



Libertad y Orden
República de Colombia
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES
- ANLA -

RESOLUCION N°

28 FEB 2013

0209

"Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 947 del 13 de noviembre de 2012"

LA DIRECTORA GENERAL
DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES - ANLA

En uso de las facultades conferidas en el Decreto-ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, en concordancia con el Decreto 2820 de 2010 y

CONSIDERANDO

Que el entonces Ministerio del Medio Ambiente, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, mediante la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 1998, modificada mediante la Resolución No. 669 del 30 de julio de 1998, estableció un Plan de Manejo Ambiental a la **SOCIEOAD C. I. DEL MAR CARIBE S. A.**, para la construcción y operación de un muelle privado para cargue de carbón en el municipio de Ciénaga, en el departamento del Magdalena.

Que el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, mediante la Resolución No. 0553 del 15 de mayo de 2003, autorizó la cesión de derechos y obligaciones derivados de la Resolución No. 0248 del 12 de marzo de 1998 a favor de la **SOCIEDAD PORTUARIA DE CIÉNAGA S. A.**

Que mediante la Resolución No. 1079 del 10 de octubre de 2003, modificada por la Resolución 655 del 17 de junio de 2004 en virtud de un recurso de reposición interpuesto en contra de la primera, el Ministerio modificó el artículo segundo¹ de la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 1998, por la cual se estableció un Plan de Manejo Ambiental para el proyecto de construcción y operación de un muelle privado para cargue de carbón en el municipio de Ciénaga, en el departamento del Magdalena.

Que mediante el Auto 2203 del 15 de agosto de 2007, el Ministerio aceptó el cambio de razón social de la **SOCIEOAD PORTUARIA DE CIÉNAGA S.A.** a **SOCIEOAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S.A.**

Que el Ministerio, mediante la Resolución No. 2442 del 26 de diciembre de 2008 modificó el artículo primero de la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 1998, en el sentido de autorizar la construcción y operación de un loop férreo, con su ramal de empalme a la vía férrea de FENOCO en el K934+609,34 que viene del departamento del Cesar; la construcción y operación del sistema para el descargue de trenes; la construcción y operación de la vía de servicio; la modificación del trazado y especificaciones de la vía de acceso al Puerto y la construcción y operación de un taller y área de aprovisionamiento de trenes.

Que el Ministerio, mediante la Resolución No. 159 del 4 de febrero de 2011, confirmada mediante la Resolución No. 1200 del 20 de junio de 2011 en virtud de un recurso de reposición interpuesto en contra de la primera, decidió no autorizar la modificación del Plan de Manejo Ambiental establecido a la **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S. A.**, mediante la Resolución No. 248 del 12 de marzo de 1998, modificada

¹ Obligaciones del Plan de Manejo Ambiental sujetas a cumplimiento

luc f

"Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 947 del 13 de noviembre de 2012"

(...)

A continuación transcribiremos apartes fundamentales del Concepto mencionado, los cuales conducen a concluir que la extracción de la barcaza, a través de otros sistemas no es viable, y por lo tanto la obligación que impone la ANLA en virtud del numeral primero del artículo Primero de la Resolución 0947 del 13 de noviembre de 2012, resulta improcedente, pues los efectos de una posible extracción pueden conducir a afectar los recursos naturales existentes en la zona del naufragio.

En primer lugar, el INVEMAR establece el efecto del derrame de carbón en la zona en los siguientes términos.

(...)

De acuerdo con lo manifestado anteriormente, es claro para el INVEMAR que los parámetros analizados no están generando riesgo para la vida acuática de la zona de estudio y que por ello la presencia de la barcaza Caribe 225, como parte del ecosistema marino, no genera impactos negativos que puedan tenerse como fundamento para la extracción de la misma. Ello no implica que no deban realizarse monitoreos periódicos, con los cuales mi representada encuentra totalmente de acuerdo.

Adicionalmente el INVEMAR estableció lo siguiente:

(...)

Por lo anterior, la flora y la fauna estudiada en la zona del naufragio, y su área de influencia, evidencian que los efectos del carbón y de la barcaza Caribe 225 son casi nulos, y que si bien han generado cambios en el ecosistema marino, no se ha identificado ningún patrón negativo evidente, y, por ello, nuevamente manifestamos que no se configura ningún fundamento que pueda servir de base para imponer la obligación de extracción de la barcaza Caribe 225.

Ahora bien, el INVEMAR concluye entonces sobre el estudio realizado a la calidad de aguas, calidad de sedimentos, biodiversidad y ecosistemas, entre otros, lo siguiente:

(...)

Entonces, si los análisis de calidad de aguas muestran que el área donde se localizan las 330 toneladas de carbón y la barcaza, no presentan alteraciones de las condiciones de la calidad de agua ya que las concentraciones promedio de las variables analizadas se encuentran dentro de los intervalos históricos reportados por la REDCAM en la zona y por la normatividad colombiana para preservación de fauna y flora, así como que los niveles de metales encontrados no representan riesgo para los organismos de la zona de acuerdo a las guías de referencia de la NOAA, mi representada no comprende las razones de la ANLA para imponer una obligación como la prevista en el numeral 1 del Artículo Primero de la Resolución comentada, pues no existen científicas ni técnicas razones que puedan llevar a concluir que la opción más viable sea la extracción de la barcaza Caribe 225, cuando se ha comprobado que la misma no ha generado impactos negativos en las aguas circundantes al área del naufragio.

Finalmente el INVEMAR concluye en su concepto lo siguiente:

(...)

Después del análisis científico y técnico efectuado por el INVEMAR y que terminó con el Concepto Técnico transcrito anteriormente, no existen razones que puedan conducir a la ANLA a determinar que la opción viable para mi representada y para el ecosistema marino es el retiro o la extracción de la barcaza Caribe 225. Porque si bien es cierto que la estructura no se hundió de manera planificada, controlada, ni tratada, hoy indudablemente cumple funciones de "arrecife artificial" que puede ser monitoreado y estudiado, y su retiro de acuerdo con lo manifestado por el INVEMAR puede acarrear mayores impactos, incluso de carácter negativo, para el ecosistema marino.

(...)

Luc f

"Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 947 del 13 de noviembre de 2012"

RECUPERACION DE LA BARCAZA HUNDIDA EN DICIEMBRE DE 2010, INFORME TECNICO FINAL", de diciembre de 2011, del Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras José Benito Vives de Andreis, INVEMAR, se pudo verificar que en la zona donde se llevó a cabo el hundimiento, no se han generado impactos significativos sobre el ecosistema marino, y que el mismo tendría capacidad de permitir el desarrollo de especies animales y vegetales, a pesar de encontrarse la barcaza en el lecho marino.

Así las cosas, se reitera que resultaría más gravoso para el medio ambiente tratar de llevar a cabo una extracción de la barcaza, que permitir que se mantenga la misma en el lecho marino.

SOLICITUD

De acuerdo con lo anteriormente expuesto respetuosamente solicito a esta Autoridad lo siguiente:

1. Revocar el numeral primero del Artículo Primero de la Resolución 0947 del 13 de noviembre de 2012, con el fin de revocar la obligación relacionada con el retiro de la barcaza Caribe 225 del fondo marino.

(...)

2. Como consecuencia de lo anterior, que se aclaren las obligaciones previstas en los numerales 2 a 6 del artículo primero de la Resolución 0947 del 13 de noviembre de 2012, bajo el entendido de que las mismas suponen el retiro de la barcaza, y en caso de que llegue a prosperar el presente recurso las mismas deberán ser ajustadas, pues perderían su fundamento."

Consideraciones de esta Autoridad

Para la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, es importante resaltarle a la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. que una vez el entonces Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial tuvo conocimiento de la contingencia realizó una visita de inspección a las instalaciones de la Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., con el propósito de determinar las condiciones y estado real de la contingencia, así como las medidas y/o acciones implementadas por la empresa para atenderla; en el desarrollo de esta visita, se pudo constatar la pretensión que tenía la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. de realizar el rescate del carbón y el reflotamiento de la barcaza, hecho que quedó consignado en las consideraciones del Concepto Técnico No. 2853 de diciembre 21 de 2010, así:

"La Sociedad Portuaria Río Córdoba S. A., se encuentra definiendo junto con la Capitanía de Puerto de Santa Marta, las opciones más favorables desde el punto de vista técnico y ambiental que permitan realizar el retiro del carbón y el salvamento de la barcaza hundida."(Subrayado y negrilla fuera del texto)

El concepto técnico 2853 de 2010 fue acogido y en respuesta a la intención de retirar el carbón y la barcaza del fondo del mar, el MAVDT estableció a la empresa en el literal c) del Artículo Primero del Auto No. 4466 de diciembre 22 de 2010, la obligación de:

"Presentar en un término no superior a quince (15) días calendario contados a partir de la ejecutoria del presente acto administrativo, para aprobación de este Ministerio la propuesta de las acciones que ejecutará para la recuperación del carbón y el salvamento de la barcaza hundida, propuesta que deberá estar avalada por la Capitanía de Puerto de Santa Marta e incluir la información obtenida durante las inmersiones realizadas por los peritos tanto INVEMAR, como de la compañía que adelanta el salvamento."

La propuesta deberá considerar como mínimo dos (2) escenarios de ejecución, el primero favorable (sin la presentación de contratiempos de ningún tipo) y el segundo desfavorable (contemplando la ocurrencia de contratiempos de tipo operacional, climático, etc.); de igual forma, el nombre de la empresa que realizará las actividades de rescate y recuperación, incluyendo una descripción de la metodología, equipos y cronograma." (Negrilla fuera del texto)

En enero 7 de 2011, mediante oficio radicado 4120-E1-1234 el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "Jose Benito Vives de Andreis" – INVEMAR, remitió al entonces MAVDT el "Concepto Técnico CPT-BEM-CAM-049-10 Evaluación Ambiental en inmediaciones del Puerto de Carbón Concesión Río Córdoba-

4
we f

"Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 947 del 13 de noviembre de 2012"

fuera del texto); debido a los daños estructurales que sufrió la barcaza a consecuencia del naufragio, de manea que el "reflotamiento" ponía en riesgo la integridad física de los buzos primordialmente; sin embargo, es preciso dejar claro que el reflotamiento no se considera como la única alternativa de rescate.

Es importante precisar que entre el momento del hundimiento y la fecha de ejecución de las actividades de rescate del carbón y reflotamiento de la barcaza transcurrieron más de seis (6) meses, en los cuales los procesos de transporte de sedimentos por las corrientes marinas, enterró unos centímetros mas la estructura de la barcaza y facilitó el establecimiento de especies marinas a la misma.

Fue precisamente la imposibilidad de realizar el reflotamiento total de la barcaza hundida, lo que motivó a la ANLA a solicitar al INVEMAR concepto técnico con el fin de establecer, entre otra información, sobre la posible afectación en los ecosistemas y recursos naturales en el sitio del incidente y su área de influencia, y los monitoreos necesarios para controlar los posibles impactos que puedan presentarse a mediano y largo plazo en el área de influencia del incidente; a esta solicitud el INVEMAR respondió mediante la entrega del "Concepto Técnico para Establecer el Estado de Cumplimiento de los Requerimientos Impuestos por la ANLA mediante Autos 4466 de 2010 y 0481 de 2011 Expediente LAM0399, a la Sociedad Portuaria de Río Córdoba-VALE" (radicado 4120-E1-31091 del 2 de mayo de 2012).

Si bien es cierto en este concepto técnico el INVEMAR establece que "La presencia de la barcaza y el carbón vertido, generó un nuevo sustrato para la adhesión de diferentes tipos de organismos marinos, registrando la presencia de individuos como los balanos, poliquetos y briozoos; lo cual indica que se generaron cambios en la estructura y composición de la comunidad bentónica en el área del incidente.", esta Autoridad no puede desconocer el hecho que en el mismo concepto se expresa que "Evidentemente, el hundimiento de la barcaza no fue planificado ni controlado, el área no fue previamente evaluada y la barcaza no fue preparada para utilizarla como un arrecife artificial..."; en consecuencia "...es posible que pueda representar un problema ambiental a largo plazo teniendo en cuenta que no fue tratada para tal fin, se desconoce la estabilidad de la estructura y las características particulares de las comunidades que se asocian a esta." (Subrayado y negrilla fuera del texto).

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales no desconoce en ninguno de sus apartes el contenido de los conceptos técnicos entregados por el INVEMAR y reconoce la idoneidad de este Instituto en lo relacionado con temas marinos; es por esa razón y a partir del análisis comparativo de los dos (2) conceptos recibidos del INVEMAR, que se puede establecer que la presencia de la barcaza Caribe 225 permitió brindar un sustrato apto para la fijación y crecimiento de especies bentónicas marinas típicamente escasas en los fondos blandos, sin embargo, como lo establece en sus conceptos el INVEMAR, esta barcaza no fue preparada técnicamente para ser utilizada como un arrecife artificial y se desconoce la implicación a largo plazo que pudiera tener la degradación de los materiales de que está compuesta sobre las comunidades bentónicas que se han alojado en ella y sobre otras comunidades biológicas marinas aledañas al sitio del incidente; es por lo anterior y en aras de prevenir un "problema ambiental a largo plazo", que se le reiteró a la Sociedad Portuaria Río Córdoba S.A. mediante Resolución No. 947 de noviembre 13 de 2012, la obligación de retirar del fondo del mar los restos de la barcaza hundida, requerimiento que fue previamente establecido en los Autos Nos. 4466 de diciembre 22 de 2010 y 481 de febrero 21 de 2011.

Evaluados los argumentos presentados por la empresa en el recurso de reposición, esta Autoridad reitera la existencia de un riesgo ambiental permanente identificado por el INVEMAR en relación con la inestabilidad que puede tener el deterioro de la estructura de la barcaza por acción de la degradación del material no tratado y sus posibles efectos sobre las comunidades presentes y asociadas al sitio donde está hundida.

Al respecto, es importante insistir que si bien es cierto que en la actualidad el área donde se encuentran sumergidos la barcaza y el carbón hay evidencia de la existencia de especies marinas adheridas o establecidas en este sitio, la Autoridad no desconoce, cómo se mencionó antes, que el riesgo de una afectación ambiental en el futuro está latente de manera permanente.

No puede tampoco olvidarse que la acción de retirar tanto la barcaza como recuperar el carbón fue propuesto por la misma empresa, esto como una medida ambiental tendiente a evitar la afectación inmediata o futura del medio marino.

41
Wt

"Por la cual se resuelve un recurso de reposición interpuesto contra la Resolución 947 del 13 de noviembre de 2012"

A efectos de cumplir los citados fines, la Autoridad Ambiental podrá realizar entre otras actividades, visitas al lugar donde se desarrolla el proyecto, hacer requerimientos, imponer obligaciones ambientales adicionales, corroborar técnicamente o a través de pruebas los resultados de los monitoreos realizados por el beneficiario de la Licencia Ambiental o Plan de Manejo Ambiental etc.

En ese sentido, cuando técnica y jurídicamente es procedente imponer medidas adicionales, así lo hace, como es el caso. En el presente caso, dicho análisis se surtió en el acápite anterior, concluyendo en cada caso si la medida adicional respectiva se aclara, confirma o se revoca.

Lo anterior, encuentra pleno sustento en los principios orientadores de las actuaciones administrativas, especialmente, en los principios de economía, celeridad y eficacia, cuyo alcance ha sido definido en el artículo tercero del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo:

"(...) 11. En virtud del principio de eficacia, las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las Irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa.

12. En virtud del principio de economía, las autoridades deberán proceder con austeridad y eficiencia, optimizar el uso del tiempo y de los demás recursos, procurando el más alto nivel de calidad en sus actuaciones y la protección de los derechos de las personas.

13. En virtud del principio de celeridad, las autoridades impulsarán oficiosamente los procedimientos, e incentivarán el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, a efectos de que los procedimientos se adelanten con diligencia, dentro de los términos legales y sin dilaciones. Injustificadas".

En consecuencia, de conformidad con lo previsto en el inciso segundo del artículo 80 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, es obligación de las autoridades resolver todas las peticiones que hayan sido oportunamente planteadas y las que surjan con motivo del recurso.

Es deber de la administración decidir en derecho el acto impugnado, habiéndose ejercido en oportunidad legal el derecho de contradicción, que no solamente garantiza el derecho de conocer las decisiones de la administración sino también la oportunidad de controvertir por el medio de defensa aludido.

En conclusión, hecho el anterior análisis, frente al recurso de reposición interpuesto por la **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S. A.**, este Despacho confirmará los numerales 1, 2, 3, 4 y 6 del artículo primero de la Resolución No. 947 de noviembre 13 de 2012 y aclarará el numeral 5 del artículo precitado.

De otra parte, el artículo 40 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo dispone que *"durante la actuación administrativa y hasta antes de que se profiera la decisión de fondo se podrán aportar, pedir y practicar pruebas de oficio o a petición del interesado (...)".*

Así mismo, el artículo 306 del Código referido dispone que *"en los aspectos no contemplados en este Código se seguirá el Código de Procedimiento Civil en lo que sea compatible con la naturaleza de los procesos y actuaciones que correspondan a la jurisdicción de lo contencioso administrativo".*

Al efecto, el artículo 178 del Código de Procedimiento Civil determina que *"las pruebas deben ceñirse al asunto materia del proceso y el juez rechazará in limine las legalmente prohibidas o ineficaces, las que versen sobre hechos notoriamente impertinentes y las manifiestamente superfluas".* En este sentido, se infiere que las pruebas deberán ser conducentes, pertinentes y útiles o necesarias para la actuación administrativa en la que se pretendan hacer valer.

Para el presente caso, y en lo que tiene que ver con la solicitud de la **SOCIEDAD PORTUARIA RÍO CÓRDOBA S. A.**, de realizar una inspección ocular con el acompañamiento del INVEMAR con el fin de establecer que no es recomendable el retiro de la Barcaza 225, ésta no procede, teniendo en cuenta que en el concepto técnico aclaratorio No. 477 del 6 de febrero de 2013 se señaló que *"desde el punto de vista técnico no se considera necesario realizar esta prueba toda vez que cualquier información que se logre recolectar no será diferente a los estudios ya entregados por el INVEMAR en abril de 2012"*, de lo que se infiere que su práctica no es necesaria a fin de resolver el presente recurso de reposición.

41
Lm