensoramiento Remoto y Artes de Pesca - DGIHSA y, dentro de ella, el Área Funcional de Hidroacústica – AFH, así como el Área Funcional de Flota - AFF, la primera en la parte científica y la segunda en proporcionar las embarcaciones y personal para dicho fin, siendo una de ellas el Buque de Investigación Científica – BIC Luis Flores Portugal[3].

5. Notificación del Pliego de Hechos

En aplicación del numeral 7.30 de las Normas Generales de Control Gubernamental, aprobadas con Resolución de Contraloría n.° 295-2021-CG, la Directiva n.° 007-2021-CG/NORM "Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad" aprobada mediante Resolución de Contraloría n.° 134-2021-CG, y modificatoria, así como al marco normativo que regula la notificación electrónica emitida por la Contraloría, se cumplió con el procedimiento de notificación del Pliego de Hechos a las personas comprendidas en los hechos con evidencias de presunta irregularidad a fin que formulen sus comentarios o aclaraciones.

II. ARGUMENTOS DEL HECHO ESPECÍFICO PRESUNTAMENTE IRREGULAR

ENCALLAMIENTO DEL BUQUE DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA - BIC LUIS FLORES PORTUGAL, DURANTE LA EJECUCIÓN DEL "CRUCERO DE EVALUACIÓN HIDROACÚSTICA DE ANCHOVETA Y OTROS RECURSOS PELÁGICOS", OCASIONÓ UN PERJUICIO ECONÓMICO A IMARPE ASCENDENTE A S/ 157 741,96.

De la revisión y análisis efectuado a la documentación proporcionada por las diferentes unidades orgánicas del Instituto del Mar del Perú – Imarpe, se ha evidenciado que durante el desarrollo de la actividad científica denominada "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", en adelante "Crucero Cr2102-04", a cargo del Buque de Investigación Científica Luis Flores Portugal[4], sufrió un siniestro acuático[5] (encallamiento-varadura) en la zona de la Playa Rincón de Piños, al norte de la Bahía de Casma, ubicada en el distrito de Comandante Noel, provincia de Casma y departamento de Ancash, lo cual generó daños materiales al casco del buque, debido a que el personal a cargo de la guardia se quedó dormido durante su jornada y no siguieron los trayectos establecidos en el Plan del Crucero.

Dicha situación conllevó a que se active la Póliza de Seguro de Cascos Pesqueros n.° CASC 16713536, suscrita con la Compañía de Seguros y Reaseguros Pacífico Peruano Suiza, quien reportó un costo total de US $ 371 113,29, correspondiendo al Imarpe según contrato, asumir y pagar el 5% del gasto deducible, el cual ascendió a US $ 19 532,28 (S/ 93 460,00); así

[3] Manual de Organización, aprobado con Resolución Directoral n.° DEC n.° 282-2013 de 15 de noviembre de 2013.

[4] Para el desarrollo de las investigaciones científicas, el Imarpe cuenta con tres (3) plataformas científicas o Buques de Investigación Científica - BIC a gran escala: "Humboldt", "José Olaya Balandra" y "Luis Flores Portugal", implementadas con equipos científicos para los trabajos acústicos, oceanográficos y de pesca.

[5] El Decreto Supremo n.° 015-2014-DE, publicado el 28 de noviembre de 2014, que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo n.° 1147, en cuyo numeral 2 del artículo II señala que el "Accidente o **siniestro acuático**" son, entre otros, encallamiento, varada, colisión, daños materiales sufridos por un buque, cuya situación o hecho(s) que afecta la protección y seguridad de la vida humana, la navegación segura de las naves, embarcaciones, artefactos navales e instalaciones acuáticas ubicadas en el medio acuático.

como, otros gastos adicionales relacionados con el siniestro por un monto de S/ 64 281,96, ocasionado un perjuicio económico total de S/ 157 741,96.

La situación expuesta, se desarrolla a continuación:

a) Encallamiento del Buque de Investigación Científica – BIC Luis Flores Portugal, durante el desarrollo de la actividad científica "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", en la zona norte del país.

Con fecha 25 de enero de 2021 el Área Funcional de Hidroacústica - AFH (Unidad Coordinadora Científica) de la Dirección General de Investigaciones en Hidroacústica, Sensoramiento Remoto y Artes de Pesca - DGIHSA (responsable del proyecto), conforme a lo establecido en la Directiva n.° 003-2019-IMARPE/SG/OGPP "Lineamientos para los Planes de Investigación Científica"[6], **(Apéndice n.° 4)** elaboró el Plan de Crucero reformulado[7]denominado "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04" **(Apéndice n.° 5),** aprobado por la Dirección Ejecutiva Científica[8], con el proveído n.° 0350-2021-IMARPE/DEC de 28 de enero de 2021 **(Apéndice n.° 6)**, el mismo que se encuentra alineado con el Objetivo Estratégico Institucional - OEI.01[9] y con la Actividad Operativa Institucional – AOI 14[10]; que tenía como objetivo general determinar la biomasa, distribución y aspectos biológicos-pesqueros de los recursos anchoveta y otros pelágicos, por el periodo del 14 de febrero al 6 de abril de 2021[11], en el área geográfica comprendida entre Tumbes (Puerto Pizarro) y Tacna (Morro Sama), con una proyección hasta las 60 - 80 mn[12] de la Costa, con la participación del BIC Luis Flores Portugal, LP Imarpe IV y once (11) embarcaciones de cerco industrial de la Sociedad Nacional de Pesquería - SNP.

Es de precisar que, dentro de los alcances del citado Plan de Crucero, se encontraba la metodología y técnicas que debían ser usadas por el crucero en la investigación, las cuales se encuentran descritas en el "Protocolo del Proyecto de Evaluación Hidroacústica de Recursos Pesqueros"[13]; así como también en el numeral 6.4 y en la Tabla 01 – Cronograma de actividades del Crucero, se incluyeron las actividades que debían realizarse a bordo de la embarcación y en el Anexo n.° 01 -Trayectos, se detallaron los trayectos planificados que debían seguir las embarcaciones participantes en el Crucero Cr2102-04, tal como se muestra a continuación:

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL OCI

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE SUPERVISOR OCI

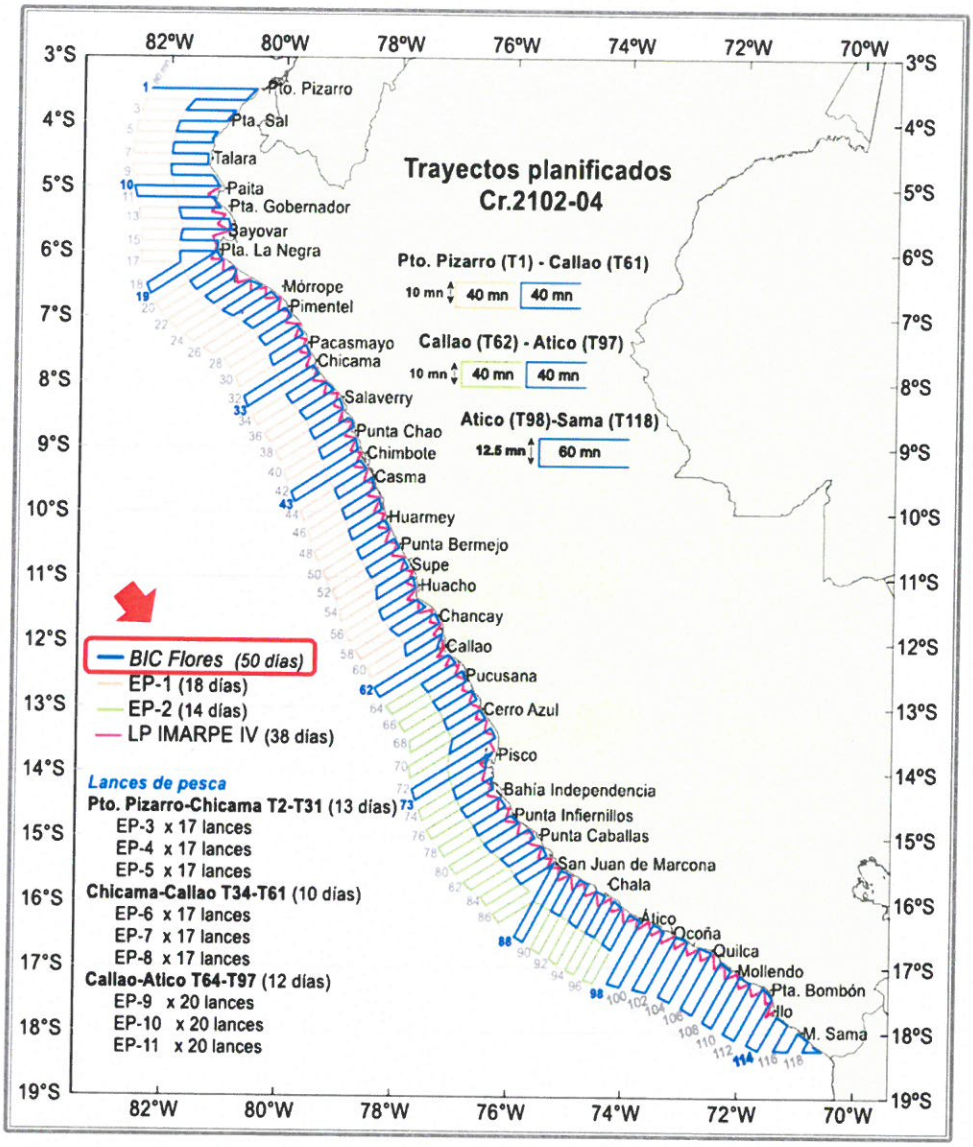
INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE JEFE DE COMISIÓN OCI

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE ABOGADO OCI

[6] Aprobada mediante Resolución de Secretaría General n.° 048-2019-IMARPE/SG de 26 de junio de 2019.
[7] El Plan inicial aprobado con proveído 00123-2021-IMARPE/DEC de 13 de enero de 2021, se reajustó debido a que el BIC Humboldt no participaría en la actividad científica por tener dificultades técnicas.
[8] De conformidad al numeral 6.3 de los "Lineamientos para los Planes de Investigación Científica".
[9] Incrementar las investigaciones biológicas-pesqueras y poblacionales de los recursos hidrobiológicos, con enfoque ecosistémico para su manejo sostenible en el Sector Pesca y Acuicultura. PEI aprobado con Resolución de Dirección Ejecutiva Científica n.° 064-2021-IMARPE/DEC de 9 de julio de 2021.
[10] Aplicación del Método Hidroacústico en la Evaluación de Recursos Pesqueros, de acuerdo a la Matriz Científica del Imarpe establecido en el Plan Operativo Institucional – POI 2021, aprobado con Resolución de Dirección Ejecutiva Científica n.° 012-2021-IMARPE/DEC de 28 de enero de 2021.
[11] Duración de 50 días efectivos de navegación del BIC, comprendido de la siguiente manera: 1ra etapa (zona norte) por 26 días desde Tumbes al Callao; y la 2da etapa (zona sur) por 24 días del Callao a ILo.
[12] Mn/mn: Milla náutica o milla marina, es una unidad de longitud empleada en navegación marítima y aérea. En la actualidad, la definición internacional, adoptada en 1929, es el valor convencional de 1 852 metros.
[13] De acuerdo al Plan de Crucero se aplicó el: Muestreo acústico mediante un diseño de trayectos sistemático paralelo separados por una distancia de 15 mn (SIMMONDS y MACLENNAN, 2005), Protocolo para la colección y análisis de ecogramas durante prospecciones de evaluación de recursos pesqueros, Protocolo de acción en la toma de información de datos en un crucero de evaluación hidroacústica de recursos pelágicos, Protocolo acústico para la estandarización de información en los cruceros de evaluación de recursos pesqueros, descritos en CASTILLLO et al. (2011).

Imagen n.° 2

Trayectos Planificados del BIC Luis Flores Portugal y LP Imarpe IV en el Crucero



Fuente: Anexo n.° 01 del Plan de Crucero (Figura 2. Trayectos del BIC Flores y LP IMARPE IV) **(Apéndice n.° 5).**

Al respecto, sobre la base del referido plan, el coordinador del Área Funcional de Flota - AFF elaboró y emitió la Orden de Operaciones n.° 004-2020[14] (ORDERFLOTA n.° 001-2021) de 17 de febrero de 2021 **(Apéndice n.° 7)**, cuyos numerales 2 "Misión" y 3 "Ejecución" señalaban lo siguiente: *"Conducir al citado BIC (…), brindando todas las seguridades y el apoyo del caso (…)."* y *"(…) Después del zarpe y durante la navegación, el Capitán y el **Patrón** de las naves **deberán respetar las rutas de navegación** establecidas en el plan de investigación científica autorizado por la **Dirección Ejecutiva Científica**. **Por ningún motivo estas serán modificadas**, (…)"* (lo resaltado y subrayado

[14] Distribuidos en seis (6) ejemplares, a las siguientes direcciones: Presidente del Consejo Directivo, Dirección Ejecutiva Científica, Capitán BIC "Luis Flores Portugal", Patrón EIC "Imarpe IV", Archivo y Laboratorios Costeros.

es nuestro). Es decir, las embarcaciones tenían que navegar conforme a los trayectos preestablecidos y detallados en el Anexo n.° 01 del citado plan.

Igualmente, en el Apéndice II del Anexo "A" de la Orden de Operaciones n.° 004-2020, se detalló la relación del personal participante que formaría parte del BIC Luis Flores Portugal (ex SNP-2), cuyos grados fueron asignados conforme a lo establecido en la Directiva n.° DE-002-2005[15] "Organización y Funcionamiento de los BIC's del Imarpe - Humboldt, José Olaya Balandra y SNP-2[16]" de 18 de marzo de 2005 **(Apéndice n.° 8)**, dotación que se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 1

Personal participante de la Dotación del BIC Luis Flores Portugal

N°	Grado	Apellidos y Nombres	N° DNI
1	Capitán	Egúsquiza Reyes, Marco Emilio	10001899
2	Motorista	Bartolo Sánchez, José Miguel	09171027
3	Motorista	Alzamora Juro, Christian Edison	43008469
4	Patrón	Azaña Castillo, Abraham	10745561
5	Cocinero	Vinces Madrid, Javier Solís	44670107
6	Pescador	Espinoza Gonzales, Edgar Francisco	40762642
7	Pescador	López Amaya, Yasmany Yohan	41366060
8	Enfermero	Guevara Becerra, Wilder Sergio	43368416
9	Patrón	Tume Tume, Domingo	02741670
10	Pescador	Ramírez Llerena, Maximiliano	45723338

Fuente: Apéndice II del Anexo A de la Orden de Operaciones n.° 004-2020 **(Apéndice n.° 7)**.
Elaborado por: Comisión de Control.

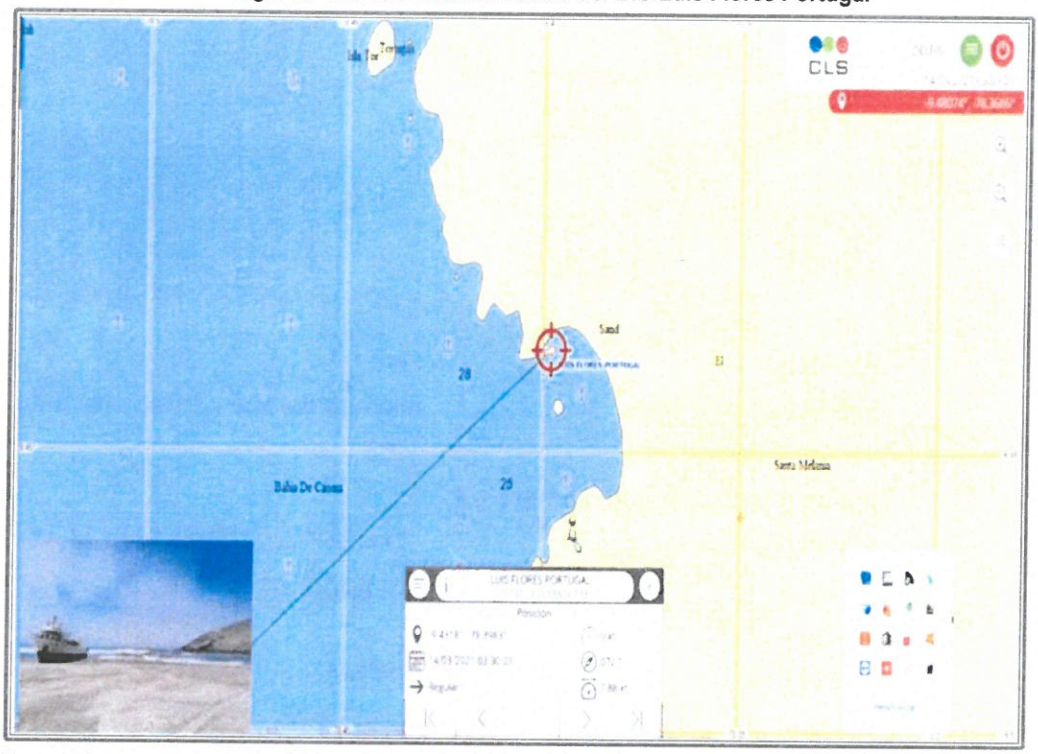
En ese sentido, con la finalidad de dar cumplimiento al Plan de Crucero y a la Orden de Operaciones elaborados por el Área Funcional de Hidroacústica y el Área Funcional de Flota, respectivamente, se dio inicio a la actividad científica "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", a cargo de las embarcaciones programadas; sin embargo, aproximadamente a las 04:00 horas del día 14 de marzo de 2021, a un (1) día del zarpe del puerto de Chimbote, el BIC Luis Flores Portugal sufrió un siniestro acuático en la zona de la Playa Rincón de Piños ubicada al norte de la Bahía de Casma, del distrito de Comandante Noel, provincia de Casma y departamento de Ancash, en la latitud: 09°25'50.88" Sur y longitud: 078°23'52.26" Oeste, conforme a las siguientes imágenes:

[15] Mediante memorándum n.° 159-2022-IMARPE/OGPP de 22 de junio de 2022, la jefa de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Imarpe informó al OCI que la Dirección Ejecutiva Científica de turno aprobó la Directiva n.° DE-002-2005 mediante el acto administrativo de Directiva n.° DE-002-2005, la cual además permanece vigente a la fecha **(Apéndice n.° 9)**.

[16] El nombre del "SNP-2" fue cambiado por "Luis Flores Portugal" (Matrícula CO-18826-EM), de acuerdo a los siguientes documentos: Certificado de Registro n.° 4339 de 3 de febrero de 2014, emitido por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Dicapi y oficio n.° JAFF-022-2014-PE/IMP de 18 de setiembre de 2014, suscrito por el capitán de Navío, jefe del Área Funcional de Flota del Imarpe **(Apéndice n.° 10)**.

Imagen n.° 3

Lugar de ocurrencia del siniestro del BIC Luis Flores Portugal



Fuente: Informe del Accidente Marítimo (Encallamiento) del BIC "Luis Flores Portugal", elaborado por el AFF[17] **(Anexo n.° 11)**.

Imagen n.° 4

Encallamiento del Buque Luis Flores Portugal en la Playa Rincón de Piños



Fuente: Noticia periodistica en el Diario de Chimbote, según el link https://diariodechimbote.com/2021/03/15/encalla-buque-cientifico/ **(Apéndice n.° 12)**.

[17] Remitido a Gerencia General mediante memorándum n.° 103-2021-IMARPE/AFF de 4 de abril de 2021 **(Apéndice n.°11)**.

Dicho acontecimiento ocurrió mientras se encontraban de guardia en el puente de mando del BIC Luis Flores Portugal, los señores: Abraham Azaña Castillo y Yasmany Yohan López Amaya, Patrón de Pesca y Pescador, respectivamente, quienes a través de los memorándums n.°s AAC-001-2021 y YYLA-001-2021, ambos del 17 de marzo de 2021, remitieron sus declaraciones al señor Marco Emilio Egúsquiza Reyes, Capitán del referido Buque, las mismas que fueron derivadas al coordinador del Área Funcional de Flota mediante memorándum n.° MEER-001-2021 de la misma fecha **(Apéndice n.° 13)** y, quien, a su vez las trasladó al Presidente del Consejo Directivo a través del memorándum n.° 096-2021-IMARPE/AFF de 18 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 14),** según se detalla:

- **Abraham Azaña Castillo, Patrón de Pesca del BIC Luis Flores Portugal:**

"(...)
Día 14 de marzo de 2021
Siendo las 00:00 hrs relevo la guardia al capitán, a la 01:00 hrs guardia sin novedad con RV:060 velocidad: 8 nudos /visibilidad de 2 millas; a 02:00 hrs guardia sin novedad RV: 060 velocidad: 8 nudos / visibilidad de 2 millas.

A las 03:00 hrs continuando la navegación sin novedad con RV: 060 velocidad: 8 nudos con baja visibilidad (1mn) por neblina en la zona, ***en el lapso de ese tiempo dormité por cansancio y fatiga debido a que empalmé la cala con mi guardia****, sintiendo un golpe de ola en la popa del lado estribor y despertando asustado atine a reducir la velocidad y poner neutro la máquina, salí a ver que sucedía percatándome por el sonido de las olas que reventaban al lado de estribor, regresé al puente para tomar el mando y encontré al patrón Domingo Tume* ***(ayudó no le correspondía guardia)*** *en el timón.*
(...)" (lo resaltado y subrayado es nuestro)

- **Yasmany Yohan López Amaya, Pescador del BIC Luis Flores Portugal:**

"(...)
Día 14 de marzo de 2021
Siendo las 00:00 hrs relevo de la guardia acústica al Ing. Aarón Paz, 01:00 hrs, guardia sin novedad; 02:00 hrs guardia sin novedad.

A las 03:00 hrs ***me sentí cansado y estresado por mi doble labor, dormite*** *ya que mis actividades del día anterior fueron seguidas empalmando las calas con mis guardias en acústica; minutos más tarde sentí un golpe en el barco lo cual me alertó saliendo al puente donde ya el patrón Domingo Tume se encontraba en el timón, (...)."* (lo resaltado y subrayado es nuestro)

- **Marco Emilio Egúsquiza Reyes, Capitán del BIC Luis Flores Portugal:**

"(...)
Día 13 de marzo de 2021
Zarpamos del puerto de Chimbote a las 14:00 horas (...). ***A las 24:00 hrs soy relevado por el Patrón Abraham Azaña*** *con la guardia sin novedad, rv[18] 060 velocidad de 8 nudos, visibilidad de 2 mn. procedí a retirarme a mi cabina a descansar.*

Día 14 de marzo de 2021
A las 03:35 hrs aproximadamente, desperté de forma brusca debido a un fuerte movimiento de la nave, (...) encontré al personal cundido en pánico, (...) y el patrón Domingo Tume ***(ayudó no le***

[18] rv/RV: Rumbo verdadero.

correspondía guardia) *en el timón, era difícil ubicarme para dar una instrucción, (…), al salir a la cubierta vi al motorista José Bartolo tirado en la cubierta medio inconsciente (…), inmediatamente me dirigí a lanzar los equipos de salvamento primero activé la radio baliza de emergencia (EPIRB) seguido de las balsas salvavidas, primero se lanzó la de estribor con la ayuda de los pescadores Yasmani López y Maximiliano Ramírez, ésta cayó y se abrió invertida, luego lanzamos la de babor (…), luego quise desplazarme a la proa del barco por la banda de babor para ubicarme y dar instrucciones, cuando de pronto vino un balance que me cogió mal parado (…) y caí al agua.*

Sobre el particular, el coordinador del Área Funcional de Flota mediante memorando n.° 314-2022-IMARPE-AFF remitido[19] el 16 de junio de 2022 **(Apéndice n.° 15[20])**, informó sobre la conformación de las guardias del Crucero Cr2102-04, entre ellas, la correspondiente al primer turno (de 00:00 a 04:00 horas) del día 14 de marzo de 2021, fecha del siniestro acuático (encallamiento-varadura), según se detalla en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 2

Personal a cargo de la guardia del BIC Luis Flores Portugal, del día 14 de marzo de 2021

Ítem	Lugar	Cargo	Nombres y Apellidos	Horario de Guardia (Inicio y fin)	Detalle las actividades realizadas
1	Guardia en el puente	Patrón de Pesca	Abraham Azaña Castillo	00:00 a 0400 hrs	***"Guardia de navegación (llevar en rumbo a la embarcación y realizar los cambios de rumbo)*** */ operaciones de cala[21] y estaciones oceanográficas (manejo de winche)".* (lo resaltado es nuestro)
2	Vigía de puente en babor y estribor	Pescador	Yasmany Lopez Amaya	00:00 a 0400 hrs	***Vigía en la navegación*** *Br Er / operaciones de cala y estaciones oceanográficas (apoyo manejo de winche)* (lo resaltado es nuestro)
3	Estación de radio electrónico	Radio operador (pescador)	Abraham Azaña Castillo	00:00 a 0400 hrs	*Encargo de mantenerse en escucha durante su guardia*
4	Pescador de guardia en sala de maquinas	Motorista	José Bartolo Sánchez	02:00 a 0800 hrs	*Encargado de llevar la máquina en navegación y operaciones de cala y estaciones; durante su turno de guardia*

Fuente: Anexo n.° 1 del memorando n.° 314-2022-IMARPE-AFF (**Apéndice n.° 15).**
Elaborado por: Comisión de Control.

[19] A través del Sistema de Tramite Documentario – Sitradoc
[20] En atención al requerimiento efectuado por el OCI, mediante memorándum n.° 029-2022-IMARPE/OCI de 6 de junio de 2022 **(Apéndice n.° 16)**.
[21] Definición de "Cala": Sumergir en el agua las redes, las artes de **pesca**, etc.

Asimismo, en el numeral 4) del citado memorando, señaló respecto de las actividades que debieron realizar el Patrón de Pesca y el Pescador durante la ejecución del Crucero Cr2102-04, tal como se indica:

- ✓ En el caso del Sr. Abraham Azaña Castillo:

  *"El trabajo del Patrón durante su cuarto de guardia, (...), consiste en el **manejo y control de la nave** en navegación, llevar la nave **dentro de la derrota**[22] **y cambiar de rumbos donde corresponde** según la derrota dispuesta en el plan de navegación, asistir en las estaciones oceanográficas durante sus cuartos de guardia (...) y participar en las operaciones de calas cuando estas se presenten de acuerdo a lo que disponga el área de acústica embarcada. Las funciones del patrón de guardia están especificadas en la Directiva Nº DE-002-2005: Organización y Funciones de los BIC´Ss del IMARPE: Humbolt, José Olaya Balandra y SNP-2 (...)". (Lo resaltado y subrayado en nuestro)*

- ✓ En el caso del Sr. Yasmany López Amaya:

  *"El trabajo que desempeñaba el pescador (...) durante su cuarto de guardia, consistía en el de **hacer la guardia de vigía durante la navegación** y apoyo en las estaciones oceanográficas durante los cuartos de guardia que le corresponde (...), y participar en las operaciones de calas cuando estas se presenten de acuerdo a lo que disponga el área de acústica embarcada. Las funciones (...) están especificadas en la Directiva Nº DE-002-2005 (...)". (Lo resaltado y subrayado en nuestro)*

Agrega además en el numeral 1), que el Capitán de la embarcación **mediante un cuaderno de órdenes nocturnas dejó escritas las instrucciones** que deben seguir los patrones de guardia **de un día a otro**[23], las cuales debieron ejecutarse al pie de la letra, mientras él no se encontraba en el puente de comando al mando de la embarcación, las mismas que fueron suscritas por el personal de guardia, tal como consta en las copias de las hojas del cuaderno de órdenes nocturnas de los días 12 y 13 de marzo de 2021. **(Apéndice n.° 15).**

Adicionalmente, con relación al documento donde se establecieron los roles y horarios de guardia; así como, el procedimiento para su asignación, el coordinador del Área Funcional de Flota, precisó lo siguiente:

"(...)
El rol de guardia de navegación se publica en el mural del puente de mando (se perdió durante el embarque de agua en el puente durante el siniestro).

*De la misma manera **se puede corroborar el conocimiento y cumplimiento de la guardia en el libro de bitácora** folios (286, 288, 290) con fecha 12,13 y 14 de marzo 2021* **(Apéndice n.° 15)** *(...), documento oficial donde se registran todas las novedades u ocurrencias más importantes que suceden en la embarcación, **el llenado** de este documento es manual y **lo realiza el patrón de guardia, quien es el que firma al momento de ser relevado de la misma**". (Lo subrayado y resaltado es nuestro).*

[22] La RAE, define "Derrota", como el **rumbo** o **dirección** que llevan en su navegación las embarcaciones (https://www.rae.es/drae2001/derrota). Por otro lado, según la terminología en náutica, es el trayecto que recorre una embarcación desde un punto "A" hasta otro punto "B", es la ruta que se intenta seguir y que a consecuencia de ello se realizan modificaciones en el rumbo de la nave (https://boletinagrario.com/ap-6,derrota,361.html).

[23] Anexo n.° 1 del memorándum n.° 314-2022-IMARPE-AFF, respecto al Cuadro "13/03/2021 Tercer turno de 08:00 a 12:00 hrs y 20:00 a 24:00 hrs" señala en cuanto a las instrucciones dados por el Capitán del Buque: "Deja las órdenes nocturnas del periodo **de 20:00 horas del 13/03/2021 a 0800 del 14/03/2021**". (Lo resaltado y subrayado es nuestro)

De igual forma, respecto al período de descanso, en el numeral 5) del citado memorando, detalló las actividades realizadas por los dos (2) tripulantes el día 13 de marzo de 2021 (un día antes del encallamiento):

> *"(...) De 00:00 a 04:00 horas realizó guardia de puerto (la nave se encontraba fondeada en la bahía de Chimbote) y desde las 04:00 a 12:00 horas (08 horas de descanso) no realizó ninguna otra actividad en este período.*
>
> *(...) tomó su guardia de puerto de 12:00 a 13:00 horas y su guardia de navegación de 13:00 a 16:00 horas (la nave zarpó de la bahía de Chimbote a 13:00 horas) y desde las 16:00 a 22:30 horas (6 horas y media de descanso) no realizó ninguna otra actividad en este período, hasta que se realizó la primera cala nocturna a 22:30 horas donde participó de la misma como pescador (...)".* (lo subrayado es nuestro).

Cabe indicar que el aspecto antes mencionado, fue informado por el citado coordinador mediante memorándum n.° 247-2022-IMARPE/AFF de 17 de mayo de 2022 **(Apéndice n.° 17[24])**, en el sentido que los días previos al siniestro, es decir el 12 y 13 de marzo de 2021, los señores Abraham Azaña Castillo y Yasmany Yohan López Amaya, tuvieron entre 14 a 16 horas de descanso entre guardias de navegación y fondeo.

En tal sentido, se concluye que el Patrón de Pesca y Pescador si tuvieron un periodo efectivo de descanso, durante el cual no realizaron otras actividades, hasta antes de iniciarse la primera cala nocturna de las 22:30 horas, para posteriormente asumir la guardia de navegación del día 14 de marzo de 2021 en el BIC Luis Flores Portugal; por lo que sus afirmaciones referidas a que el encallamiento del buque se debió a que dormitaron por el *"cansancio y la fatiga ocasionada por la cala"* no se ajusta a la verdad.

Por otra parte, con relación a las "calas", el director general de la Dirección General de Investigaciones Hidroacústicas, Sensoramiento Remoto y Artes de Pesca, a través del memorándum n.° 364-2022-IMSRPE/DGIHSA de 10 de junio de 2022 **(Apéndice n.° 19[25])**, remitió las planillas de lances (calas) de los días 12 y 13 de marzo de 2021, en las cuales se advierte la participación del señor Yasmany López Amaya, según se muestra:

Cuadro n.° 3

Lances (Calas) realizadas los días 12 y 13 de marzo de 2021

Fecha	Horario		Duración-Minutos	Personal Participante	
	Inicio	Término		Nombres y Apellidos	Área que pertenece
12/3/2021	01.44	02.19	35	López Amaya, Yasmany	Acústica
13/3/2021	22.30	23.35	65		

Fuente: Planillas de Lances, adjunto al memorándum n.° 364-2022-IMARPE/DGIHSA.
Elaborado por: Comisión de Control.

[24] En atención al requerimiento del OCI, efectuado mediante el memorándum n.° 022-2022-IMARPE/OCI de 10 de mayo de 2022 **(Apéndice n.° 18)**.
[25] En atención al requerimiento del OCI, efectuado mediante el memorándum n.° 030-2022-IMARPE/OCI de 8 de junio de 2022 **(Apéndice n.° 20)**.

Adicionalmente, en el mencionado memorándum señaló que las actividades realizadas, consistieron en el llenado de las planillas acústicas y de lances de comprobación, tal como se evidencia en las mismas, precisando que su participación como apoyo en las guardias de acústica se debió a que ya había participado en otros cruceros acústicos y tenía conocimiento de la actividad a realizar. Asimismo, agregó que el día 12 de marzo de 2021, el BIC Luis Flores Portugal BIC arribó al Puerto de Chimbote a las 8:00 horas para reabastecimiento logístico, zarpando el 13 de marzo de 2021 a las 14:30 horas para continuar con sus actividades científicas; afirmación que confirma lo informado por el coordinador del Área Funcional de Flota **(Apéndices n.°s 15 y 17)** y que desvirtúan los argumentos que el siniestro se dio por el cansancio y fatiga ocasionado por la cala.

Es menester precisar que las actividades encomendadas y trabajos realizados por los citados señores de la guardia, son concordantes con las funciones establecidas en sus Contratos Administrativos de Servicios[26] **(Apéndice n.° 21),** suscritos con la Entidad; así como, con los incisos a) y b) del numeral 6.2.3.3 "Guardias en el Mar" de la Directiva de Organización y Funcionamiento de los BIC's del Imarpe **(Apéndice n.° 8)**.

De lo comentado, se desprende que los señores Abraham Azaña Castillo (Patrón de Pesca) y Yasmany López Amaya (Pescador), quienes estuvieron a cargo del primer turno de la guardia (de 00:00 a 0400 horas) del día 14 de marzo de 2021, tenían conocimiento de las actividades que debían realizarse, toda vez que el Capitán (superior jerárquico) del buque, les dio instrucciones a través del cuaderno de órdenes nocturnas que fue suscrita en señal de conocimiento; los mismos que durante la guardia, debieron respetar los trayectos de navegación (ruta) establecidos en el Plan de Crucero y Orden de Operaciones.

Por lo tanto, los señores Abraham Azaña Castillo y Yasmany López Amaya, quienes se encontraba de guardia en el Puente debieron cumplir a cabalidad las actividades encomendadas por el Capitán, entre ellas, el manejo, control, vigía y seguridad de la nave "BIC Luis Flores Portugal" durante la navegación; ello, de acorde a la ruta que fue preestablecida por el Área Funcional de Hidroacústica (la parte científica) y el Área Funcional de Flota, es decir, llevar la nave dentro de la derrota (trayecto) y efectuar los cambios de rumbos de acuerdo a lo estipulado en el Plan del Crucero Cr2102-04.

A todo esto, el coordinador del Área Funcional de Flota mediante memorando n.° 314-2022-IMARPE-AFF **(Apéndice n.° 15)** refirió que el *"Patrón que cubría la guardia debió realizar un cambio de rumbo"*; ello de acuerdo a los trayectos preestablecidos a seguir por las embarcaciones participantes en el crucero, detalladas en el Anexo n.° 01 – Trayectos, que forma parte del Plan de Crucero, señalando lo siguiente:

> *"(...)*
> *En posición Lat. 09°28.5 S Log 078° 27.2 W (punto C del gráfico)* ***aproximadamente a las 03:10 se debió cambiar de rumbo del 060° al 152°*** *y quedar con la proa paralela a la costa (tiempo estimado con la última posición del Patrón a 02:00 horas lat. 09°33.2 Log 078°35.2 W (punto D del gráfico) folio 290 de la bitácora.*

[26] Abraham Azaña Castillo: Contrato Administrativo de Servicios n.° 004-2016-IMARPE de 01 de marzo de 2016 y sus adendas del 30 de diciembre de 2016, 29 de diciembre de 2017, 28 de junio y 28 de diciembre de 2018, 27 de diciembre de 2019 y 30 de diciembre de 2020 / Yasmany Yohan López Amaya: Contrato Administrativo de Servicios n.° 185-2015-IMARPE de 17 de setiembre de 2015 y sus adendas del 31 de diciembre de 2015, 31 de marzo de 2016, 30 de diciembre de 2016, 29 de diciembre de 2017, 28 de junio de 2018, 28 de diciembre de 2018, 27 de diciembre de 2019 y 30 de diciembre de 2020.

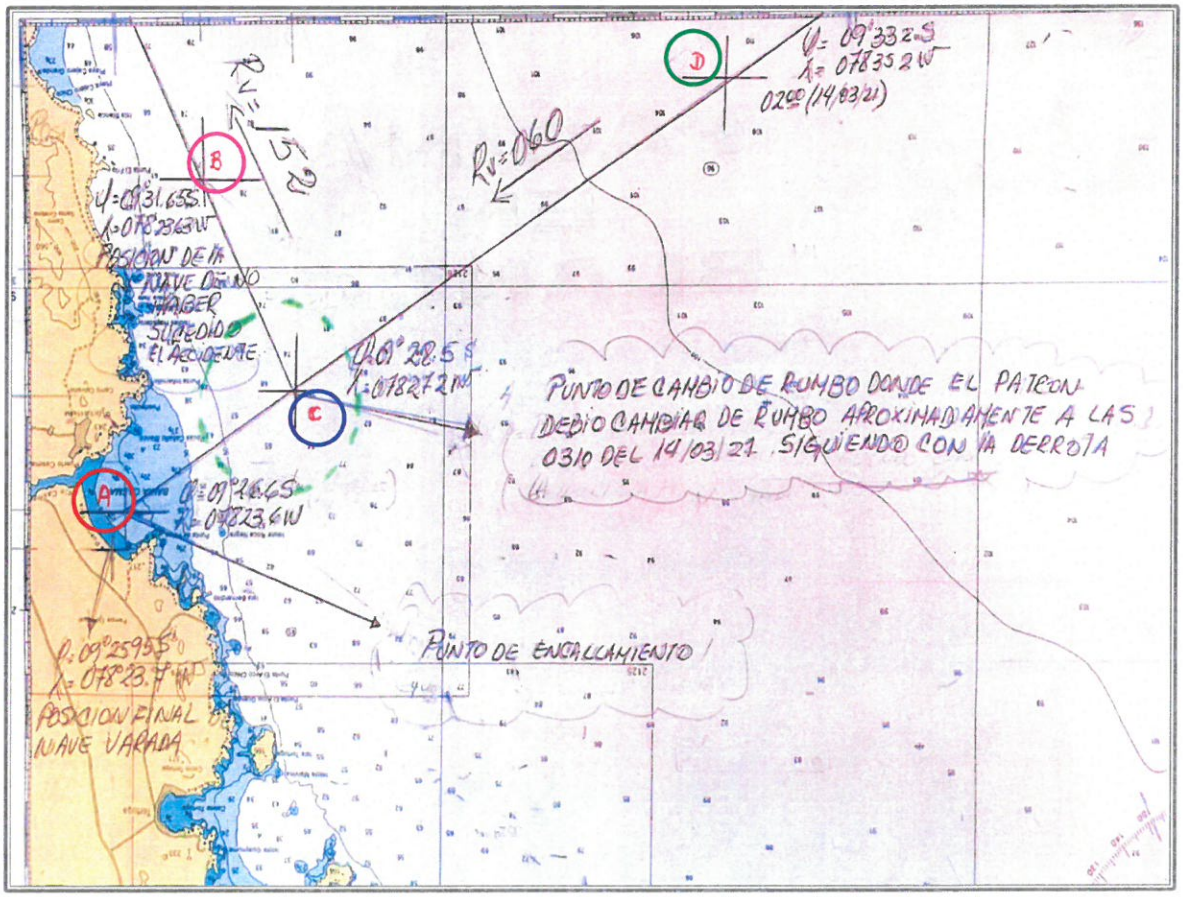
Procedimiento del cambio del timón de piloto automático a manual: si la nave está navegando en piloto automático y se quiere pasar a modo manual, primero se presiona el botón de modo manual en el dispositivo de piloto automático y luego se gira el Switch del timón de automático a manual, de esta manera ya se tiene el mando manual y se puede mover el timón a la banda donde se quiere cambiar de rumbo (Babor o Estribor).

*(...) el Patrón Sr. Abraham Azaña (...), **la acción que debió de realizar fue el procedimiento de cambio de modo piloto automático a modo manual**, (...). En este caso una vez que tenía el modo manual el patrón en mención debió girar el timón a estribor hasta llegar al rumbo 152° para de esta manera quedar con la proa paralelo a la costa. Tiempo que toma hacer esta maniobra es de 5 segundos.*
(...)".

A continuación, se muestra los puntos del encallamiento y el cambio de rumbo que debió realizar:

Imagen n.° 5

Puntos del siniestro acuático (encallamiento-varadura) y cambio de rumbo que debió realizarse



Fuente: Anexo n.° 3 del memorando n.° 314-2022-IMARPE/AFF **(Apéndice n.° 15).**

Leyenda:
Punto A: Punto del encallamiento y posición final de la varada.
Punto B: Posición de la nave conforme al trayecto del Plan del Crucero, de no haber sufrido el accidente.
Punto C: Punto de Cambio de Rumbo, donde el Patrón debió efectuar el respectivo cambio.
Punto D: Posición estimada de acuerdo a la última posición de las 02:00 horas del día 14 de marzo del 2021.

Por consiguiente, el hecho que los señores Abraham Azaña Castillo y Yasmany López Amaya, Patrón de Pesca y Pescador, respectivamente, se hayan quedado dormidos durante la jornada de guardia que se les asignó, le impidió al primero que pueda maniobrar el timón del buque, no efectuando de esta manera, el procedimiento de cambio de rumbo en el punto que marcaba la derrota (trayecto) del Plan del Crucero, y al segundo que colabore con el patrón en el proceso de navegación (vigía y timonel), conllevando a que el BIC Luis Flores Portugal sufriera un siniestro a 0.3 millas náuticas aproximadamente de la playa Puerto Pobre, para luego ser desplazado por la corriente hasta 40 metros de la playa donde quedó varado completamente.

Es de resaltar que de la revisión a las actividades realizadas por dicho personal, se desprende que le correspondía al Patrón de Pesca la seguridad del BIC Luis Flores Portugal, considerando que tenía dentro del alcance de sus funciones: ejercer el cargo de personal calificado en guardias; ser el único responsable de la correcta y segura operación del BIC; tomar acciones necesarias para evitar los peligros de encallamiento; maniobrar el BIC desde el puente operando la consola para evitar peligros a la navegación, entre otros, las mismas que se incumplieron; y en el caso del Pescador, sus funciones comprendían colaborar con el patrón durante el proceso de la navegación y desempeñar alternadamente actividades de vigía y timonel[27], las cuales no fueron cumplidas.

Cabe agregar, que el Informe Básico del Siniestro del BIC Flores de 19 de marzo de 2021 **(Apéndice n.° 22)**, emitido por el señor José Ego Aguirre D., Gerente General Ajustador y Perito Naval, quién señaló en cuanto a las circunstancias que generaron el encallamiento de la embarcación, lo siguiente: "*(…) Causa*: Varadura por negligencia de la tripulación"; el cual sirvió como sustento del Informe del Accidente Marítimo (Encallamiento) del Buque de Investigación Científica BIC "Luis Flores Portugal" suscitado en el mes de marzo de 2021, emitido por el Coordinador del Área Funcional de Flota, cuyos informes que fueron remitidos con memorándum n.° 103-2021-IMARPE/AFF de 4 de abril de 2021 a la Gerencia General, a la Presidencia del Consejo Directivo y a la Dirección Ejecutiva Científica **(Apéndice n.° 11)**. Dicho informe concluyó, entre otros que:

> *"(…)*
> - *(…) que el personal que se encontraba de guardia en el turno de 0000-0400, en el puente de mando y en la sala de acústica del BIC "LUIS FLORES PORTUGAL", cometieron la grave falta de quedarse dormidos en su guardia, situación que ocasionó el accidente de la citada embarcación.*
>
> *(…)".*

Por otra parte, es de precisar que este hecho fue materia de investigación de la Capitanía de Puerto de Chimbote, quien a través de Resolución de Capitanía n.° 064-2021-MGP/DGCG/CE de 18 de junio de 2021 **(Apéndice n.° 23)**, resolvió sancionar a los señores: Marco Emilio Egusquiza Reyes, (Capitán del BIC), Abraham Azaña Castillo y Yasmany Yohan López Amaya (personal a cargo de la guardia), con suspensiones por treinta (30) y sesenta (60) días, respectivamente.

Asimismo, con memorándum n.° 367-2022-IMARPE/AFRH de 1 de junio de 2022 **(Apéndice n.° 24)**, la coordinadora del Área Funcional de Recursos Humanos del Imarpe informó al OCI que como resultado del procedimiento administrativo disciplinario, se emitieron las

[27] La Real Academia Española – RAE y el Diccionario náutico definen "Timonel" como la persona que dirige o gobierna la nave (buque) mediante el timón; según links https://dle.rae.es/timonel y http://www.nautical-dictionary.com/timonel.

Resoluciones n.°s 003 y 004-2022-IMARPE/GG-OGA-AFRH[28], ambas de 20 de mayo de 2022, mediante las cuales se resolvió sancionar con suspensión sin goce de remuneración por treinta (30) días a los servidores Abraham Azaña Castillo y Yasmany Yohan López Amaya, por haber incurrido en las faltas disciplinarias, referidas a la negligencia en el desempeño de sus funciones, al no haber cumplido diligentemente con la actividad asignada por el Capitán del BIC Luis Flores Portugal de realizar la guardia del día 14 de marzo de 2021 durante el desarrollo del citado Crucero, cuyas resoluciones se encuentran consentidas.

En consecuencia, se desprende que la encalladura y varadura de la BIC Luis Flores Portugal a cargo del Crucero Cr2102-04, ocurrido el 14 de marzo de 2021 en la zona de la Playa Rincón de Piños al norte de la Bahía de Casma, del distrito de Comandante Noel, provincia de Casma y departamento de Ancash, fue originado por la negligencia de los tripulantes de guardia, quienes reconocieron que se quedaron dormidos en sus puestos durante su turno asignado, dejando continuar a la nave sin rumbo, y ocasionando entre otros, los siguientes daños estructurales[29]:

- *Daños en las quillas de rolido (guarda balance),*
- *Dobladura y daño de tuberías del sistema de refrigeración de la maquina principal o GRID COOLER,*
- *Abolladura de plancha de acero en proa babor,*
- *Fondo del codillo en obra vida,*
- *Fisura en la placa de policarbonato que protege al ADCP (Acoustic Doppler Current Profiler), y el sello se encuentra dañado por lo que el agua destilada que inunda el equipo se está perdiendo, y*
- *Humedad en diversos equipos científicos y electrodomésticos, quedando inoperativos al momento.*

b) Desembolsos por el deducible de la Póliza de Seguros (5%) y otros gastos adicionales por alojamiento y alimentación originados por el siniestro de la embarcación, asumidos por el Imarpe.

El siniestro ocurrido el 14 de marzo del 2021, conllevó a varar el BIC Luis Flores Portugal con Matrícula: CO-18826-EM, en las instalaciones del astillero de la empresa Tecnológica de Alimentos S.A. (TASA-CHIMBOTE), a fin de realizar los trabajos de reparación; asimismo, este hecho impulsó a que el Instituto del Mar del Perú – Imarpe, gestionara la activación de la Póliza de Seguros de Casco Pesqueros n.° CASC 16713536, emitida el 30 de diciembre de 2020 por la aseguradora Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros por un total asegurado de USD 1'667 798,33, que cubría entre otros, la "negligencia" **(Apéndice n.° 25)**.

En referencia a la citada Póliza activada y al siniestro n.° 14656681 de la embarcación, el Imarpe suscribió el Convenio de Ajuste de 17 de noviembre de 2021 **(Apéndice n.° 26)**, con la empresa Herrera – D.K.P.S. Civil de E.I.R.L Ajustadores de Seguros, en el cual señaló que la indemnización por los daños del buque ascendió a US $ 371 113,29, de los cuales US $ 19 532,28, equivalentes a un monto de S/ 93 460,00 (5% del deducible de la Póliza), lo debía

[28] Remitidos mediante cartas n.°s 015 y 016-2022-IMARPE/STPAD de 23 de mayo de 2022, respectivamente, las cuales se encuentran debidamente recepcionadas por los referidos señores **(Apéndice n.° 24).**

[29] Señalados en el informe del Accidente Marítimo (Encallamiento) del Buque de Investigación Científica -BIC Luis Flores Portugal **(Apéndice n.° 11).**

asumir y pagar el Imarpe, lo cual fue realizado mediante el Comprobante de Pago n.° 00117[30] **(Apéndice n.° 27)**, y en el Informe de Transferencia Interbancario[31], ambos de fecha 7 de enero de 2022 **(Apéndice n.° 28)**.

Asimismo, de la información remitida por las Áreas Funcionales de Contabilidad y de Tesorería, mediante los memorándums n.°s 0100-2021-IMARPE/AFC, 03-2022-IMARPE/AFC/LTICONA y 00067-2022-IMARPE/AFT de 27 de julio de 2021, 14 y 28 de enero de 2022 **(Apéndice n.° 29)**, respectivamente, se identificó que el Imarpe asumió otros gastos, tales como alojamiento y alimentación del personal de la sede central y de la tripulación relacionada con el siniestro, por un monto de S/ 64 281,96, tal como se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro n.° 4

Deducible y otros gastos pagados por Imarpe a consecuencia del encallamiento del BIC Luis Flores Portugal

Descripción	Monto S/
Pacífico CIA. de Seguros y Reaseguros (Deducible de Póliza) (*)	93 460,00
Otros gastos adicionales (Alojamiento y alimentación) (**)	64 281,96
Total Gastos	**157 741,96**

Fuente: Reportes de gastos, alcanzado por las Áreas Funcionales de Contabilidad y de Tesorería.
Elaborado por: Comisión de Control.
Nota:
(*) Sustentado con el Comprobante de Pago n.° 117 de 7 de enero 2022.
(**) Comprobantes de pagos detallados en el cuadro n.° 5.

A continuación, se detallan los desembolsos generados por los otros gastos, de acuerdo al siguiente cuadro:

Cuadro n.° 5

Coprobantes de Pago correspondientes a otros gastos pagados por Imarpe relacionados al siniestro del BIC Luis Flores Portugal (Apéndice n.° 30)

Ítem	Comprobante de Pago					
	N° C/P	Fecha	N° de Siaf	Proveedor	Concepto	Monto S/
1	01232	17/3/2021	1312	David Vargas Mariluz	Pago de viáticos (5) días por asistencia técnica del BIC Flores Portugal en el Puerto de Chimbote.	1 600,00
2	01533	29/3/2021	1577	Marco Emilio Egúsquiza Reyes	Pago asignación encargo interno por Atención de siniestro del BIC Flores Portugal - Abril 2021	106,20

[30] Por el concepto: Pago deducible de daños y/o perdidas avería particular del BIC Luis Flores Portugal como consecuencia de la varadura (Daños al Casco), Siniestro n.° 14656681, hecho ocurrido el 14/3/2021, T/C SBS al 21/12/2021 S/ 4.055, Póliza afectada n.° CASC 16713536 – Sección Cascos.
[31] En referencia a la Factura n.° F072-01816960 de 16 de diciembre de 2021.

Ítem	Comprobante de Pago					
	N° C/P	Fecha	N° de Siaf	Proveedor	Concepto	Monto S/
3	01831	9/4/2021	1756	Luis Alberto Traverso García	Pago por viatico (10) días para la asistencia técnica del BIC Flores Portugal en el Puerto de Chimbote, del 5 al 14 de abril de 2021.	3 200,00
4	02164	22/4/2021	1840	Multinacional M&M E.I.R.L.	Pago por reparación del BIC Flores Portugal	23 954,00
5	02024	19/4/2021	1950	David Vargas Mariluz	Pago por viatico para la asistencia técnica del BIC Flores Portugal	4 383,56
6	02555	6/5/2021	2345	Luis Alberto Traverso García	Pago de viáticos (16) días por asistencia técnica del BIC Flores Portugal en el Puerto de Chimbote, del 16/4 al 1/5 – Chimbote	5 120,00
7	03859	23/6/2021	3183	Multinacional M&M E.I.R.L.	Pago por el servicio de alojamiento y alimentación para 7 personas por 26 días.	24 912,00
8	04870	30/7/2021	4031	Luis Alberto Traverso García	Pago por viático para la asistencia técnica del BIC Flores Portugal	900,00
9	07000	27/10/2021	5865	Marco Emilio Egusquiza Reyes	Pago reintegro de gastos realizados en el Puerto de Chimbote, por el siniestro del BIC Flores Portugal	106,20
Total						**64 281,96**

Fuente: Memorándums n.°s 0100-2021-IMARPE/AFC, 03-2022-IMARPE/AFC/LTICONA y 00067-2022-IMARPE/AFT de 27 de julio de 2021, 14 y 28 de enero de 2022, respectivamente **(Apéndice n.° 29).**
Elaborado por: Comisión de Control.

De lo expuesto, se concluye que los daños ocasionados al BIC Luis Flores Portugal conllevaron a la Entidad a pagar la suma de US $ 19 532,28 equivalente a S/ 93 460,00, que no fue cubierta por la aseguradora (5% del deducible de la Póliza); así como, otros gastos relacionados al siniestro por un monto de S/ 64 281,96, ocasionando un perjuicio económico al Imarpe de S/ 157 741,96.

Lo expuesto, ha transgredido la siguiente normativa:

- **Plan de Crucero de "Evaluación Hidroacústica de anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", versión reajustada, de fecha 25 de enero de 2021, elaborada por el Área Funcional de Hidroacústica de la Dirección General de Investigaciones en Hidroacústica, Sensoramiento Remoto y Artes de Pesca del Imarpe aprobado por la Dirección Ejecutiva Científica[32], a través del proveído n.° 00350-2021-IMARPE/DEC de 28 de enero de 2021.**

[32] De conformidad al numeral 6.3 de los "Lineamientos para los Planes de Investigación Científica".

3. ÁREA GEOGRÁFICA DE INVESTIGACIÓN

El área geográfica de investigación es el mar peruano entre Tumbes (03°33´S) y Tacna (18°20´S), desde 0,3 mn (priorizando la seguridad de la navegación) hasta las 80 mn de distancia a la costa entre las zonas de Tumbes-San Juan de Marcona y hasta las 60 mn entre San Juan de Marcona-Tacna. En algunas zonas, tanto en la región norte como en la región sur.

El diseño del muestreo hidroacústico será el sistemático paralelo, que consiste en transectos[33] o perfiles perpendiculares a la línea de costa y paralelos entre sí, con una separación de 12.5 mn. La longitud o distancia de los transectos podrá variar a criterio del jefe de crucero, según la presencia o ausencia de los recursos pelágicos (principalmente de la anchoveta) y/o condiciones adversas por mal tiempo o averías en el buque. Anexo 01.
(...)"

10. CRONOGRAMA DE TRABAJO

"(...)
El "Crucero de Evaluación Hidroacústica de la Anchoveta y Otros Recursos Pelágicos 2102-04" tendrá una duración total de 50 días efectivos en el área comprendida entre Puerto Pizarro (Tumbes) y Morro Sama (Tacna). El crucero se iniciará el 14 de febrero y culminará el 06 de abril del 2021 (Tabla 01), siendo el sentido de la investigación de *norte a sur*. (...) Para la zona norte participará el BIC Flores Portugal con fecha de zarpe el 14 de febrero del 2021 por un periodo de 26 días entre Puerto Pizarro-Paita (...).

13. ANEXOS

"ANEXO 01 – Trayectos planificados Cr.2101-04, del BIC Flores y LP IMARPE IV. Crucero 2102-04".

- **Orden de Operaciones n.° 004-2020 - ORDERFLOTA n.° 001-2021, elaborado por el Área Funcional de Flota del Imarpe, el 17 de febrero de 2021, en referencia a la actividad científica denominada "Crucero de Evaluación Hidroacústica de anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04".**

3. EJECUCIÓN

(...)
"Después del zarpe y durante la navegación, el Capitán y el Patrón de las naves deberán respetar las rutas de navegación establecidas en el plan de investigación científica autorizado por la Dirección Ejecutiva Científica. Por ningún motivo estas serán modificadas, salvo que el Jefe de Crucero justifique técnicamente el cambio de ruta o cuando exista alguna emergencia de asistencia médica al personal embarcado y/o la ruta dispuesta afecte la seguridad de las embarcaciones".

[33] **Transectos:** muestreo caracterizado por la toma de datos en determinados recorridos prefijados.

- **Órdenes nocturnas de 13 de marzo de 2021, dadas por el Capitán del BIC Luis Flores Portugal, Sr. Marco Emilio Egusquiza Reyes, las cuales debían ejecutarse el 14 de marzo de 2021.**

  (...)
  "1) Mantener vigilancia constante de la proa de la nave".

La situación expuesta generó que la Entidad desembolse el monto de S/ 93 460,00 que no fue cubierta por la aseguradora (5% del deducible de la Póliza); así como, otros gastos relacionados al accidente acuático (encallamiento-varadura) por un monto de S/ 64 281,96, ocasionando un perjuicio económico al Imarpe por la suma de S/ 157 741,96.

Los hechos se originaron por el accionar negligente e inexcusable del Patrón de Pesca y Pescador, quienes durante la ejecución del "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", se quedaron dormidos mientras se encontraban en su jornada de guardia, por lo que el primero no realizó el cambio de rumbo en el punto que marcaba la derrota conforme a los Trayectos Planificados en el Anexo n.° 01 del Plan de Crucero, y el segundo no colaboró con el proceso de navegación del Buque de Investigación Científica - BIC Luis Flores Portugal.

Comentarios de las personas comprendidas en los hechos específicos presuntamente irregulares

Las personas comprendidas en los hechos presentaron sus comentarios o aclaraciones, conforme se detalla en el **Apéndice n.° 1** del Informe de Control Específico.

Evaluación de los comentarios o aclaraciones de las personas comprendidas en los hechos

Efectuada la evaluación de los comentarios o aclaraciones presentados, concluyendo que no se desvirtúan los hechos notificados en el Pliego de Hechos. La referida evaluación, y la cédula de notificación, forman parte del **Apéndice n.° 31** del Informe de Control Específico, considerando la participación de las personas comprendidas en los mismos, conforme se describe a continuación:

1. **Abraham Azaña Castillo**, identificado con Documento Nacional de Identidad n.° 1074556, quien se desempeñó como Tripulante Pescador en el Área Funcional de Flota del Instituto del Mar del Perú, bajo la modalidad de Contrato Administrativo de Servicios n.° 004-2016-IMARPE[34] de 1 de marzo de 2016, y adendas del 31 de mayo 2016, 30 de diciembre de 2016, 29 de diciembre de 2017, 28 de junio 2018, 28 de diciembre de 2018, 27 de diciembre de 2019, y 30 de diciembre de 2020, respectivamente; periodo de gestión desde el 1 de marzo de 2016 a la fecha. Igualmente, el señor Abraham Azaña Castillo, en el marco del citado Contrato Administrativo de Servicios, desempeñó labores en el cargo de Patrón de Pesca del Buque de Investigación Científica (BIC) Luis Flores Portugal, conforme el Apéndice II del Anexo "A" de la Orden de Operaciones n.° 004-2020 (ORDERFLOTA n.° 001-2021) de 17 de febrero de 2021, para la actividad científica "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04".

[34] Contrato CAS indeterminado, conforme lo estableció el artículo 5° del Decreto Legislativo 1057, Régimen Especial de Contratación Administrativa de Servicios, modificado por la Única Disposición Modificatoria de la Ley n.° 31131 de 9 de marzo de 2021.

Al citado servidor se le comunicó el Pliego de Hechos mediante Cédula de Notificación Electrónica n.° 00000002-2022-CG/0068-02-001 de 8 de agosto de 2022 y con Cédula de Notificación n.° 003-2022-CG/OCI-SCE1-IMARPE, notificado el 10 de agosto de 2022[35], habiendo presentado sus comentarios con documento s/n de 16 de agosto de 2022 **(Apéndice n.° 31)**.

Como resultado de la evaluación de los comentarios formulados, se le atribuye responsabilidad porque en su calidad de Patrón de Pesca del BIC Luis Flores Portugal, durante la ejecución de su guardia en el Puente a las 04:00 horas aproximadamente del día 14 de marzo de 2021, se quedó dormido, no realizando el cambio de rumbo en el punto que marcaba la derrota conforme al trayecto establecido en el Anexo n.° 01 - Trayectos Planificados Cr2102-04, del Plan del Crucero de "Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04" ni cumplió con las medidas de seguridad implementadas para la embarcación, lo que conllevó a que el buque sufriera un siniestro a 0.3 millas náuticas aproximadamente de la playa Puerto Pobre, para luego ser desplazado por la corriente hasta 40 metros de la playa donde encalló, ocasionando un perjuicio económico total de S/ 157 741,98.

En ese sentido, el citado servidor en su calidad de Tripulante Pescador en el Área Funcional de Flota de IMARPE, y Patrón de Pesca del Buque de Investigación Científica (BIC) Luis Flores Portugal, incumplió sus funciones previstas en la Cláusula Vigésimo Cuarta: Funciones del Trabajador del Contrato Administrativo de Servicios n.° 004-2016-IMARPE de 1 de marzo de 2016, referidas a *"Realizar guardias en puerto y/o navegación"*, *"Apoyar el cumplimiento de las medidas de seguridad implementadas en la embarcación, a fin de salvaguardar su integridad y del personal a bordo"* y *"Otras actividades asignadas por su jefe inmediato, para el cumplimiento de los objetivos trazados"*.

Igualmente, incumplió sus funciones establecidas en el literal a) "Funciones, Obligaciones, Responsabilidad y Nivel de Autoridad del Patrón de Pesca" del inciso 6.2.3.3. "Guardias en el Mar" del numeral 6.2.3. BIC SNP-2[36] de la Directiva n.° DE-002-2005 "Organización y Funcionamiento de los BIC's del Imarpe - Humboldt, José Olaya Balandra y SNP-2", referidas a "*Tomar las acciones necesarias para evitar los peligros de encallamiento o colisión de acuerdo con las doctrinas existentes, reglamento de abordajes en alta mar y órdenes emanadas del Comandante*", *"Maniobrar el BIC desde el puente, operando la consola para evitar peligros a la navegación y efectuar cambios de rumbo y velocidad según disposiciones del Comandante*", *"Cumplir las órdenes del comandante del BIC"* y "*Dirigir la rutina establecida y otras directivas del BIC, manteniendo informado al Comandante; así como las reglas para evitar abordajes en la mar*".

Asimismo, inobservó los literales d) y y) del artículo 88 "Obligaciones de los trabajadores" y el artículo 90° del Reglamento Interno de Trabajo del Instituto del Mar del Perú aprobado por Resolución Directoral n.° 065-2016 de 9 de marzo de 2016; referido a: *"Cumplir con las*

35 Cabe señalar que, en adición a ello, la comisión de control, efectuó la notificación física del pliego, previa coordinación con el involucrado y con conocimiento de la Subgerencia del Sector de Control Productivo y Trabajo, a través del oficio n.° 050-2022-IMARPE/OCI de 8 de agosto de 2022, al cual se le adjunto la Hoja Informativa n.° 001-2022-IMARPE/OCI-SCE1 (Expediente n.° 27-2022-0014895).

36 *El nombre del "SNP-2" fue cambiado por "Luis Flores Portugal" (Matrícula CO-18826-EM), de acuerdo al Certificado de registro n.° 4339 de 3 de febrero de 2014, emitido por la Dicapi, y al oficio n.° JAFF-022-2014-PE/IMP de 18 de setiembre de 2014, suscrito por el capitán de Navío, jefe del Área Funcional de Flota del Imarpe.*

disposiciones preventivas de seguridad (…) de los equipos e instalaciones", y *"Cumplir en forma adecuada y oportuna con las obligaciones de trabajo, así como las funciones inherentes al cargo que desempeña de conformidad con los principios de buena fe, honradez, lealtad, dedicación, eficiencia y productividad"*; precisándose además el artículo 90° que "*Los buques y embarcación de Investigación Científica de Imarpe están a cargo y bajo responsabilidad administrativa, operativa y funcional de las personas que desempeñan el cargo de Comandante, Capitán y/o Patrón respectivamente o quien desempeñe sus funciones, (…)".*

También se aprecia incumplimiento con lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 7°.- Deberes de la Función Pública de la Ley del Código de Ética de la Función Pública, aprobado con Ley n.° 27815, vigente desde el 14 de agosto de 2002, que señala que el servidor público tiene los siguientes deberes: *"(…) 6. Responsabilidad Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública. Ante situaciones extraordinarias, el servidor público puede realizar aquellas tareas que por su naturaleza o modalidad no sean las estrictamente inherentes a su cargo, siempre que ellas resulten necesarias para mitigar, neutralizar o superar las dificultades que se enfrenten".*

Como resultado de la evaluación de comentarios formulados por el señor Abraham Azaña Castillo, se ha determinado que el hecho específico con evidencia de irregularidad no ha sido desvirtuado y configura presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría; así como presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad, que no puede ser recuperado por la vía administrativa, cuyo desarrollo consta en los **Apéndices n.°s 2 y 3.**

2. **Yasmany Yohan López Amaya,** identificado con Documento Nacional de Identidad n.° 41366060, quien se desempeñó como Pescador BIC Humboldt en el Área Funcional de Flota del Instituto del Mar del Perú, bajo la modalidad de Contrato Administrativo de Servicios n.° 185-2015-IMARPE[37] y sus adendas de: 29 de diciembre de 2017, 28 de junio de 2018, 28 de diciembre de 2018, 27 de diciembre de 2019 y 30 de diciembre de 2020, respectivamente; periodo de gestión comprendido desde el 17 de setiembre de 2015 a la fecha. Igualmente, el señor Yasmani Yohan López Amaya, en el marco del Contrato Administrativo de Servicios n.° 185-2015-IMARPE, desempeñó el cargo de Pescador del Buque de Investigación Científica (BIC) Luis Flores Portugal, conforme el Apéndice II del Anexo "A" de la Orden de Operaciones n.° 004-2020 (ORDERFLOTA n.° 001-2021) de 17 de febrero de 2021, para la actividad científica "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", actividades que se programaron realizar en cincuenta (50) días calendarios, por el personal a cargo del BIC Luis Flores Portugal, por el periodo comprendido entre el 14 de febrero al 6 de abril de 2022.

Al citado servidor se le comunicó el Pliego de Hechos mediante Cédula de Notificación Electrónica n.° 00000001-2022-CG/0068-02-001 de 8 de agosto de 2022, habiendo presentado sus comentarios con documento s/n de 15 de agosto de 2022 **(Apéndice n.° 31)**.

---

37 *Contrato CAS indeterminado, conforme lo estableció el artículo 5° del Decreto Legislativo 1057, Régimen Especial de Contratación Administrativa de Servicios, modificado por la Única Disposición Modificatoria de la Ley n.° 31131 de 9 de marzo de 2021.*

Como resultado de la evaluación de los comentarios formulados, se le atribuye responsabilidad debido a que en su calidad de Pescador del BIC Luis Flores Portugal, durante la ejecución de su guardia en el Puente a las 04:00 horas aproximadamente del día 14 de marzo de 2021, se quedó dormido, no prestando colaboración al patrón de pesca en el proceso de navegación, ni desempeñando alternadamente actividades de vigía y timonel, ni cumpliendo con las medidas de seguridad implementadas para la embarcación, afectando el cumplimiento del trayecto establecido para el Plan del Crucero de "Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", lo que conllevó a que el buque sufriera un siniestro a 0.3 millas náuticas aproximadamente de la playa Puerto Pobre, para luego ser desplazado por la corriente hasta 40 metros de la playa donde encalló; ocasionando un perjuicio económico total de S/ 157 741,98.

En ese sentido, el citado servidor en su calidad de Pescador BIC Humbold en el Área Funcional de Flota de IMARPE y Pescador del Buque de Investigación Científica (BIC) Luis Flores Portugal, durante la ejecución de su guardia como "Vigía de Puente", incumplió sus funciones previstas en la Cláusula Vigésimo Cuarta: Funciones del Trabajador del Contrato Administrativo de Servicios n.° 185-2015-IMARPE de 17 de setiembre de 2015, referidas a *"Vigilar el cumplimiento de las medidas de seguridad implementadas en la embarcación a fin de salvaguardar su integridad y del personal a bordo"* y *"Otras actividades asignadas por su jefe inmediato, para el cumplimiento de los objetivos trazados"*, precisándose además en dicha cláusula que el servidor *"Podrá ser designado a otra embarcación del IMARPE, para cumplir funciones equivalentes"*.

Igualmente, incumplió sus funciones establecidas en el literal b) "Funciones, Obligaciones, y Responsabilidad del Vigía de Puente" del inciso 6.2.3.3. "Guardias en el Mar" del numeral 6.2.3. BIC SNP-2 de la Directiva n.° DE-002-2005 "Organización y Funcionamiento de los BIC's del Imarpe - Humboldt, José Olaya Balandra y SNP-2", referidas a "*Colaborar con el comandante y el Patrón de Pesca en el puente durante las faenas de pesca y navegación*", y *"Desempeñar alternadamente el cargo como vigía y timonel*".

Asimismo, inobservó los literales d) y y) del artículo 88 "Obligaciones de los trabajadores" del Reglamento Interno de Trabajo del Instituto del Mar del Perú aprobada por Resolución Directoral n.° 065-2016 de 9 de marzo de 2016; referidos a: *"Cumplir con las disposiciones preventivas de seguridad (...) de los equipos e instalaciones"* y *"Cumplir en forma adecuada y oportuna con las obligaciones de trabajo, así como las funciones inherentes al cargo que desempeña de conformidad con los principios de buena fe, honradez, lealtad, dedicación, eficiencia y productividad"*.

También se aprecia incumplimiento con lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 7°.- Deberes de la Función Pública de la Ley del Código de Ética de la Función Pública, aprobado con Ley n.° 27815, vigente desde el 14 de agosto de 2002, que señala que el servidor público tiene los siguientes deberes: *"(...) 6. Responsabilidad Todo servidor público debe desarrollar sus funciones a cabalidad y en forma integral, asumiendo con pleno respeto su función pública. Ante situaciones extraordinarias, el servidor público puede realizar aquellas tareas que por su naturaleza o modalidad no sean las estrictamente inherentes a su cargo, siempre que ellas resulten necesarias para mitigar, neutralizar o superar las dificultades que se enfrenten"*.

Como resultado de la evaluación de comentarios formulados por el señor Yasmany Yohan López Amaya, se ha determinado que el hecho específico con evidencia de irregularidad no ha sido desvirtuado y configura presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría; así como presunta responsabilidad civil por el perjuicio económico causado a la Entidad, que no puede ser recuperado por la vía administrativa, cuyo desarrollo consta en los **Apéndices n.°s 2 y 3.**

III. ARGUMENTOS JURÍDICOS

Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría, de la Irregularidad "Encallamiento del Buque de Investigación Científica - BIC Luis Flores Portugal, durante la ejecución del "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos", ocasionó un perjuicio económico al Imarpe ascendente a S/ 157 741,96", están desarrollados en el **Apéndice n.° 2** del Informe de Control Específico.

Los argumentos jurídicos por presunta responsabilidad civil de la Irregularidad "Encallamiento del Buque de Investigación Científica - BIC Luis Flores Portugal, durante la ejecución del "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos", ocasionó un perjuicio económico al Imarpe ascendente a S/ 157 741,96", están desarrollados en el **Apéndice n.° 3** del Informe de Control Específico.

IV. IDENTIFICACIÓN DE PERSONAS INVOLUCRADAS EN LOS HECHOS ESPECÍFICOS PRESUNTAMENTE IRREGULARES

En virtud de la documentación sustentante, la cual se encuentra detallada en los anexos del presente Informe de Control Específico, los responsables por los hechos irregulares están identificados en el **Apéndice n.° 1.**

V. CONCLUSIÓN

Como resultado del Servicio de Control Específico a Hechos con Evidencia de Irregularidad practicado al Instituto Nacional de Estadística e Informática, se formulan las conclusiones siguientes:

1. De la revisión y análisis efectuado a la documentación proporcionada por las diferentes unidades orgánicas del Instituto del Mar del Perú – Imarpe, se ha evidenciado que durante el desarrollo de la actividad científica denominada "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", a cargo del Buque de Investigación Científica Luis Flores Portugal[38], este sufrió un siniestro acuático (encallamiento-varadura) en la zona de la Playa Rincón de Piños, al norte de la Bahía de Casma, ubicada en el distrito de Comandante Noel, provincia de Casma y departamento de Ancash, lo cual generó daños materiales al casco del buque, debido a que el personal a cargo de la guardia se quedó dormido durante su jornada y no siguieron los trayectos establecidos, inobservando los numerales 3), 10) y 13) del Plan del citado crucero; así como el numeral 3), de la Orden de

[38] Para el desarrollo de las investigaciones científicas, el Imarpe cuenta con tres (3) plataformas científicas o Buques de Investigación Científica - BIC a gran escala: "Humboldt", "José Olaya Balandra" y "Luis Flores Portugal", implementadas con equipos científicos para los trabajos acústicos, oceanográficos y de pesca.

Operaciones n.° 004-2020 - ORDERFLOTA n.° 001-2021 y el numeral 1) de las Órdenes nocturnas de 13 de mayo de 2021, dadas por el al Capitán del BIC Luis Flores Portugal.

Los hechos expuestos se originaron por que el Patrón de Pesca y Pescador se quedaron dormidos durante su jornada de guardia, por lo que el primero no realizó el cambio de rumbo en el punto que marcaba la derrota conforme a los Trayectos Planificados en el Anexo n.° 01 del Plan de Crucero, y el segundo no colaboró con el proceso de navegación; así como, incumplieron con las medidas de seguridad implementadas para la embarcación; ocasionando un perjuicio económico a Imarpe de S/ 157 741,96.
(Irregularidad n.° 1)

VI. RECOMENDACIONES

Al Titular del Instituto del Mar del Perú:

1. Realizar las acciones tendentes a fin que el órgano competente efectúe el deslinde de las responsabilidades que correspondan, de los servidores públicos del Instituto del Mar del Perú comprendidos en los hechos irregulares "Encallamiento del Buque de Investigación Científica - BIC Luis Flores Portugal, durante la ejecución del "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos", ocasionó un perjuicio económico al Imarpe ascendente a S/ 157 741,96".
(Conclusión n.° 1)

A la Procuraduría Pública del Ministerio de la Producción:

2. Dar inicio a las acciones civiles contra los servidores públicos comprendidos en los hechos con evidencias de irregularidad del presente Informe de Control Específico.
(Conclusión n.° 1)

VII. APÉNDICES

Apéndice n.° 1 : Relación de personas comprendidas en la irregularidad.

Apéndice n.° 2 : Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad administrativa funcional no sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría.

Apéndice n.° 3 : Argumentos jurídicos por presunta responsabilidad civil.

Apéndice n.° 4 : Copia fedateada de la Directiva n.° 003-2019-IMARPE/SG/OGPP "Lineamientos para los planes de investigación científica", aprobada mediante la Resolución de Secretaría General n.° 048-2019-IMARPE/SG de 26 de agosto de 2019.

Apéndice n.° 5 : Copia fedateada del Plan de Crucero reformulado de 25 de enero de 2022, denominado "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04".

Apéndice n.° 6 : Copia fedateada del registro en el Sistema de Trámite Documentario – Sitradoc Imarpe del proveído n.° 0350-2021-IMARPE/DEC de 28 de

enero de 2021, a través del cual, la Dirección Ejecutiva Científica aprobó el Plan de Crucero reformulado.

Apéndice n.° 7 : Copia fedateada de la Orden de Operaciones n.° 004-2020 "Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04" – ORDERFORTA n.° 001-2021 de 17 de febrero de 2021, elaborada por el coordinador del Área Funcional de Flota – AFF.

Apéndice n.° 8 : Copia fedateada de la Directiva n.° DE-002-2005 "Organización y Funcionamiento de los BIC's del Imarpe - Humboldt, José Olaya Balandra y SNP-2" de 18 de marzo de 2005.

Apéndice n.° 9 : Impresión con firma digital del memorándum n.° 159-2022-IMARPE/OGPP de 22 de junio de 2022, a través del cual, la jefa de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto informó acerca del documento de aprobación de la Directiva n.° DE-002-2005 "Organización y Funcionamiento de los BIC's del Imarpe - Humboldt, José Olaya Balandra y SNP-2".

Apéndice n.° 10 : Documentos en los cuales se evidencia el cambio de nombre de "SNP-2" a "Luis Flores Portugal":

- Copia simple del Certificado de Registro n.° 4339 de 3 de febrero de 2014, emitido por la Dirección General de Capitanías y Guardacostas – Dicapi.
- Copia fedateada del oficio n.° JAFF-022-2014-PE/IMP de 18 de setiembre de 2014, mediante el cual, el Jefe del Área Funcional de Flota solicitó al Capitán de Puerto del Callao, la actualización del Certificado de Matrícula de Naves por cambio de nombre a "Luis Flores Portugal".

Apéndice n.° 11 : Copia fedateada del memorándum n.° 103-2021-IMARPE/AFF de 4 de abril de 2021, con el cual, el coordinador del Área Funcional de Flota remitió a la Gerencia General el Informe del Accidente Marítimo (Encallamiento) del Buque de Investigación Científica BIC "Luis Flores Portugal".

Apéndice n.° 12 : Impresión de la noticia periodística de 15 de marzo de 2021, emitida por el "Diario de Chimbote", quien informó respecto al siniestro acuático (encallamiento) del Buque Científico Luis Flores Portugal en la Playa Rincón de Piños.

Apéndice n.° 13 : Copia fedateada del memorándum n.° MEER-001-2021 de 17 de marzo de 2021, que contiene:

- Copia fedateada del informe de accidente (encallamiento) BIC Luis Flores Portugal, suscrita por el Capitán del Buque.

- Copia fedateada del memorándum n.° AAC-001-2021 de 17 de marzo de 2021, a través del cual, el señor Abraham Azaña Castillo (Patrón de Pesca) informó al Capitán sobre lo acontecido con el citado Buque.

- Copia fedateada del memorándum n.° YYLA-001-2021 de 17 de marzo de 2021, a través del cual, el señor Yasmany Yohan López Amaya (Pescador) informó al Capitán sobre lo acontecido con el citado Buque.

Apéndice n.° 14 : Copia fedateada del memorándum n.° 096-2021-IMARPE/AFF de 18 de marzo de 2021, mediante el cual, el coordinador del Área Funcional de Flota remitió al Presidente del Consejo Directivo los informes presentados por el Capitán, Patrón de Pesca y Pescador, quienes informaron sobre el acontecimiento con el BIC Luis Flores Portugal el día 14 de marzo de 2021.

Apéndice n.° 15 : Copia fedateada del memorándum n.° 314-2022-IMARPE/AFF de 9 de junio de 2022, a través del cual, el coordinador del Área Funcional de Flota, informó sobre los roles de guardia y horario de descanso del personal a cargo de la guardia del Buque; así como, remitió la siguiente documentación:

- Copia fedateada de los Cuadros de conformación de las guardias de fechas 12, 13 y 14 de marzo de 2021.

- Copia fedateada de las Ordenes Nocturnas de los días 12 y 13 de marzo de 2021, a través de las cuales el Capitán dejó escritas las instrucciones al personal a cargo de la guardia.

- Copia fedateada del Libro de Bitácora - Historial de Guardia (folios 286, 288 y 290) correspondiente a los días 12, 13 y 14 de marzo de 2021, documento en el cual se registran todas las novedades y ocurrencias que suceden en la embarcación.

- Copia fedateada de la gráfica de la posición del encallamiento, cambio de rumbo y maniobra del Buque Luis Flores Portugal.

- Copia fedateada del Certificado de Matrícula de Naves y Artefactos Navales de 22 de abril de 2019.

Apéndice n.° 16 : Impresión con firma digital del memorándum n.° 029-2022-IMARPE/OCI de 6 de junio de 2022, mediante el cual, el Órgano de Control Institucional del Imarpe solicitó al coordinador del Área Funcional de Flota, información respecto a las guardias, horarios de descanso, calas y maniobra del BIC Luis Flores Portugal.

Apéndice n.° 17 : Copia fedateada del memorándum n.° 247-2022-IMARPE/AFF de 17 de mayo de 2022, a través del cual, el coordinador del Área Funcional de Flota remitió información al OCI sobre los descansos entre guardias de

navegación y fondeo; así como, del cambio de rumbo que debió realizarse al Buque.

Apéndice n.° 18 : Impresión con firma digital del memorándum n.° 022-2022-IMARPE/OCI de 10 de mayo de 2022, mediante el cual, el Órgano de Control Institucional solicitó al coordinador del Área Funcional de Flota, el detalle de los descansos previos al encallamiento, informar sobre la doble labor; así como, del cambio de rumbo del BIC Luis Flores Portugal.

Apéndice n.° 19 : Impresión con firma digital del memorándum n.° 364-2022-IMARPE/DGIHSA de 10 de junio de 2022, con el cual, el Director General de Investigaciones Hidroacústicas, Sensoramiento Remoto y Artes de Pesca informó al OCI sobre las actividades de calas de los días 11, 12 y 13 de marzo de 2021, adjuntando en copia fedateada las Planillas de Lances n.°s 72, 73 y 74.

Apéndice n.° 20 : Impresión con firma digital del memorándum n.° 030-2022-IMARPE/OCI de 8 de junio de 2022, a través del cual el OCI solicitó al Director General de Investigaciones Hidroacústicas, Sensoramiento Remoto y Artes de Pesca, información sobre las calas realizadas los días 12, 13 y 14 de marzo de 2021; así como, de las actividades científicas en las que habrían participado los señores Yasmany Lopez Amaya y Abraham Azaña Castillo.

Apéndice n.° 21 : Documentos de contratación de los servidores comprendidos en el hecho específico presuntamente irregular, los cuales se detallan a continuación:

- Copia fedateada del Contrato Administrativo de Servicios n.° 185-2015-IMARPE de 17 de setiembre de 2015 y adendas del señor Yasmany Yohan López Amaya, en el cargo de Pescador BIC Humboldt del Área Funcional de Flota; así como, Bases de la convocatoria pública del Proceso CAS n.° 217-2015.

- Copia fedateada del Contrato Administrativo de Servicios n.° 004-2016-IMARPE de 1 de marzo de 2016 y adendas del señor Abraham Azaña Castillo, en el cargo de Tripulante Pescador del Área Funcional de Flota; así como, Bases de la convocatoria pública del Proceso CAS n.° 343-2015.

Apéndice n.° 22 : Copia fedateada del Informe Básico del Siniestro del BIC "Flores" de 19 de marzo de 2021, emitido por el señor José Ego Aguirre D., Gerente General Ajustador y Perito Naval.

Apéndice n.° 23 : Copia simple de la Resolución de Capitanía n.° 064-2021-MGP/DGCG/CE de 18 de junio de 2021, suscrita por el Capitán de Fragata de Puerto de Chimbote.

Apéndice n.° 24 : Impresión con firma digital del memorándum n.° 367-2022-IMARPE/AFRH de 1 de junio de 2022, que contiene los siguientes documentos:

- Copia fedateada de la carta n.° 015-2022-IMARPE/STPAD de 23 de mayo de 2022, a través del cual se notificó al señor Abraham Azaña Castillo, la Resolución n.° 003-2022-IMARPE/GG-OGA-AFRH de 20 de mayo de 2022 y copia simple del reporte de Registro Nacional de Sanciones Contra Servidores Civiles de 25 de mayo de 2022.

- Copia fedateada de la carta n.° 016-2022-IMARPE/STPAD de 23 de mayo de 2022, a través del cual se notificó al señor Yasmany Yohan López Amaya, la Resolución n.° 004-2022-IMARPE/CG-OGA-AFRH de 20 de mayo de 2022 y copia simple del reporte de Registro Nacional de Sanciones Contra Servidores Civiles de 25 de mayo de 2022.

Apéndice n.° 25 : Copia simple de la Póliza de Seguros de Casco Pesqueros n.° CASC 16713536, emitida el 30 de diciembre de 2020 por la aseguradora Pacífico Peruano Suiza Compañía de Seguros y Reaseguros.

Apéndice n.° 26 : Copia fedateada del Ajuste por Avería Particular (Daños al Casco por Varadura) del Buque de Investigación Científico "Luis Flores Portugal" Matricula: CO-18826-EM, Siniestro n.° 14656681 de 11 de agosto de 2021, suscrita por el gerente de la empresa Herrera – D.K.P.S. Civil de E.I.R.L Ajustadores de Seguros, y copia simple del Convenio de Ajuste de 17 de noviembre de 2021, celebrado con la citada empresa.

Apéndice n.° 27 : Copia fedateada del Comprobante de Pago n.° 00117 de 7 de enero de 2022, correspondiente al pago del deducible de daños y/o pérdidas por avería particular del BIC Luis Flores Portugal, como consecuencia de la varadura (daños al casco) Siniestro n.° 14656681, y sustento.

Apéndice n.° 28 : Copia fedateada del Informe de Transferencias Interbancarias de 10 de enero de 2022, a nombre de Pacífico Compañía de Seguros y Reaseguros y copia simple de correo de 7 de enero de 2021.

Apéndice n.° 29 : Copia fedateada de los documentos siguientes:

- Memorándum n.° 0100-2021-IMARPE/AFC de 27 de julio de 2021.
- Memorándum n.° 03-2022-IMARPE/AFC/LTICONA de 14 de enero de 2022.
- Memorándum n.° 00067-2022-IMARPE/AFT de 28 de enero de 2022.

Apéndice n.° 30 : Copia fedateada de los Comprobantes de Pagos, correspondiente a otros gastos pagados por Imarpe relacionados al siniestro del BIC Luis Flores Portugal, conforme se detalla a continuación:

- Comprobante de pago n.° 01232 de 17 de marzo de 2021 y sustento,
- Comprobante de pago n.° 01533 de 29 de marzo de 2021 y sustento,
- Comprobante de pago n.° 01831 de 9 de abril de 2021 y sustento,
- Comprobante de pago n.° 02164 de 22 de abril de 2021 y sustento,
- Comprobante de pago n.° 02024 de 19 de abril de 2021 y sustento,
- Comprobante de pago n.° 02555 de 6 de mayo de 2021 y sustento,
- Comprobante de pago n.° 03859 de 23 de junio de 2021 y sustento,
- Comprobante de pago n.° 04870 de 30 de julio de.2021 y sustento, y
- Comprobante de pago n.° 07000 de 27 de octubre de 2021 y sustento.

Apéndice n.° 31 : Impresión de las cédulas de notificación y cargos de notificación; comentarios o aclaraciones presentadas y la evaluación de comentarios o aclaraciones elaborada por la Comisión de Control, por cada una de las personas comprendidas en los hechos, conforme el siguiente detalle:

✓ Yasmany Yohan López Amaya

- Impresión con firma digital de la Cédula de Notificación n.° 001-2022-CG/OCI-SCE1-IMARPE de 8 de agosto de 2022.
- Impresión con firma digital de la Cédula de Notificación Electrónica n.° 00000001-2022-CG/0068-02-001 de 8 de agosto de 2022.
- Impresión con firma digital del Cargo de Notificación de 8 de agosto de 2022.

✓ Abraham Azaña Castillo

- Impresión con firma digital de la Cédula de Notificación n.° 002-2022-CG/OCI-SCE1-IMARPE de 8 de agosto de 2022.
- Impresión con firma digital de la Cédula de Notificación Electrónica n.° 00000002-2022-CG/0068-02-001 de 8 de agosto de 2022.
- Impresión con firma digital del Cargo de Notificación de 8 de agosto de 2022.
- Cédula de Notificación n.° 003-2022-CG/OCI-SCE1-IMARPE de 8 de agosto de 2022, recepcionado el 10 de agosto de 2022.

Comentarios y/o aclaraciones presentadas por las personas comprendidas en la irregularidad, con los siguientes documentos:

- Copia fedateada del documento s/n de 15 de agosto de 2022, con documentación adjunta en copia simple, presentado por el señor Yasmany Yohan López Amaya.

- Copia fedateada del documento s/n de 16 de agosto de 2022, sin documentación adjunta, presentado por el señor Abraham Azaña Castillo.

Evaluación de la Comisión del Servicio de Control Específico, de los comentarios y/o aclaraciones presentadas por cada una de las personas comprendidas en los hechos.

Callao, 23 de agosto de 2022

Martha Quispe Tapia
Supervisora de la Comisión de Control

María Llontop Guzmán
Jefa de la Comisión de Control

José Daniel Miranda Plasencia
Abogado de la Comisión de Control

A LA SEÑORA JEFA DEL ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL DEL INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ - IMARPE

La jefa del Órgano de Control Institucional que suscribe el presente informe, ha revisado su contenido y lo hace suyo, procediendo a su aprobación.

Callao, 23 de agosto de 2022

Martha Quispe Tapia
Jefa del Órgano de Control Institucional
Instituto del Mar del Perú - Imarpe

APÉNDICE N.° 1

Relación de personas comprendidas en la irregularidad



INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE - ORGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL - OCI

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE - SUPERVISOR - OCI

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE - JEFE DE COMISIÓN - OCI

INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ-IMARPE - ABOGADO - OCI

APÉNDICE N° 1 DEL INFORME DE CONTROL ESPECÍFICO N° 004-2022-2-0068-SCE

RELACIÓN DE PERSONAS COMPRENDIDAS EN LA IRREGULARIDAD

N°	Sumilla del Hecho con evidencia de Irregularidad	Nombres y Apellidos	Documento Nacional de Identidad N°	Cargo Desempeñado	Período de Gestión		Condición de vínculo laboral o contractual	N° de la Casilla Electrónica	Dirección domiciliaria	Presunta responsabilidad identificada			
					Desde	Hasta				Civil	Penal	Administrativa funcional	
												Sujeta a la potestad sancionadora de la Contraloría	Entidad
1	Encallamiento del Buque de Investigación Científica – BIC Luis Flores Portugal, durante la ejecución del "Crucero de evaluación Hidroacústica de Anchoveta y otros Recursos Pelágicos 2102-04", ocasionó un perjuicio económico al Imarpe ascendente a S/ 157 741,96.	Abraham Azaña Castillo	10745561	Tripulante Pescador	01/03/2016	A la fecha	Decreto Legislativo n.° 1057 - CAS	10745561[1]	Mz. A Lt. 5 Villa Hermoza KM 39, Distrito de Ancón, Ancón, Lima.	X			X
				Patrón de Pesca del BIC Luis Flores Portugal (*)	14/02/2021	06/04/2021							
2		Yasmany Yohan López Amaya	41366060	Pescador BIC Humboldt	17/09/2015	A la fecha	Decreto Legislativo n.° 1057 - CAS	41366060	Urb. Ciudad del Pescador, Manzana F, Lote 18 – Bellavista, Callao, Callao.	X			X
				Pescador del BIC Luis Flores Portugal (*)	14/02/2021	06/04/2021							

(*) Se precisa que la fecha del encallamiento del BIC. Luis Flores Portugal se suscitó el 14 de marzo de 2021.

[1] Cabe señalar que, en adición a ello, la comisión de control efectuó la notificación física del pliego mediante Cédula de Notificación n.° 003-2022-CG/OCI-SCE1-IMARPE, notificado el 10 de agosto de 2022, ello previa coordinación con el involucrado y con conocimiento de la Subgerencia del Sector de Control Productivo y Trabajo, a través del oficio n.° 050-2022-IMARPE/OCI de 8 de agosto de 2022, al cual se le adjunto la Hoja Informativa n.° 001-2022-IMARPE/OCI-SCE1 (Expediente n.° 27-2022-0014895).

PERÚ Ministerio de la Producción

IMARPE
INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

OFICIO N° 054-2022-IMARPE/OCI

Callao, 25 de agosto de 2022

Señor
RENATO GUEVARA CARRASCO
Director Ejecutivo Científico
Instituto del Mar del Perú - IMARPE
Esquina Gamarra y General Valle S/N Chucuito
Callao/Callao/Callao

ASUNTO : Remite Informe de Control Específico n.° 004-2022-2-0068-SCE.

REF. : a) Oficio n.° 044-2022-IMARPE/OCI de 14 de julio de 2022.
b) Directiva n.° 007-2021-CG/NORM "Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad" aprobada mediante Resolución de Contraloría n.° 134-2021-CG de 11 de junio de 2021 y modificatorias.

Me dirijo a usted con relación al documento de la referencia a), mediante el cual se comunicó el inicio del Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad al "Encallamiento del Buque de Investigación Científica Luis Flores Portugal durante la ejecución del Crucero de Evaluación Hidroacústica de Anchoveta y Otros Recursos Pelágicos 2102-04" en el Instituto del Mar del Perú.

Sobre el particular, como resultado del Servicio de Control Específico a Hechos con Presunta Irregularidad, se ha emitido el Informe de Control Específico n.° 004-2022-2-0068-SCE, el mismo que se adjunta en dos (2) tomos con un total de seiscientos cincuenta y un (651) folios, que recomienda disponer el inicio del procedimiento administrativo a los servidores públicos involucrados en los hechos con evidencias de irregularidad, debiendo informar al Órgano Control Institucional, las acciones adoptadas al respecto.

Asimismo, hacemos de su conocimiento que el Informe de Control Específico ha sido remitido al Procurador Público del Ministerio de la Producción para el inicio de las acciones legales civiles por las irregularidades identificadas en el referido Informe.

Es propicia la oportunidad para expresarle las seguridades de mi consideración.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LLONTOP GUZMAN Maria Jesus FAU 20148138886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09/09/2022 12:15:47-0500

Atentamente,

MARTHA QUISPE TAPIA
Jefa del Órgano de Control Institucional
Instituto del Mar del Perú - IMARPE

Siempre con el pueblo

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
Firmado digitalmente por LLONTOP GUZMAN Maria Jesus FAU 20148138886 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09-09-2022 14:41:46 -05:00

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

CÉDULA DE NOTIFICACIÓN ELECTRÓNICA N° 00000003-2022-CG/0068-02-001

DOCUMENTO	:	OFICIO N° 054-2022-IMARPE/OCI
EMISOR	:	MARIA JESUS LLONTOP GUZMAN - JEFE DE COMISIÓN - COMISIÓN DE CONTROL - ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
DESTINATARIO	:	RENATO CAROL GUEVARA CARRASCO
ENTIDAD SUJETA A CONTROL	:	INSTITUTO DEL MAR DEL PERU
DIRECCIÓN	:	CASILLA ELECTRÓNICA N° 20148138886
TIPO DE SERVICIO CONTROL GUBERNAMENTAL O PROCESO ADMINISTRATIVO	:	SERVICIO DE CONTROL POSTERIOR - SERVICIO DE CONTROL ESPECÍFICO A HECHOS CON PRESUNTA IRREGULARIDAD
N° FOLIOS	:	652

Sumilla: ENCALLAMIENTO DEL BUQUE DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA - BIC LUIS FLORES PORTUGAL, DURANTE LA EJECUCIÓN DEL "CRUCERO DE EVALUACIÓN HIDROACÚSTICA DE ANCHOVETA Y OTROS RECURSOS PELÁGICOS", OCASIONÓ UN PERJUICIO ECONÓMICO A IMARPE ASCENDENTE A S/ 157 741,96.

Se adjunta lo siguiente:

1. Oficio n
2. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO I_P1
3. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO I_P2
4. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO II_P1
5. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO II_P2
6. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO II_P3

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: **https://verificadoc.contraloria.gob.pe/ecasilla** e ingresando el siguiente código de verificación: **2GSK1YZ**

Firmado digitalmente por Agente Automatizado CGR
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 09-09-2022 14:43:21 -05:00

LA CONTRALORÍA
GENERAL DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

CARGO DE NOTIFICACIÓN

Sistema de Notificaciones y Casillas Electrónicas - eCasilla CGR

DOCUMENTO	:	OFICIO N° 054-2022-IMARPE/OCI
EMISOR	:	MARIA JESUS LLONTOP GUZMAN - JEFE DE COMISIÓN - COMISIÓN DE CONTROL - ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
DESTINATARIO	:	RENATO CAROL GUEVARA CARRASCO
ENTIDAD SUJETA A CONTROL	:	INSTITUTO DEL MAR DEL PERU

Sumilla:

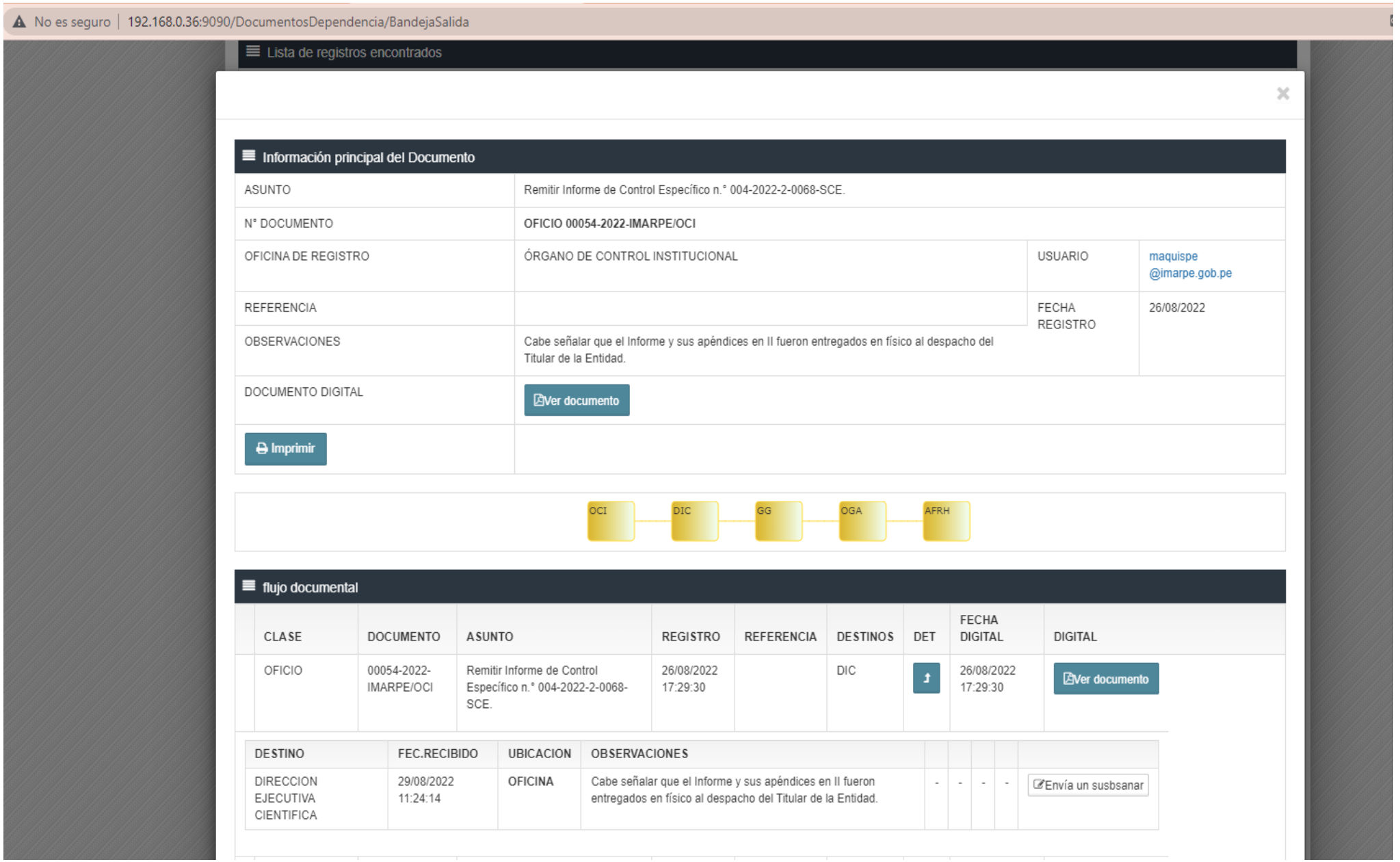
ENCALLAMIENTO DEL BUQUE DE INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA - BIC LUIS FLORES PORTUGAL, DURANTE LA EJECUCIÓN DEL "CRUCERO DE EVALUACIÓN HIDROACÚSTICA DE ANCHOVETA Y OTROS RECURSOS PELÁGICOS", OCASIONÓ UN PERJUICIO ECONÓMICO A IMARPE ASCENDENTE A S/ 157 741,96.

Se ha realizado la notificación con el depósito de los siguientes documentos en la **CASILLA ELECTRÓNICA N° 20148138886**:

1. CÉDULA DE NOTIFICACIÓN N° 00000003-2022-CG/0068-02-001
2. Oficio n
3. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO I_P1
4. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO I_P2
5. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO II_P1
6. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO II_P2
7. Informe N° 004-2022-2-0068-SCE_ TOMO II_P3

NOTIFICADOR : MARIA JESUS LLONTOP GUZMAN - INSTITUTO DEL MAR DEL PERÚ - CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Contraloría General de la República, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026- 2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: **https://verificadoc.contraloria.gob.pe/ecasilla** e ingresando el siguiente código de verificación: **2HAAND1**


No es seguro | 192.168.0.36:9090/DocumentosDependencia/BandejaSalida
Lista de registros encontrados
Información principal del Documento
ASUNTO
Remitir Informe de Control Específico n.° 004-2022-2-0068-SCE.
N° DOCUMENTO
OFICIO 00054-2022-IMARPE/OCI
OFICINA DE REGISTRO
ÓRGANO DE CONTROL INSTITUCIONAL
USUARIO
maquispe @imarpe.gob.pe
REFERENCIA
FECHA REGISTRO
26/08/2022
OBSERVACIONES
Cabe señalar que el Informe y sus apéndices en II fueron entregados en físico al despacho del Titular de la Entidad.
DOCUMENTO DIGITAL
Ver documento
Imprimir
OCI
DIC
GG
OGA
AFRH
flujo documental
CLASE
DOCUMENTO
ASUNTO
REGISTRO
REFERENCIA
DESTINOS
DET
FECHA DIGITAL
DIGITAL
OFICIO
00054-2022-IMARPE/OCI
Remitir Informe de Control Específico n.° 004-2022-2-0068-SCE.
26/08/2022 17:29:30
DIC
26/08/2022 17:29:30
Ver documento
DESTINO
FEC.RECIBIDO
UBICACION
OBSERVACIONES
DIRECCION EJECUTIVA CIENTIFICA
29/08/2022 11:24:14
OFICINA
Cabe señalar que el Informe y sus apéndices en II fueron entregados en físico al despacho del Titular de la Entidad.
Envía un susbsanar