

RV: CONTESTACIÓN DEMANDA ANLA RAD. 11001333603520150020500 Y ACUMULADOS BETTY OROZCO Y OTROS

Correspondencia Sede Judicial CAN B - Bogotá - Bogotá D.C.

<correscanbtab@cendoj.ramajudicial.gov.co>

Lun 8/08/2022 3:43 PM

Para: Juzgado 35 Administrativo Seccion Tercera - Bogotá - Bogotá D.C.

<jadmin35bta@notificacionesrj.gov.co>

CC: notificacionesjudiciales@anla.gov.co <notificacionesjudiciales@anla.gov.co>

Cordial saludo,

De manera atenta informamos que ha sido radicado el presente correo como memorial para el proceso relacionado en el mismo, dentro del registro en el aplicativo siglo XXI podrá confirmar los datos del mensaje como Asunto, fecha y hora de recibo.

Atentamente,

Grupo de Correspondencia
Oficina de Apoyo de los Juzgados Administrativos
Sede Judicial CAN

CAMS

De: Notificaciones Judiciales <notificacionesjudiciales@anla.gov.co>

Enviado: lunes, 8 de agosto de 2022 3:35 p. m.

Para: Correspondencia Sede Judicial CAN - Bogotá - Bogotá D.C. <correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co>; Juzgado 35 Administrativo Seccion Tercera - Bogota - Bogota D.C. <admin35bt@cendoj.ramajudicial.gov.co>; juriaccion@gmail.com <juriaccion@gmail.com>; edgardo enrique ibañez martinez <qerubin458@hotmail.com>; sgallego@palacioslleras.com <sgallego@palacioslleras.com>; correo@drummondLtd.com <correo@drummondLtd.com>; notificaciones.aigseguros@aig.com <notificaciones.aigseguros@aig.com>; Ricardo Velez <rvelez@velezgutierrez.com>; procesosjudiciales@minambiente.gov.co <procesosjudiciales@minambiente.gov.co>; huyazan@minambiente.gov.co <huyazan@minambiente.gov.co>; notificaciones@segurosbolívar.com <notificaciones@segurosbolívar.com>

Cc: Juan Carlos Jimenez Triana <jujimenez@anla.gov.co>; Jorge Luis Gomez Cure <JGomez@anla.gov.co>; Adriana Lucia Cupajita Medina <ACupajita@anla.gov.co>

Asunto: CONTESTACIÓN DEMANDA ANLA RAD. 11001333603520150020500 Y ACUMULADOS BETTY OROZCO Y OTROS

Bogotá D.C., 08 de agosto de 2022.

DOCTOR

JOSE IGNACIO MANRIQUE NIÑO

JUEZ 35 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ – SECCIÓN TERCERA.

correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co

admin35bt@cendoj.ramajudicial.gov.co

REFERENCIA: REPARACIÓN DIRECTA
RADICADO: 11001333603520150020500 Y ACUMULADOS
1100133360320150023300, 1100133360320150025700
DEMANDANTE: BETTY JUDITH OROZCO OJEDA Y OTROS
ACCIONADO: AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA
Y OTROS.
ASUNTO: CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA.

JUAN CARLOS JIMÉNEZ TRIANA, en mi calidad de apoderado de la **AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA**, procedo a dar respuesta a la demanda de la referencia, por favor encuentre adjunta la documentación.

AVISO LEGAL: Este correo electrónico contiene información confidencial de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA. Si Usted no es el destinatario, le informamos que no podrá usar, retener, imprimir, copiar, distribuir o hacer público su contenido, de hacerlo podría tener consecuencias legales como las contenidas en la Ley 1273 del 5 de Enero de 2009 y todas las que le apliquen. Si ha recibido este correo por error, por favor infórme al remitente y luego bórralo. Si usted es el destinatario, le solicitamos mantener reserva sobre el contenido, los datos o información de contacto del remitente y en general sobre la información de este documento y/o archivos adjuntos, a no ser que exista una autorización explícita. LEGAL NOTICE: This e-mail transmission contains confidential information la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales - ANLA. If you are not the intended recipient, you should not use, hold, print, copy, distribute or make public its content, on the contrary it could have legal repercussions as contained in Law 1273 of 5 January 2009 and all that apply .If you have received this e-mail transmission in error, Please inform the sender and then delete it. If you are the intended recipient, we ask you not to make public the content, the data or contact information of the sender and in general the information of this document or attached file, unless a written authorization exists.

Bogotá D.C., 08 de agosto de 2022.

DOCTOR

JOSE IGNACIO MANRIQUE NIÑO

**JUEZ 35 ADMINISTRATIVO DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BOGOTÁ – SECCIÓN
TERCERA.**

correscanbta@cendoj.ramajudicial.gov.co

admin35bt@cendoj.ramajudicial.gov.co

REFERENCIA:	REPARACIÓN DIRECTA
RADICADO:	11001333603520150020500 Y ACUMULADOS 1100133360320150023300, 1100133360320150025700
DEMANDANTE:	BETTY JUDITH OROZCO OJEDA Y OTROS
ACCIONADO:	AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA Y OTROS.
ASUNTO:	CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA.

JUAN CARLOS JIMÉNEZ TRIANA, identificado con cédula de ciudadanía número 1.015.407.639, con tarjeta profesional número 213.500 del Consejo Superior Judicatura, en mi calidad de apoderado de la **AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES –ANLA**, procedo a dar respuesta a la demanda de la referencia, pronunciándome frente a **(i)** los presupuestos fácticos expuestos por los demandantes, **(ii)** los argumentos de defensa frente a las pretensiones de los demandantes.

Teniendo en cuenta que las tres demandas son idénticas, se fundamentan en idénticos hechos, mismas entidades demandadas, mismas pretensiones, e incluso mismos apoderados de los demandantes, la única disimilitud se encuentra en la parte demandante (sujetos accionantes), se contestarán las tres demandas acumuladas en un solo escrito.

I. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS HECHOS.

1. Frente a los Antecedentes fácticos.

A LOS HECHOS 1, 2 Y 3: No me consta y me atengo a lo que resulte probado en el trámite de proceso. Se trata de afirmaciones respecto de las características socioeconómicas presuntamente de los habitantes del Municipio de Pueblo Viejo que deben acreditarse



plenamente, y de las cuales, desde ya se precisa que no son competencia de la autoridad que represento y frente a las cuáles no puede emitir pronunciamiento.

No obstante, lo anterior, es preciso aclarar que mediante la Resolución 1163 de 20 de agosto de 1993 la Corporación Autónoma Regional del Magdalena - CORPAMAG, otorgó Licencia Ambiental a la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC., para la construcción y operación del Puerto Carbonífero en el municipio de Ciénaga (Magdalena).

La precitada Resolución ha sido modificada por las Resoluciones 452 de 3 de mayo de 1996, 152 de 6 de marzo de 1997, 904 de octubre de 2001, 1026 de 11 de noviembre de 1997, 817 de 25 de julio de 2003, 879 de agosto 14 de 2003, 493 de 4 de mayo de 2004, 1545 del 19 de octubre de 2005, 1392 de 14 de julio de 2006, 55 del 12 de enero de 2007, 1286 de 18 de julio de 2007, 91 del 18 de noviembre de 2011, 1099 de diciembre 20 de 2012, 165 del 18 de febrero de 2013 y 168 del 20 de febrero de 2013.

Así las cosas, es importante precisar que el Área de Influencia Directa del puerto carbonífero, establecida en la Licencia Ambiental, para el medio socioeconómico corresponden a las áreas de Don Jaca, Ciénaga, Playitas, Barrio Abajo, Nancy Polo, Miramar, Ojo de agua, Alcatraces, Punta la Loma, y Costa Verde, en Jurisdicción de los municipios de Ciénaga y Santa Marta. Teniendo en cuenta que estas son las comunidades más cercanas a la zona del proyecto en términos marinos y terrestres y que podrían verse afectadas por las actividades del puerto y sus respectivos impactos ambientales, es necesario indicar que el Municipio de Pueblo Viejo se encuentra a 10 Km lineales, aproximadamente del puerto y que de acuerdo a la evaluación de impactos socioeconómicos y ambientales incluidos en el Estudio de Impacto Ambiental que ha servido como insumo para otorgar la Licencia Ambiental y sus respectivas modificaciones, se determinó que esta población pertenece al Área de Influencia Indirecta.

Así mismo, esta Autoridad partiendo de lo señalado tanto en la evaluación para el otorgamiento de la Licencia, como de los seguimientos realizados, evidencia que la actividad descrita en la demanda "pesca artesanal", tiene una serie de limitantes en la zona. Es necesario tener en cuenta que según el estudio denominado "La pesca Artesanal marítima del departamento del Magdalena" realizado por la Universidad Jorge Tadeo Lozano del año 2012, señala en su página 63, para el caso de la Población de Pueblo Viejo, que:

"(...) La gran diversidad de especies capturadas por los pescadores de esta población, señala la gran diversidad de artes involucrados como evidencian las 97 especies capturadas por la red de enmalle sin motor y la gran biodiversidad de la zona, otro aspecto a resaltar es el bajo porcentaje de embarcaciones con motor y la gran biodiversidad de la zona, otro aspecto a resaltar es el bajo porcentaje de embarcaciones sin motor en relación al inventario existente, indicando el bajo grado de desarrollo tecnológico de las embarcaciones adicionalmente a los bajos ingresos de los pescadores de esta comunidad, factores que favorecen una concentración de

esfuerzo de pesca en zonas cercanas a la población generando una baja rentabilidad a las flotas involucradas (...)"

De acuerdo a lo anterior, se puede inferir que la pesca que se realiza en Pueblo Viejo, presenta condiciones que limitan a los pescadores a ejercer su actividad en zonas contiguas a la población y por tanto no es posible determinar con precisión que las actividades hayan causado un daño ambiental a los pescadores de esta población que se encuentra a una distancia aproximada de 10 Km del puerto.

A LOS HECHOS 4 Y 5: No me consta y me atengo a lo que resulte probado en el trámite del proceso, la Autoridad no se pronunciará por cuanto no es de su competencia. En todo caso, no existe evidencia objetiva que permite relacionar daños o consecuencias a las comunidades y la contingencia presentada. En este punto, sin que sea materia de un hecho, más la calificación jurídica sobre este particular, debe aclararse que la existencia de un daño ambiental no es sinónimo o equivalente de la existencia de un daño a los reclamantes. Ciertamente, se requiere prueba directa los daños o perjuicios derivados, consecuenciales, impropios que habría sufrido la comunidad y con ello, que exista relación de causa necesaria. Nada de esto se ofrece con la demanda y menos de las pruebas en las que se basa la pretensión indemnizatoria.

AL HECHO 6: Es cierto, el 31 de enero de 2013 la Autoridad Nacional a través de algunos medios de comunicación y reportes de la comunidad del Área de Influencia del proyecto, tuvo conocimiento que el 13 de enero de 2013, la barcaza TS-115, cargada con 1857 toneladas de carbón aproximadamente, sufrió un hundimiento parcial, en el área de la boya 23, ubicada en área de operaciones marítimas de la empresa American Port Company INC. - APCI, generando una situación de emergencia, hecho que no fue reportado por APCI a la Autoridad.

Una vez fue informada de la situación, la Autoridad Nacional procedió a indagar sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que acaeció el hundimiento encontrando que, durante las actividades de cargue del Buque ANANGEL SEAFARER, por motivos climáticos, la sociedad American Port Company INC., decidió parar la operación alrededor de las 23:10 horas del 12 de enero de 2013. Según la información allegada a la ANLA por parte de la citada sociedad, la barcaza TS-115 se encontraba cargada inicialmente con 2970 toneladas del mineral, de las cuales se alcanzaron a cargar al buque ANANGEL SEAFARER 1100 toneladas de carbón. Aproximadamente, entre las 6:00 a.m y las 7:00 horas del 13 de enero de 2013, personal de la empresa evidenció que la barcaza TS-115 se encontraba parcialmente sumergida, por lo que se produjo una echazón de carbón al fondo marino mediante el uso de grúa, igualmente se realizó el traslado del artefacto naval del área de la boya 23 a la boya 1 y luego a la zona de entrada del canal de acceso.

De acuerdo a la información entregada por APCI, las maniobras de rescate de la barcaza se realizaron mediante uso de grúas, las cuales realizaron trasiego a otra barcaza en una cantidad aproximada de 1100 toneladas de carbón y también sacaron carbón de la barcaza

y lo arrojaron al mar. El evento fue informado a la capitanía de puerto vía telefónica, mediante oficio y por correo electrónico entre el 14 y 15 de enero de 2013.

Una vez conocida la ocurrencia de estos hechos, la Autoridad Nacional realizó visita preliminar de inspección al sitio, constatando los hechos ocurridos durante el incidente, las actuaciones ejecutadas por APCI para atender el evento, además de las condiciones existentes, emitiendo en ejercicio de sus funciones de control y seguimiento ambiental, el Concepto Técnico 416 del 1 de febrero de 2013, mediante el cual recomendó la apertura de una investigación ambiental contra la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC. por los hechos sucedidos el 13 de enero de 2013 en el Puerto Carbonífero de Ciénaga, Magdalena.

En consecuencia, esta Autoridad Nacional mediante Auto 272 del 1 de febrero de 2013 dio apertura al proceso investigativo sancionatorio en contra de la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC., por los hechos relacionados con la contingencia presentada el 13 de enero de 2013, actuación que será explicada a detalle más adelante en el escrito.

Posteriormente mediante Resolución 123 del 6 de febrero de 2013, esta Autoridad Nacional impuso a American Port Company inc. "Puerto Drummond", medida preventiva consistente en la suspensión de las actividades de cargue de carbón en barcazas del Puerto Carbonífero de Ciénaga. Esta medida sería levantada cuando la empresa American Port Company Inc., cumpliera con la condición de actualizar, socializar con las autoridades locales (DIMAR-Capitanía de Puerto, alcaldía municipal de Ciénaga, Alcaldía Distrital de Santa Marta, Clopad) y presentar para aprobación de la Autoridad el plan de contingencia de la actividad de cargue de carbón mediante barcaza.

Una vez iniciado el proceso investigativo sancionatorio en contra de la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC. -APCI, esta Autoridad comisionó al Grupo Técnico de Seguimiento de proyectos portuarios para que realizara visita a las instalaciones portuarias de la empresa en mención, con el fin de esclarecer los hechos y actuaciones adelantadas y que son objeto de investigación, lo cual efectuó los días 3 al 7 de febrero de 2013, cuyos resultados quedaron plasmados dentro del Concepto Técnico 580 del 13 de febrero de 2013, el cual fue acogido mediante Resolución 165 del 18 de febrero de 2013.

A LOS HECHOS 7 AL 10: No son hechos, se trata de opiniones de periodistas contenidas en noticias en línea. Asimismo, estos artículos no pueden ser considerados como un medio de prueba con la aptitud de tener como demostradas las manifestaciones de los accionantes, no pueden ser valoradas probatoriamente para dar fe de los hechos o la veracidad que pueda ofrecer de la ocurrencia de los hechos, estas versiones periodísticas sólo prueban una noticia que apareció publicada en el respectivo medio de comunicación.

AL HECHO 11: Es parcialmente cierto. Se aclara que es la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, la encargada de realizar el seguimiento al proyecto. En este sentido, el 31 de enero de 2013 es informada de la contingencia ocurrida el 13 de enero de 2013 en las

playas de los municipios de Ciénaga y Pueblo Viejo del departamento de Magdalena, por el derrame de carbón de la multinacional Drummond, proveniente de una barcaza cargada con aproximadamente 1870 toneladas de carbón.

Como consecuencia de lo ocurrido, la Autoridad Nacional dio apertura al procedimiento sancionatorio en contra de la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC., por los hechos relacionados con la contingencia presentada el 13 de enero de 2013, mediante Auto 272 del 1 de febrero de 2013.

Posteriormente mediante Resolución 123 del 6 de febrero de 2013, la Autoridad Nacional impuso a American Port Company inc. “Puerto Drummond”, medida preventiva consistente en la suspensión de las actividades de cargue de carbón en barcasas del Puerto Carbonífero de Ciénaga. Esta medida sería levantada cuando la empresa American Port Company Inc., cumpliera con la condición de actualizar, socializar con las autoridades locales (DIMAR-Capitanía de Puerto, alcaldía municipal de Ciénaga, Alcaldía Distrital de Santa Marta, CLOPAD) y presentar para aprobación de esta Autoridad el plan de contingencia de la actividad de cargue de carbón mediante barcaza.

Una vez allegado, evaluado y aprobado el Plan de Contingencias requerido, mediante Resolución 210 del 01 de marzo de 2013, la Autoridad dispuso levantar medida preventiva impuesta mediante Resolución 123 del 6 de febrero de 2013. Sin embargo, la ANLA continuó con el trámite administrativo sancionatorio, con el fin de establecer las medidas sancionatorias a que hubiese lugar en el marco de la Ley 1333 del 21 de julio de 2009, dando apertura a la etapa probatoria del procedimiento sancionatorio, mediante Auto 669 del 13 de marzo de 2013, realizando la formulación de cargos mediante Auto 1405 del 17 de mayo de 2013 y declarando responsable a las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC., DRUMMOND LTD., DRUMMOND COAL MINNING LLC. y TRANSPORT SERVICES LLC de los cargos formulados dentro del Auto 1405 del 17 de mayo de 2013, mediante Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, la cual fue confirmada mediante Resolución 763 del 14 de junio de 2014.

2. Con relación a la conducta anómala de las entidades demandadas

Con relación a las afirmaciones efectuadas por los demandantes en el citado acápite es pertinente efectuar las siguientes precisiones:

Frente al literal a): Es parcialmente cierto, la ANLA en el marco del proceso sancionatorio ambiental adelantado, determinó que el vertimiento del mineral carbón al lecho marino si existió por parte de la empresa Drummond y sus filiales y/o asociadas de acuerdo con lo establecido en el concepto técnico 7385 del 21 de marzo de 2014, acogido mediante la resolución 0763 del 14 de julio de 2014, que resuelve el recurso de reposición interpuesto contra la resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, mediante la cual la ANLA decidió declarar responsables y sancionar a las empresas que componen el Grupo Drummond en

Colombia, por las infracciones ambientales en las que incurrieron con ocasión de la contingencia sucedida los días 12 y 13 de enero de 2013 en las instalaciones privadas de cargue de carbón denominadas Puerto Drummond.

No obstante lo anterior, según los tres (3) conceptos técnicos emitidos por el INVEMAR, remitidos a esta Autoridad mediante radicados 4120-E1-7338 del 19 de febrero de 2013, 4120-E1-17612 del 25 de abril de 2013 y 4120-E1-22100 del 27 de mayo de 2013, se concluyó que 1.575 m³ de carbón fueron depositados en el fondo marino alrededor de la boya 23, en un área de 10.194,3 m², correspondiente a un peso de 1.512 toneladas, considerando un peso estándar promedio del carbón seco a granel de 960 kg/m³.

Frente al literal b): Como fue mencionado en el pronunciamiento a los hechos 7 al 10, la información publicada por los diferentes medios de comunicación son opiniones de periodistas contenidas en noticias. Asimismo, estos artículos no pueden ser considerados como un medio de prueba con la aptitud de tener como demostradas las manifestaciones de los accionantes, no pueden ser valoradas probatoriamente para dar fe de los hechos o la veracidad que pueda ofrecer de la ocurrencia de los hechos, estas versiones periodísticas sólo prueban una noticia que apareció publicada en el respectivo medio de comunicación.

Sin embargo, en relación con la gestión adelantada por la ANLA, obran tanto en el expediente ambiental LAM0150 como en el expediente sancionatorio SAN0297-00-2019 los correspondientes documentos con los análisis y hallazgos del caso.

Frente al literal c): No es un hecho, se trata de una apreciación u opinión de los accionantes. Sin embargo, como ya fue mencionado, de conformidad con el procedimiento sancionatorio ambiental adelantado, la Autoridad determinó que si existió el vertimiento del mineral carbón al lecho marino por parte de la empresa Drummond y sus filiales y/o asociadas de acuerdo con lo establecido en el concepto técnico 7385 del 21 de marzo de 2014, acogido mediante la resolución 0763 del 14 de julio de 2014, que resuelve el recurso de reposición interpuesto contra la resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, mediante la cual la ANLA decidió declarar responsables y sancionar a las empresas que componen el Grupo Drummond en Colombia, por las infracciones ambientales en las que incurrieron con ocasión de la contingencia sucedida los días 12 y 13 de enero de 2013 en las instalaciones privadas de cargue de carbón denominadas Puerto Drummond.

Frente al literal d): No me consta, me atengo a lo que resulte probado en el trámite del proceso. No se emitirá pronunciamiento al respecto, toda vez que se exceden las funciones de la entidad, en este sentido, corresponde a la Fiscalía General de la Nación proferir un pronunciamiento.

Frente al literal e): No es un hecho, se trata de una opinión de la parte demandante. No obstante, se aclara que la ANLA, dando cumplimiento a lo dispuesto por la Ley 99 de 1993 y otras disposiciones, a través de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, declaró responsable a la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC, por los hechos que motivan

la presentación de las demandas, evidenciándose con esto el cumplimiento del deber de vigilancia e inspección que como autoridad está tanto en la obligación, como en la disposición de cumplir.

Se agrega que, en relación con la gestión adelantada por la ANLA y como se explicará más adelante, obran tanto en el expediente permisivo LAM0150 como en el expediente sancionatorio SAN0297-00-2019, las acciones adelantadas por la entidad, así como los análisis y hallazgos del caso en particular y toda la gestión relacionada con las funciones sancionatoria y de control y seguimiento ambiental desde que se otorgó el instrumento de manejo y control ambiental.

Frente al literal f): No es un hecho, se trata de una apreciación subjetiva de los accionantes. No obstante, se aclara que la Autoridad Ambiental actuó de manera expedita una vez tuvo conocimiento del acontecimiento. En este sentido, de conformidad con el artículo primero de la Ley 1333 de 2009, como titular de la potestad sancionatoria en materia ambiental, la ANLA adelantó el procedimiento administrativo correspondiente y mediante Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, declaró responsables a las sociedades: American Port Company INC, Drummond LTD, Drummond Coal Mining LLC y Transport Services LLC, impuso sanciones pecuniarias tipo multa a cada una de ellas, y tomó otras determinaciones. Cabe resaltar que, contra la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013 fue interpuesto un recurso de reposición por parte de las empresas American Port Company Inc, Drummond Ltd., Drummond Coal Mining LLC y Transport Services LLC., el cual fue resuelto por esta Autoridad Nacional mediante Resolución 763 del 14 de julio de 2014, confirmando en su integridad la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013.

3. Con relación a las imputaciones de hecho y de derecho a las demandadas.

Al respecto debe mencionarse que no se establece de manera específica para cada entidad demandada cuáles son las acciones u omisiones que vinculan a las demandadas dentro del marco de sus competencias legales de conformidad con lo señalado por artículo 140 de la ley 1437 de 2011, que habla sobre el medio de control de Reparación Directa:

***“Artículo 140. Reparación Directa:** En los términos del artículo 90 de la Constitución Política, la persona interesada podrá demandar directamente la reparación del daño antijurídico producido por la acción u omisión de los agentes del Estado.*

*De conformidad con el inciso anterior, el Estado responderá, entre otras, cuando la causa del daño sea **un hecho, una omisión, una operación administrativa o la ocupación temporal o permanente de inmueble por causa de trabajos públicos o por cualquiera otra causa imputable a una entidad pública** o a un particular que haya obrado siguiendo una expresa instrucción de la misma. (...)*



Así, no se establece de forma clara y precisa en qué hechos u omisiones de la entidad se funda el demandante para endilgar responsabilidad alguna como causante del presunto daño que se reclama, de conformidad con las competencias y funciones de la entidad.

De esto tome nota el honorable despacho, pues esta falta de claridad no puede jugar en contra de los demandados, considerar lo contrario es constitutivo de una violación al derecho de defensa y contradicción.

Frente al literal a): Al respecto se reitera que, la ANLA, dando cumplimiento a lo dispuesto por la Ley 99 de 1993 y otras disposiciones, a través de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, declaró responsable a la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC, por los hechos que motivan la presentación de la demanda, evidenciándose con esto el cumplimiento del deber de vigilancia e inspección que como autoridad estamos tanto en la obligación, como en la disposición de cumplir.

Se agrega que, en relación con la gestión adelantada por la ANLA, obran tanto en el expediente permisivo LAM0150 como en el expediente sancionatorio SAN0297-00-2019, las acciones adelantadas por esta entidad, así como los análisis y hallazgos del caso en particular y toda la gestión relacionada con las funciones sancionatoria y de control y seguimiento ambiental desde que se otorgó el instrumento de manejo y control ambiental.

En este punto, ANLA obró con absoluta diligencia cuando el evento tuvo lugar y de lo cual se hará una presentación con mayor profundidad en las excepciones del presente escrito de demanda.

Frente al literal b): No me consta y me atengo a lo que resulte probado en el trámite del proceso. Sin embargo, valga decir que la carga de la prueba corresponde al demandante y de acuerdo con las aportadas con el escrito de demanda, no existe alguna que corrobore las afirmaciones hechas sobre el presunto daño ni los presuntos perjuicios, y menos que por la conducta de la Autoridad Nacional se ocasionaron los perjuicios reclamados.

II. ARGUMENTOS DE DEFENSA DE LA ENTIDAD.

Frente a las pretensiones incoadas por los demandantes sobre el pago de indemnización por los presuntos daños y perjuicios alegados, y de acuerdo con las funciones asociadas a la ANLA es improcedente la vinculación y declaración de responsabilidad alguna de la entidad, por cuanto como se ha mencionado en los hechos, la carga de la prueba corresponde al demandante y de acuerdo con las aportadas con el escrito de demanda, no existe alguna que corrobore las afirmaciones hechas sobre el presunto daño ni los presuntos perjuicios, y menos que por la conducta de la Autoridad Nacional se ocasionaron los perjuicios reclamados.



La vinculación de la ANLA a esta acción judicial resulta improcedente, dado que los hechos que se relatan están directamente relacionados con las actuaciones y decisiones adoptadas por el beneficiario de la licencia ambiental frente a las cuales esta Entidad no tiene injerencia o interés, pues son supuestos que son de resorte exclusivo del titular del instrumento.

A. FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA CON RESPECTO A LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES – ANLA, AL NO TENER COMPETENCIA RESPECTO DE LOS PRESUNTOS HECHOS QUE DAN LUGAR A LA RECLAMACIÓN.

De conformidad con las funciones establecidas a Autoridad Nacional a través del artículo 3 del Decreto 3573 de 2011, no corresponde a la misma, la operación de los proyectos objeto de licenciamiento, razón por la cual las actuaciones operativas en torno a los mismos son del resorte exclusivo del titular de la licencia ambiental, sus funciones no tienen relación ni competencia con los eventos narrados y mencionados por los demandantes como causantes del presunto daño reclamado.

Cabe resaltar, que la legitimación constituye un presupuesto del proceso que otorga a las partes de alguna otra forma, la calidad de obtener o sentencia favorable o desfavorable frente a las pretensiones de la demanda. Desde el punto de vista del demandante, es quien reposa el titular del interés jurídico de lo que se debate en el proceso, y en el escenario de la parte demanda, ser el sujeto llamado a responder en virtud de una relación jurídico sustancial.

Competencia de la ANLA.

Mediante el Decreto Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, el Presidente de la República en ejercicio de las facultades extraordinarias conferidas en los literales d), e) y f) del artículo 18 de la Ley 1444 del 2011, creó la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA- en los términos del artículo 67 de la Ley 489 de 1998 con autonomía administrativa y financiera, sin personería jurídica, y parte del Sector Administrativo de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Acorde con lo establecido en el artículo 2° del Decreto Ley 3573 del 27 de septiembre de 2011, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA, es la encargada de que los proyectos, obras o actividades sujetos de licenciamiento, permiso o trámite ambiental cumplan con la normatividad ambiental, de tal manera que contribuyan al desarrollo sostenible ambiental del País.

En tal sentido, tiene entre sus funciones, otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la Ley y los reglamentos. _Es así que, para iniciar la actuación administrativa tendiente a obtener una licencia ambiental, se requiere de una solicitud del interesado en ejecutar un proyecto, obra o actividad que requiera licencia ambiental, que cumpla con unos presupuestos o requisitos establecidos para ello en la normatividad ambiental vigente, dependiendo de la naturaleza del proyecto¹.

Así mismo, en el artículo 2.2.2.3.9.1 de la Sección 9 de “Control y Seguimiento” del Capítulo 3 de “Licencias Ambientales” del Título 2, Parte 2 del Libro 2, establece que es deber de la Autoridad Ambiental realizar el control y seguimiento a los proyectos, obras o actividades sujetos a Licencia Ambiental, o al establecimiento de un Plan de Manejo Ambiental, durante su construcción, operación, desmantelamiento o abandono.

La Corte Constitucional ha caracterizado las licencias ambientales, entre otros aspectos como “una autorización que otorga el Estado para la ejecución de obras o la realización de proyectos o actividades que puedan ocasionar un deterioro grave al ambiente o a los recursos naturales o introducir una alteración significativa al paisaje (Ley 99/93 art. 49).”²

Así mismo en sentencia C-035 de 1999 la Corte señaló que *“la licencia habilita a su titular para obrar con libertad, dentro de ciertos límites, en la ejecución de la respectiva obra o actividad; pero el ámbito de las acciones u omisiones que aquél puede desarrollar aparece reglado por la autoridad ambiental, según las necesidades y conveniencias que ésta discrecional pero razonablemente aprecie, en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos o impactos ambientales que la obra o actividad produzca o sea susceptible de producir”*³ (Subraya fuera de texto).

En este contexto, es dable afirmar que no son objeto de seguimiento por parte de la autoridad ambiental las actuaciones del titular de la licencia (ejecutor del proyecto) que están dentro del margen de acción que permite la licencia ambiental, como lo son en este caso las decisiones asociadas a la operación de las barcazas de Carbón y su transporte.

De la exposición de los hechos de la demanda y dado que las pruebas aportadas, se advierte que su contenido no se enmarca en las competencias de la Entidad, asimismo, no se puede verificar o demostrar algún tipo de responsabilidad por la conducta desplegada. Se reitera que, es carga del accionante, salvo los excepcionales supuestos de inversión de la carga probatoria, probar los perjuicios alegados, así como el nexo de causalidad entre la conducta de la entidad y el presunto hecho dañoso.

¹ [ABC del Licenciamiento Ambiental \(anla.gov.co\)](http://ABCdelLicenciamientoAmbiental(anla.gov.co))

² Corte Constitucional, Sentencia C-746 de 2012, M.P.: Luis Guillermo Guerrero Pérez.

³ Corte Constitucional, Sentencia C-035 de 1999, M.P.: Antonio Barrera Carbonell.



La jurisprudencia contenciosa administrativa ha sido clara en determinar que el Estado solo es obligado a lo que por ley le corresponde, por tal razón se establecen las reglas de imputabilidad y de concausas, ejercicio que en el presente trámite judicial fue carente de parte de los demandantes para establecer una relación causal entre la omisión con el daño causado como se ha mencionado.

Así, en el marco de las competencias funcionales de la entidad, se encuentra indudablemente la falta de legitimación por pasiva, toda vez que a la ANLA, no le asiste la obligación legal de la ejecución y operación de la actividad y obra licenciada. Sobre el particular, se determina que:

*“Es así como dichas acciones están orientadas a resarcir un perjuicio proveniente del daño ya consumado o que se está produciendo (...) El propósito es el de obtener la reparación por un daño subjetivo, individualmente considerado, **causado por la acción o la omisión de una autoridad o de los particulares.** (...)”⁴*

Contrario a ello, nos encontramos en un marco de relatividad eximente de responsabilidad, donde el deber de vigilancia no es absoluto y el Consejo de Estado así lo expresa en el siguiente apartado:

*“La responsabilidad no soluciona todo, ni es ninguna panacea. El ciudadano tiene derecho pedirle al Estado, lo que el Estado tiene el deber de darle, y si éste no lo hace o no hace bien, le asiste el derecho a reclamar y, en su caso, a ser indemnizado. **Pero solo puede pedir al Estado, es decir a las administraciones públicas en general, lo que el Estado está obligado a dar. No más. Caeríamos sino en un paternalismo trasnochado que conduce, al final, a la ausencia de lo que es también la base del propio Estado: una sociedad civil fuerte, responsable, consolidada y exigente. Una sociedad vertebrada**”⁵ (Negrillas y resaltado fuera de texto)*

Es importante resaltar que el procedimiento administrativo para el otorgamiento de la Licencia Ambiental correspondiente al expediente permisivo LAM0150 para para la construcción y operación del Puerto Carbonífero en el municipio de Ciénaga (Magdalena), y sus modificaciones se ajustó al ordenamiento jurídico, toda vez que se dio estricto cumplimiento a todas las disposiciones de orden legal y reglamentario que gobiernan los procesos de licenciamiento ambiental. Así mismo, las modificaciones efectuadas a la Licencia Ambiental se otorgaron con estricta sujeción a los preceptos Legales, con participación real y efectiva de quienes resultan afectados directa o indirectamente por el proyecto, y con apoyo en conceptos técnicos ambientales, en los que se analizaron los riesgos ambientales y las medidas de mitigación y de compensación ambiental. Es así que la actuación de la ANLA se desarrolló con estricto apego a la Ley, a los principios de la

⁴ Corte Constitucional. Sentencia C-1062 de 2010. M.P.: Álvaro Tafur Galvis.

⁵ Consejo de Estado Sección Tercera. Sentencia. 10747, octubre 29/1998. M.P Ricardo Hoyos Duque.



función administrativa, a los principios de la política ambiental y en búsqueda de la realización de los fines del Estado.

La vinculación de la ANLA a esta acción judicial, resulta improcedente, dado que los hechos que se relatan, están directamente relacionados con las actuaciones y decisiones adoptadas por el beneficiario de la licencia ambiental frente a las cuales esta Entidad no tiene injerencia o interés, supuestos que son de resorte exclusivo del titular del instrumento, salvo los supuestos de ajustes o medidas adicionales, en donde se modifica la licencia de oficio, a partir del ejercicio del seguimiento ambiental de la ANLA a los proyectos, lo que, asegura que el instrumento se adecue y se actualice a la realidad de los proyectos, de la operación de los mismos y a los cambios que puedan generarse en el entorno, nuevos impactos, impactos de mayor magnitud etc.

No puede la ANLA responder patrimonialmente por los presuntos perjuicios ocasionados a demandantes por la contingencia presentada con la barcaza TS-115, pues en el ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control de la planeación, no le compete la ejecución y operación del proyecto licenciado, estos están a cargo de la empresa titular de la licencia ambiental, y son de competencia exclusiva de ésta.

No es procedente considerar que existe una vinculación material o funcional con la ANLA, a la luz de los acontecimientos narrados y que se reitera, deberán ser efectivamente probados en el trámite del proceso y en la sentencia. Dicho vínculo funcional se desvirtúa a lo largo de este escrito de contestación, teniendo de presente el principio de legalidad, las atribuciones constitucionales y legales de la Autoridad Nacional de licencias Ambientales.

Por lo expuesto, del marco fáctico relatado por los demandantes sitúa a la ANLA en una posición de no injerencia en los hechos narrados y en los supuestos daños producidos, se observa con claridad que no existe legitimidad por pasiva de parte de ANLA para ser vinculada a esta demanda, puesto que en ningún momento ha omitido actuar de acuerdo con sus funciones y competencias, en cabeza de la ANLA, no radica ninguna responsabilidad por los perjuicios posiblemente causados y alegados en el escrito de la demanda.

B. INEXISTENCIA DE OMISIÓN DE INCUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES LEGALES Y EJERCICIO DE LAS COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES -ANLA.

La ANLA ha dado estricto cumplimiento a las funciones relacionadas con la evaluación y seguimiento de la Licencia Ambiental del proyecto (valga decir, licencia otorgada por la Corporación Autónoma Regional del Magdalena – CORPAMAG a través de la Resolución 1163 de 20 de agosto de 1993) contenidas en el decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011.

Los eventos o situaciones de riesgo no corresponden a un escenario que pueda ser previsible a partir del proceso administrativo de licenciamiento ambiental, toda vez que las competencias de la ANLA hacen relación a la evaluación de los impactos ambientales originados a partir de la construcción y operación del proyecto, y no a pronunciamientos sobre el fundamento técnico en el que se basó la construcción de las obras y operación de la actividad que hacen parte del proyecto, toda vez que estos son responsabilidad del titular de la licencia ambiental.

Como se ha mencionado, dentro de las funciones encomendadas a la ANLA en el ordenamiento jurídico, además del estudio, la valoración y el otorgamiento o no de la licencia ambiental, ***le corresponde a esta Autoridad, realizar el seguimiento de las licencias, permisos y trámites ambientales de su competencia***. Lo anterior indica que, el rol que desarrolla la entidad no termina precisamente con la expedición del acto administrativo que otorga la licencia, toda vez que la autoridad, deberá realizar un seguimiento estricto con el fin de cumplir con los postulados que determinan el desarrollo sostenible y en general, el escenario ambiental en Colombia.

La misma normatividad ambiental ha establecido diferentes mecanismos por los cuales, después de la expedición de la licencia, pueda haber un control efectivo de esta, revisando y revaluando los efectos que ha venido produciendo el desarrollo e implementación del proyecto en el ambiente. Dicho fundamento se predica que dentro del licenciamiento se encuentra diferentes compromisos que deberá cumplir de forma integral el titular de ésta, puesto que, en últimas, primará la protección y la garantía del medio ambiente y de los recursos naturales.

En atención a la labor de seguimiento de la entidad, cabe hacer las siguientes precisiones:

- a. No puede haber omisión frente a algo que no se estaba obligado a hacer (el seguimiento de las decisiones operativas de los ejecutores del proyecto).
- b. Si bien es posible imputar responsabilidad patrimonial al Estado por la omisión de las actividades de seguimiento a las licencias ambientales, éstas deben considerarse como una obligación de medio, es decir que a pesar de la debida diligencia desplegada por la entidad se puede presentar un daño antijurídico.
- c. Se debe tener en cuenta que *“las funciones de vigilancia, control y seguimiento no pueden operar bajo criterios de mera abstención, ya que por virtud del principio de precaución se ordena un despliegue positivo o activo de la autoridad (...)”*⁶

⁶ La cita hace referencia a la actuación de las autoridades mineras respecto a la verificación de avances científicos y tecnológicos que puedan replantear la forma como se realiza la actividad, especialmente desde una perspectiva ambiental. No obstante, se considera pertinente hace extensiva su aplicación a las actuaciones de seguimiento propias de las autoridades ambientales en virtud del principio de precaución allí citado.



De acuerdo con estas disposiciones el manejo del riesgo está en cabeza del titular de la licencia ambiental y le corresponde a la autoridad ambiental la verificación de la aplicación del plan de contingencias y adoptar las medidas adicionales pertinentes, es así, se reitera que de conformidad con las funciones establecidas a Autoridad Nacional a través del artículo 3 del Decreto 3573 de 2011, se aclara que no corresponde a la misma, la operación de los proyectos objeto de licenciamiento, razón por la cual las actuaciones operativas en torno a los mismos, son del resorte exclusivo del titular de la licencia ambiental.

En este contexto, es dable afirmar que no son objeto de seguimiento por parte de la autoridad ambiental las actuaciones del titular de la licencia (ejecutor del proyecto) que están dentro del margen de acción que permite la licencia ambiental, como lo son en este caso las decisiones asociadas al desarrollo del proceso constructivo y de puesta en funcionamiento del puerto. La jurisprudencia contenciosa administrativa ha sido clara en determinar que el Estado solo es obligado a lo que por ley le corresponde.

Actuaciones adelantadas en el marco del seguimiento al proyecto.

En el caso, y como fue manifestado en el pronunciamiento a los hechos, el 31 de enero de 2013 la Autoridad Nacional a través de algunos medios de comunicación y reportes de la comunidad del Área de Influencia del proyecto, tuvo conocimiento que el 13 de enero de 2013, la barcaza TS-115, cargada con 1857 toneladas de carbón aproximadamente, sufrió un hundimiento parcial, en el área de la boya 23, ubicada en área de operaciones marítimas de la empresa American Port Company INC. - APCI, generando una situación de emergencia, hecho que no fue reportado por APCI a la Autoridad.

Una vez fue informada de la situación, la Autoridad Nacional procedió a indagar sobre las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que acaeció el hundimiento encontrando que, durante las actividades de cargue del Buque ANANGEL SEAFARER, por motivos climáticos, la sociedad American Port Company INC., decidió parar la operación alrededor de las 23:10 horas del 12 de enero de 2013. Según la información allegada a la ANLA por parte de la citada sociedad, la barcaza TS-115 se encontraba cargada inicialmente con 2970 toneladas del mineral, de las cuales se alcanzaron a cargar al buque ANANGEL SEAFARER 1100 toneladas de carbón. Aproximadamente, entre las 6:00 a.m y las 7:00 horas del 13 de enero de 2013, personal de la empresa evidenció que la barcaza TS-115 se encontraba parcialmente sumergida, por lo que se produjo una echazón de carbón al fondo marino mediante el uso de grúa, igualmente se realizó el traslado del artefacto naval del área de la boya 23 a la boya 1 y luego a la zona de entrada del canal de acceso.

La cita corresponde a: Briceño Chaves, A. M. (2016). El principio de precaución y la actividad minera. En J. C. Henao, & M. d. García Pachon, Minería y desarrollo. Medio ambiente y desarrollo sostenible en la actividad minera (págs. 300-344). Bogotá : Universidad Externado, citado por: Dávila Alarcón, Ana Lucía (2016) Responsabilidad del Estado por el Daño Ambiental Causado por la Minería en Colombia, Tesis para optar por el Título de Magister en Derecho Público – Universidad Santo Tomás, Bogotá. Disponible en: <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/1850/Davilaana2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y>



De acuerdo a la información entregada por la APCI, las maniobras de rescate de la barcaza se realizaron mediante uso de grúas, las cuales realizaron trasiego a otra barcaza en una cantidad aproximada de 1100 toneladas de carbón y también sacaron carbón de la barcaza y lo arrojaron al mar. El evento fue informado a la capitanía de puerto vía telefónica, mediante oficio y por correo electrónico entre el 14 y 15 de enero de 2013.

Una vez conocida la ocurrencia de estos hechos, la Autoridad Nacional realizó visita preliminar de inspección al sitio, constatando los hechos ocurridos durante el incidente, las actuaciones ejecutadas por la APCI para atender el evento, además de las condiciones existentes, emitiendo en ejercicio de sus funciones de control y seguimiento ambiental, el Concepto Técnico 416 del 1 de febrero de 2013, mediante el cual recomendó la apertura de una investigación ambiental contra la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC. por los hechos sucedidos el 13 de enero de 2013 en el Puerto Carbonífero de Ciénaga, Magdalena.

En consecuencia, esta Autoridad Nacional mediante Auto 272 del 1 de febrero de 2013 dio apertura al proceso investigativo sancionatorio en contra de la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC., por los hechos relacionados con la contingencia presentada el 13 de enero de 2013.

Posteriormente mediante Resolución 123 del 6 de febrero de 2013, esta Autoridad Nacional impuso a American Port Company inc. "Puerto Drummond", medida preventiva consistente en la suspensión de las actividades de cargue de carbón en barcazas del Puerto Carbonífero de Ciénaga. Esta medida sería levantada cuando la empresa American Port Company Inc., cumpliera con la condición de actualizar, socializar con las autoridades locales (DIMAR-Capitanía de Puerto, alcaldía municipal de Ciénaga, Alcaldía Distrital de Santa Marta, Clopad) y presentar para aprobación de esta Autoridad el plan de contingencia de la actividad de cargue de carbón mediante barcaza.

Una vez iniciado el proceso investigativo sancionatorio en contra de la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC. -APCI, esta Autoridad comisionó al Grupo Técnico de Seguimiento de proyectos portuarios para que realizara visita a las instalaciones portuarias de la empresa en mención, con el fin de esclarecer los hechos y actuaciones adelantadas y que son objeto de investigación, lo cual efectuó los días 3 al 7 de febrero de 2013, cuyos resultados quedaron plasmados dentro del Concepto Técnico 580 del 13 de febrero de 2013, el cual fue acogido mediante Resolución 165 del 18 de febrero de 2013.

En dicha resolución, le fue requerido a la empresa lo siguiente:

"ARTICULO PRIMERO. • La sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC. • APCI, deberá realizar inspecciones visuales por un plazo inicial de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo, en las zonas de playa que se ubican en el área de influencia de las corrientes marinas que actúan sobre el puerto; las



inspecciones visuales deberán realizarse día de por medio específicamente en los siguientes puntos:

- Sector Cuatro Bocas (Vía al Parque Isla de Salamanca)
- Sector Tasajera (Cerca del peaje)
- Sector Costa Verde (Entre la Boca de la Ciénaga Grande de Santa Marta y el río Córdoba)
- Sector Alcatraces
- Sector Don Jaca
- Sector Aeropuerto
- Sector Bello Horizonte
- Sector Plenomar
- Sector Punta Gloria

*Para la ejecución de las inspecciones visuales en las zonas de playa, la sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. - APCI** deberá solicitar el acompañamiento permanente de un funcionario de la Corporación Autónoma Regional del Magdalena — CORPAMAG, como Autoridad Ambiental Regional.*

*Si al realizar las inspecciones visuales en las zonas de playa se encuentra material de carbón, la sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. - APCI** deberá realizar la recolección del mismo y efectuar inmediatamente un análisis mineralógico de las muestras encontradas para identificar las características físico-químicas del mismo.*

*La sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. — APCI**, deberá remitir a esta Autoridad semanalmente un informe en el que registre los resultados obtenidos de las inspecciones visuales realizadas en la semana inmediatamente anterior; el informe deberá contener el registro fotográfico de lo observado, la georreferenciación de los diferentes puntos inspeccionados y el reporte de la cuantía de carbón recolectado.*

Parágrafo. Los análisis mineralógicos deberán ser realizados por un laboratorio debidamente certificado por el IDEAM, los resultados deberán ser analizados y comentados. Una vez la sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. • APCI** obtenga los resultados deberá remitirlos a esta Autoridad.

ARTICULO SEGUNDO. - La sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. • APCI**, deberá realizar mensualmente por un término inicial de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo, los siguientes monitoreos:

1. Monitoreos de calidad de agua marina en el que se determinen parámetros físico-químicos como turbiedad, pH, sólidos totales, suspendidos y sedimentables, temperatura, entre otros.
2. Monitoreos de sedimentos de fondo marino efectuando análisis mineralógico y granulométrico de las muestras recolectadas.

Los muestreos de calidad de agua marina y sedimentos de fondo marino deberán realizarse en los siguientes puntos:

Tabla con la ubicación sitios de monitoreo calidad de agua v sedimentos

Punto 1	Boya donde se encontraba la M/N ANANGEL SEAFARER y donde fue descargada parcialmente la barcaza TS 115	N 11 0 061 11.2"	W 74° 16'51.2"
Punto 2	Boya donde se encontraba la M/N CAPE ELISE y donde fueron descargados los tres (3) dozer con la grúa Colombia 4 desde la barcaza TS 115	N 11 °06'40.9"	W 74°16'46.7"
Punto 3	Boya 23, donde fue remolcada la barcaza TS 115 parcialmente descargada	N 11°05'15.9"	W 74°15'42.5"
Punto 4	Punto intermedio entre el punto 1 y el punto 3		
Punto 5	Boya 3 del canal navegable	N 11°04'38.42	W 74°14'11.36"
Punto 6	Punto intermedio entre el punto 3 y el punto 5		
Punto 7	Boya 1, donde fue amarrado el conjunto de barcaza TS 115 y grúa Colombia 5	N 11 °04'33.8"	W 74°14'00.1"
Punto 8	Boya roja demarcación acceso canal navegable	N 11 °4'34.9801"	W 74° 13'33.3600"
Punto 9	Boya verde demarcación acceso canal navegable	N 11°4'39.5399"	W 74° 13'31.9801"

- Monitoreos hidrobiológicos que permitan determinar la posible afectación sobre los ecosistemas y recursos naturales en el medio marino, caracterizando cualitativa y cuantitativamente la macroinfauna bentónica asociada a fondos blandos en 4 puntos que se referencian en la siguiente tabla:

Tabla con la ubicación sitios de monitoreos hidrobiológicos

Punto 1	Boya 23, donde fue remolcada la barcaza TS 115 parcialmente descargada	N 11 °05'15.9"	W 74° 15'42.5"
Punto 2	Punto intermedio entre el punto 1 y el punto 3		
Punto 3	Boya roja demarcación acceso canal navegable	N 11°4'34.9801"	W 74° 13'33.3600"
Punto 4	Punto control, por fuera del área que transitó la barcaza TS 115 durante el incidente.		

Parágrafo.- Los monitoreos de calidad de agua marina, sedimentos de fondo marino e hidrobiológicos, deberán ser realizados por un laboratorio debidamente certificado por el IDEAM; los resultados de los monitoreos deberán ser analizados y comentados respecto a la norma que aplique y una vez la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC. -APCI obtenga los resultados de los monitoreos mensuales deberá remitidos a esta Autoridad.

ARTICULO TERCERO.- El incumplimiento reiterado de estas obligaciones AGRAVAN la responsabilidad en materia ambiental de conformidad con el procedimiento señalado en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009..."

Contra la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013 fue interpuesto un recurso de reposición por parte de la empresa, el cual fue resuelto por esta Autoridad Nacional mediante Resolución 476 del 20 de mayo de 2013, el cual resolvió lo siguiente:

“ARTICULO PRIMERO.- Reponer en el sentido de aclarar el artículo primero de la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013, así:

"ARTÍCULO PRIMERO.- La sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. - APCI**, deberá realizar inspecciones visuales por un plazo inicial de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo, en las zonas de playa que se ubican en el área de influencia de las corrientes marinas que actúan sobre el puerto; las inspecciones visuales deberán realizarse dos veces por semana, específicamente en los siguientes puntos:

- Sector Cuatro Bocas (Vía al Parque Isla de Salamanca)
- Sector Tasajera (Cerca del peaje)
- Sector Costa Verde (Entre la Boca de la Ciénaga Grande de Santa Marta y el río Córdoba)
- Sector Alcatraces
- Sector Don Jaca
- Sector Aeropueito
- Sector Bello Horizonte
- Sector Plenomar
- Sector Punta Gloria

Para la ejecución de las inspecciones visuales en las zonas de playa, la sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. - APCI** deberá solicitar el acompañamiento permanente de un funcionario de la **Corporación Autónoma Regional del Magdalena — CORPAMAG**, como Autoridad Ambiental Regional.

Si al realizar las inspecciones visuales en las zonas de playa se encuentra material de carbón, la sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. - APCI** deberá:

- Realizar la recolección del mineral evidenciado.
- Efectuar inmediatamente un análisis mineralógico de la playa para identificar las características físico-químicas de la misma.

La sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. — APCI**, deberá remitir a esta Autoridad semanalmente un informe en el que registre los resultados obtenidos de las inspecciones visuales realizadas en la semana inmediatamente anterior; el informe deberá contener el registro fotográfico de lo observado, la georreferenciación de los diferentes puntos inspeccionados y el reporte de la cuantía de carbón recolectado.

Parágrafo.- Los análisis mineralógicos deberán ser realizados por un laboratorio debidamente certificado por el **IDEAM**, los resultados deberán ser analizados y comentados. Una vez la sociedad **AMERICAN PORT COMPANY INC. - APCI** obtenga los resultados deberá remitirlos a esta Autoridad".

ARTICULO SEGUNDO. - *No reponer y en consecuencia confirmar los artículos segundo y tercero de la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013...*

La empresa AMERICAN PORT COMPANY INC mediante oficio con radicado 4120-E1-6989 del 15 de febrero de 2013 presentó ante esta Autoridad Nacional los siguientes documentos: i) Plan Integral de Emergencias – Departamento de Transporte “Componente Estratégico”, ii) Plan de Contingencia para el Control de Emergencias Asociadas a la Operación Marina de Drummond Ltda. Componente Operacional, iii) Área de Operaciones Marinas. Actividad de Cargue de Carbón mediante Barcazas. Procedimientos Operativos. iv) Acta de socialización del Plan de Contingencias de la Actividad de Cargue de Carbón mediante Barcazas.

Mediante oficio con radicado ANLA 4120-E2-7906 del 21 de febrero de 2013, la Autoridad Nacional solicitó a la Dirección General Marítima – DIMAR, pronunciamiento en relación con el Plan de Contingencias presentado por American Port Inc.

Asimismo, mediante oficio con radicado ANLA 4120-E2-8025 del 25 de febrero de 2013, solicitó a las autoridades locales y regionales con injerencia en la zona del puerto de carbón de AMERICAN PORT COMPANY INC., pronunciamiento relacionado con la socialización del plan de contingencia del cargue de carbón por barcazas y su aprobación a lo propuesto en dicho plan.

Mediante oficio con radicado ANLA 4120-E1-8774 del 26 de febrero de 2013, la Alcaldía Municipal de Ciénaga (Magdalena), informó a esta Autoridad que participó en la Socialización del Plan de Contingencias de la actividad de cargue de carbón mediante barcazas, realizado por la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC, el día 14 de febrero de 2013 señalando que se encuentra de acuerdo con lo propuesto en el plan.

Mediante oficio con radicado 4120-E1-8845 del 27 de febrero de 2013, el Consejo Municipal de Gestión de riesgo de la Alcaldía Municipal de Ciénaga (Magdalena), informó a esta Autoridad que asistieron a la socialización del Plan de contingencia desarrollado por la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC. llevada a cabo el día 14 de febrero de 2013 considerando que este se encuentra ajustado ante posibles emergencias dentro del marco de las actividades propias de la compañía.

Mediante oficio con radicado ANLA 4120-E1-9060 del 27 de febrero de 2013, la Corporación Autónoma Regional del Magdalena - CORPAMAG, remitió a esta Autoridad pronunciamiento sobre la socialización del Plan de Contingencia por la operación de cargue de barcazas de carbón, realizado por la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC en el municipio de Ciénaga (Magdalena), incorporando recomendaciones de ajustes al plan.

Mediante oficio con radicado ANLA 4120-E1-8850 del 27 de febrero de 2013, la Cruz Roja Colombiana del Municipio de Ciénaga (Magdalena), allegó a la Autoridad concepto sobre la participación en la socialización del Plan de Contingencia por la operación de cargue de

barcazas de carbón, realizado por la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC el 14 de febrero en el municipio de Ciénaga (Magdalena) e incluyendo algunas consideraciones al respecto.

Mediante oficio con radicado ANLA 4120-E1-8756 del 27 de febrero de 2013, la Cruz Roja Colombiana Seccional Magdalena - Santa Marta, informó a esta Autoridad sobre su asistencia a la socialización del Plan de Contingencia por la operación de cargue de barcazas de carbón, realizado por la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC el 14 de febrero en el municipio de Ciénaga (Magdalena).

Mediante oficio con radicado ANLA 4120-E2-9060 del 27 de febrero de 2013, la Autoridad solicitó a la Sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC ajustes al Plan de Contingencia allegado con radicado 4120-E1-6989 del 15 de febrero de 2013, con base en el análisis realizado por la ANLA y los comentarios remitidos por la Dirección General Marítima - DIMAR y la Corporación Autónoma Regional del Magdalena - CORPAMAG,

El Plan de Contingencia ajustado fue presentado por la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC. mediante oficio con radicado ANLA 4120-E1-9158 del 28 de febrero de 2013, el cual fue evaluado por esta Autoridad Nacional dentro del Concepto Técnico 873 del 28 de febrero de 2013, siendo recomendada la aprobación del plan de contingencia de la actividad de cargue de carbón mediante barcaza presentado por la empresa American Port Company Inc., y el posterior levantamiento de la medida preventiva impuesta mediante Resolución 123 del 6 de febrero de 2013. Este concepto técnico fue acogido mediante el Auto 600 del 28 de febrero de 2013, dentro del cual se dispuso, aprobar el plan de contingencias de la actividad de cargue de carbón en barcazas, para el Puerto Carbonífero de Ciénaga, presentado por la empresa American Port Company Inc.

Una vez allegado, evaluado y aprobado el Plan de Contingencias requerido; mediante Resolución 210 del 01 de marzo de 2013, la Autoridad dispuso levantar medida preventiva impuesta mediante Resolución 123 del 6 de febrero de 2013.

No obstante, si bien se levantó la medida preventiva, la ANLA continuó con el trámite administrativo sancionatorio, con el fin de establecer las medidas sancionatorias a que hubiese lugar en el marco de la Ley 1333 del 21 de julio de 2009, habiéndose dado apertura a la etapa probatoria del proceso sancionatorio, mediante Auto 669 del 13 de marzo de 2013, dentro de la cual se practicaron pruebas y diligencias para esclarecer los hechos, con el fin de determinar si formulaba cargos o cesaba el procedimiento. En esta etapa se practicaron los testimonios de funcionarios de la empresa que tuvieron conocimiento de los hechos, se solicitaron pruebas documentales tanto al INVEMAR, CAPITANÍA DE PUERTO DE SANTA MARTA, CORPAMAG, Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas – CIOH, como a APCI, así como a otras empresas portuarias de la zona.

Mediante Auto 1008 de abril 11 de 2013, la Autoridad vinculó formalmente a la investigación iniciada mediante Auto 272 de febrero 10 de 2013, a las sociedades DRUMMOND LTD.,



DRUMMOND COAL MININO LLC., y TRANSPORT SERVICES LLC, como presuntas infractoras por los daños causados.

Las empresas APCI, DRUMMOND LTD. y TRANSPORT SERVICES promovieron un supuesto conflicto de competencias entre la ANLA y la DIMAR para conocer la investigación sancionatoria ambiental por los hechos en mención, pero la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, el 13 de agosto de 2013 se declaró inhibida por la inexistencia del conflicto.

Una vez establecidos los hechos ocurridos, se tuvo que entre el 12 y el 13 de enero de 2013 en el Puerto Carbonífero en Ciénaga, la barcaza TS115 cargada con 1857 toneladas de carbón estuvo a punto de naufragar y para reflotarla hubo echazón de carbón de propiedad de la empresa Drummond Ltd. y Drummond Coal Mining Llc., al medio marino por parte de funcionarios de la empresa Drummond Ltd. que prestan sus servicios laborales en el puerto cuyo titular es la compañía American Port Inc., haciendo uso de artefactos marinos de propiedad de la empresa Transport Services LLC. Por esta razón, mediante Auto 1405 del 17 de mayo de 2013, realizó la siguiente formulación de cargos a las empresas:

“ARTÍCULO PRIMERO.- Formular a la empresa **AMERICAN PORT COMPANY INC** identificada con NIT. 800.153.687-8, el siguiente cargo:

Incumplir los parámetros de actuación antes, durante y después de la contingencia de la barcaza TS-1 15 ocurrida el 13 de enero de 2013, establecidos en la Licencia Ambiental, el Plan de Contingencia del puerto carbonifero en la ensenada de Alcatraz Municipio de Cienaga Magdalena, el Plan Integral de Emergencia - PIE de la empresa Drummond Ltd (aportado por la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC); los Artículos 5, 7 y 8 de la Resolución No. 452 del 3 de mayo de 1996, Artículo 12 de la Resolución No. 0904 de 5 de octubre de 2001, el Artículo 41 del Decreto 2820 de 5 de agosto de 2010, con las consecuencias negativas de deterioro ambiental. Comportamiento agravado por la causal del numeral 9 del artículo 70 de la Ley 1333 de 2009.”

ARTÍCULO SEGUNDO: Formular a las empresas **AMERICAN PORT COMPANY INC.**, identificada con NIT. 800.153.687-8, **DRUMMOND LTD.**, identificada con NIT. 800.021.308-5, **DRUMMOND COAL MINING LLC.**, identificada con NIT. 830.037.774-3 y **TRANSPORT SERVICES LLC.**, identificada con NIT. 830.013.463-4, el siguiente cargo:

Alterar, deteriorar o afectar el ambiente y ecosistema marítimo ocasionado el 13 de enero de 2013 por la echazón, caída y depósito de 35 a 1870 toneladas de Carbón en el lecho marino, que incluye el arrastre en este medio de la barcaza TS 115, en jurisdicción del puerto carbonífero en la ensenada de Alcatraz Municipio de Cienaga Magdalena. Comportamiento agravado por el numeral 9 del artículo 7° de la Ley 1333 de 2009.”

Las empresas investigadas presentaron sus descargos oportunamente y solicitaron la práctica de algunas pruebas, siendo establecido mediante Auto 1843 del 21 de junio de 2013 el periodo probatorio y decretada la práctica de algunas de las pruebas solicitadas.

Mediante escrito radicado bajo el número 4120-E1-28702 del 9 de julio de 2013, el apoderado de la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC., interpuso recurso de reposición contra el artículo cuarto del Auto 1843 del 21 de junio de 2013 y solicitó reponer el Auto 1843 de 2013 y decretar pruebas. Mediante Auto 2207 del 19 de julio de 2013, esta Autoridad Nacional resolvió el recurso, en el sentido de reponer, revocar y confirmar el contenido de algunos aspectos puntuales del Auto 1843 de 2013.

Mediante Auto 3106 del 20 de septiembre de 2013, se prorrogó por 15 días el periodo probatorio y se solicitó información sobre la huelga en Drummond Ltd. que motivó la prórroga al periodo probatorio, dado que esta impedía la práctica de algunas pruebas.

Posteriormente, mediante Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, esta Autoridad Nacional declaró responsables a las sociedades: American Port Company INC, Drummond LTD, Drummond Coal Mining LLC y Transport Services LLC e impuso sanciones pecuniarias tipo multa a cada una de ellas, y tomó otras determinaciones.

Mediante radicado número 4120-E1-2170 del 21 de enero de 2014, el doctor Rodrigo Escobar Gil, actuando como apoderado de las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC, DRUMMOND LTD, DRUMMONDCOAL MINING LLC y TRANSPORT SERVICES LLC., interpuso recurso de reposición contra de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, el cual fue resuelto con la Resolución 763 del 14 de julio de 2014, confirmándolo en todas sus partes.

AMERICAN PORT COMPANY INC., con radicado número 4120-E1-42774 del 19 de agosto de 2014, remitió el informe de contingencia con los hechos y acciones implementadas antes, durante y después del evento sufrido el 13 de enero de 2013 por la barcaza TS-115 y con radicado número 4120-E1-43520 del 21 de agosto de 2014, presentó copia de los pagos efectuados por valor de las multas pecuniarias impuestas por esta Autoridad.

Es de mencionar, que el cumplimiento de las obligaciones que fueron establecidas por la Autoridad Nacional dentro de la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013 y la Resolución 476 del 20 de mayo de 2013 fue verificado dentro del Concepto Técnico 10872 del 11 de septiembre de 2014, acogido mediante Auto 4464 del 7 de octubre de 2014.

Dentro del citado concepto, se indica mediante radicado 4120-E1-17233 del 4 de abril de 2014, la empresa presentó como anexos, los resultados de los monitoreos de calidad de aguas marinas, sedimentos marinos e hidrobiológicos en los puntos indicados en el artículo segundo de la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013, los primeros efectuados por el Laboratorio Microbiológico de Barranquilla, el cual se encontraba debidamente certificado



por el IDEAM y los dos últimos realizados por la firma ECOMAR S.A. entre los meses de julio y diciembre de 2013.

De los monitoreos de calidad de aguas marinas y sedimentos, se concluyó lo siguiente:

“MONITOREOS INCIDENTE BARCAZA TS-115

En cumplimiento de lo dispuesto en la Resolución 165 de 2013, APCI allega los resultados de 5 meses de monitoreo después del incidente de la barcaza TS-1 15 en las estaciones dispuestas en dicha Resolución, en donde se destacan los siguientes resultados:

En los cinco meses de seguimiento las aguas superficiales analizadas presentan características propias del ecosistema marino costero. La distribución de las variables físico-químicas fue relativamente heterogénea, en general las concentraciones obtenidas en los puntos cercanos al evento de la Barcaza TS-115 no son significativamente distintas de las obtenidas en el punto de control por fuera del área que transitó la Barcaza TS-115 (Punto No. 11). Las variables temperatura, oxígeno disuelto, la salinidad, los sólidos disueltos, cloruros y sulfatos durante los cinco meses de seguimiento, estuvieron en el rango de concentraciones propias del medio marino costero, y encajan en el comportamiento histórico para los períodos en los cuales se efectuaron ambos monitoreos, de acuerdo a los registros de la REDCAM. Los valores de oxígeno disuelto en todos los puntos, tanto por encima como por debajo del Disco Secchi en los cinco meses de seguimiento al evento de la barcaza TS-115, presentan cumplimiento con la norma para preservación de flora y fauna en aguas marinas y estuarinas, Art 45 del Decreto 1594184, transitoriamente vigente según artículo 76 del Decreto 3930 de 2010.

Los valores de pH en el segundo mes de seguimiento fueron ligeramente superiores al rango fijado por la norma para preservación de flora y fauna en aguas marinas y estuarinas, Art 45 del Decreto 1594184, transitoriamente vigente según artículo 76 del Decreto 3930 de 2010. Mientras que los valores obtenidos el primero, tercero, cuarto y quinto mes de seguimiento presentan cumplimiento. Cabe mencionar que el valor más alto de pH en el segundo mes de seguimiento se presentó en el punto de control por fuera del área que transitó la Barcaza TS-115.

Para los monitoreos granulométricos y mineralógicos se realizaron en las estaciones dadas por la Resolución 165 de 2013 los cuales se realizaron entre julio y diciembre del año 2013 (Figura 21).

(...)

La composición granulométrica de los sedimentos presentó variaciones temporales grandes. En julio y agosto las arenas gruesas fueron la fracción dominante y entre septiembre a diciembre los lodos y arenas muy finas fueron la fracción dominante. El mayor porcentaje de lodos se presentó para los meses de septiembre a diciembre en las

estaciones BS-5, BS-6 y BS-7. Las estaciones con mayor contenido de arenas fueron las más cercanas a la costa las cuales corresponden a las muestras BS-8 y BS-9. La fracción de gravas y arenas gruesas se caracteriza por fragmentos de restos calcáreos de moluscos, briozoos y equinodermos y en menor porcentaje fragmentos de carbón. En los muestreos realizados para las estaciones específicas del presente estudio, se han mantenido los porcentajes de contenido de carbón en una proporción muy baja para el total del sedimento analizado (< 3%), igualmente para las muestras analizadas en la fracción de 0,125 mm este contenido es relativamente constante a lo largo de las estaciones y presentó valores menores al 4% en la fracción analizada.

Los porcentajes de contenido de carbón obtenidos durante el monitoreo de las estaciones asociadas al evento de la barcaza TS1 15 han estado muy por debajo de los encontrados en otros estudios realizados en terminales marítimos de carbón y en áreas costeras. Aunque para los muestreos realizados en estos meses para las estaciones específicas de estudio, se han encontrado diferencias composicionales y de contenido de carbón en cada estación, en general se mantiene una proporción muy baja para el total del sedimento analizado (< 3%), además en todas las muestras analizadas en la fracción de 0.125 mm este contenido es relativamente constante a lo largo de las estaciones y presentó valores menores al 4% en la fracción analizada.

Estos porcentajes, de contenido de carbón en general están por debajo de los encontrados en estudios en otros lugares del mundo. Estudios realizados en otro terminal marítimo de carbón en British Columbia, con más de 20 años de operación (similar al tiempo de operación del Puerto Drummond), han reportado porcentajes de carbón de 10.5 a 11.9% (Johnson y Bustin 2006). En otras áreas costeras con actividades carboníferas se han reportado valores entre el 1 y 30% de carbón (Hyslop et al. 1997; Hainly et al. 1995; Goldberg et al. 1977). Estudios realizados anteriormente en el área, describen generalmente la composición de sedimentos con tamaños de arena muy fina, lodosa con presencia de material gravoso, este último representado por fragmentos calcáreos de moluscos y equinodermos y en menor porcentaje fragmentos de carbón (Morales y Guzmán 2010, Gámez-Ramírez 2012)".

En cuanto a los monitoreos hidrobiológicos requeridos en el numeral 3 del artículo segundo de la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013, se estableció lo siguiente:

"Mediante radicado 4120-El-17233 del 04 de abril de 2014, Puerto APCI, presentó el estudio denominado "Informe de Análisis cualitativo, cuantitativo y estudio de biomasa de la macroinfauna bentónica para cuatro puntos de muestreo como control al evento de barcaza TS115, correspondiente al muestreo mensual del segundo semestre del año 2013", el cual fue elaborado por ECOMAR y en él se determinó lo siguiente:

Con base en los resultados del análisis de clasificación y de acuerdo con el comportamiento de los valores de los atributos de la comunidad que describen el número de familias, densidad de individuos, biomasa húmeda de los organismos y los índices aplicados de

riqueza, diversidad y uniformidad en cada una de las estaciones durante los meses muestreados no se observó un patrón claro de diferenciación entre la estación control BB4-C y las demás estaciones, ni tampoco un patrón natural entre estaciones someras y profundas. El estudio afirma que no hay un patrón claro respecto al evento ocurrido con la barcaza ya que tanto la estación ubicada en el trayecto que realiza la barcaza en el momento del incidente (13132) y la más lejana y menos profunda 8133 (boya roja de demarcación del canal navegable) presentaron las mayores abundancias y número de familias. Se considera que en el área de estudio no se observó una comunidad perturbada; y el caso de las estaciones 13132 y BB3 podría ser puntual y estar asociada a condiciones locales no identificadas en este estudio; como lo sugiere la tendencia promedio por mes en dichas estaciones, donde solo la 13132 mantiene el entrecruzamiento de sus curvas de abundancia y biomasa. Esta tendencia requiere de un seguimiento, para poder establecer si esta es una condición permanente en el área de estudio.

De acuerdo a lo anterior se considera que APCI deberá ampliar el muestreo durante seis (6) meses más, cumpliendo con lo establecido en el numeral 3 del artículo segundo de la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013.

Una vez realizados estos nuevos muestreos, deberá hacer un análisis comparativo entre los resultados de estos puntos con los resultados de los muestreos hidrobiológicos realizados en los puntos de monitoreos definidos en el Programa de Seguimiento y Monitoreo, lo anterior con el propósito de establecer afectaciones o alteraciones en las comunidades, dado que los resultados iniciales no muestran patrones de cambios definidos”.

Sobre las inspecciones visuales solicitadas dentro del artículo primero de la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013, aclarada en el artículo primero de la Resolución 476 del 20 de mayo de 2013, se indica que APCI allegó los resultados de las inspecciones con su respectivo registro fotográfico, ubicación georeferenciada y con el acompañamiento de la Autoridad Ambiental Regional competente en los siguientes sitios: Sector Cuatro Bocas (Vía al Parque Isla de Salamanca), Sector Tasajera (Cerca del peaje), Sector Costa Verde (Entre la Boca de la Ciénaga Grande de Santa Marta y el río Córdoba), Sector Alcatraces, Sector Don Jaca, Sector Aeropuerto, Sector Bello Horizonte, Sector Pienomar, Sector Punta Gloria mediante los siguientes radicados:

- 4120-E1-28446 del 8 de julio de 2013 (inspecciones realizadas los días 20, 25 y 27 de junio de 2013).
- 4120-E1-28609 del 9 de julio de 2013 ((inspecciones realizadas los días 2 y 4 de julio de 2013).
- 4120-E1-30203 del 16 de julio de 2013 (inspecciones realizadas los días 9 y 11 de julio de 2013).
- 4120-E1-41570 del 24 de septiembre de 2013 (inspecciones realizadas los días 23 de julio y 17 y 19 de septiembre de 2013).

- 4120-E1-43866 del 8 de octubre de 2013 (inspecciones realizadas los días 1 y 3 de octubre de 2013).
- 4120-E11-43869 del 8 de octubre de 2013 (inspecciones realizadas los días 24 y 26 de septiembre de 2013).
- 4120-E1-45864 del 22 de octubre de 2013 ((inspecciones realizadas los días 15 y 17 de octubre de 2013).
- 4120-E1-45865 del 22 de octubre de 2013 (inspecciones realizadas los días 8 y 10 de octubre de 2013).
- 4120-E1-47756 del 31 de octubre de 2013 ((inspecciones realizadas los días 22 y 24 de octubre de 2013).
- 4120-E1-48319 del 05 de noviembre de 2013 (inspecciones realizadas los días 29 y 31 de octubre de 2013).
- 4120-E1-49670 del 14 de noviembre de 2013 (inspecciones realizadas los días 5 y 7 de noviembre de 2013).
- 4120-E1-52250 del 29 de noviembre de 2013 (inspecciones realizadas los días 19 y 21 de noviembre de 2013).
- 4120-E1-54503 del 13 de diciembre de 2013 (inspecciones realizadas los días 3 y 5 de diciembre de 2013).
- 4120-E1-54506 del 13 de diciembre de 2013 (inspecciones realizadas los días 26 y 28 de noviembre de 2013).
- 4120-E1-56060 del 26 de diciembre de 2013 (inspecciones realizadas los días 17 y 19 de diciembre de 2013).
- 4120-E1-56453 del 30 de diciembre de 2013 (inspecciones realizadas los días 24 y 26 de diciembre de 2013).
- 4120-E1-553 del 08 de enero de 2014 (inspecciones realizadas los días 31 de diciembre y 2 de enero de 2014).
- 4120-E1-2302 del 22 de enero de 2014 (inspecciones realizadas los días 14 y 16 de enero de 2014).
- 4120-E1-2303 del 22 de enero de 2014 (inspecciones realizadas los días 7 y 9 de enero de 2014).
- 4120-E1-3083 del 27 de enero de 2014 (inspecciones realizadas los días 21 y 23 de enero de 2014).
- 4120-E1-5139 del 06 de febrero de 2014 (inspecciones realizadas los días 28 y 30 de enero de 2014).
- 4120-E1-7744 del 20 de febrero de 2014 (inspecciones realizadas los días 4 y 6 de febrero de 2014).
- 4120-E1-7744 del 20 de febrero de 2014 (inspecciones realizadas los días 4 y 6 de febrero de 2014).
- 4120-E1-7746 del 20 de febrero de 2014 (inspecciones realizadas los días 11 y 14 de febrero de 2014).



- 4120-E1-9904 del 03 de marzo de 2014 (inspecciones realizadas los días 18 y 20 de febrero de 2014).
- 4120-E1-10487 del 05 de marzo de 2014 (inspecciones realizadas los días 25 y 27 de febrero de 2014).

Dado que como resultado de las anteriores inspecciones se indica que no se registraron muestras de carbón, dentro del Concepto Técnico 10872 del 11 de septiembre de 2014, se señala que no hubo necesidad de realizar ningún tipo de análisis mineralógico.

Mediante Auto 2961 del 28 de julio de 2015, esta Autoridad Nacional, con base en las observaciones del Concepto Técnico 2786 del 5 de junio de 2015, determinó que American Port Company Inc. – ACPI dio cumplimiento de forma definitiva a las obligaciones contenidas dentro del artículo primero de la Resolución 476 del 20 de mayo de 2013.

Por su parte, dentro del Auto 1251 del 11 de abril de 2017, el cual acogió el Concepto Técnico 5237 del 11 de octubre de 2016, esta Autoridad Nacional indicó que se dio cumplimiento de forma definitiva a las obligaciones contenidas dentro de los numerales 1, 2, 3 y parágrafo del artículo segundo de la Resolución 165 del 18 de febrero de 2013.

Lo aquí expuesto, los autos expedidos por la autoridad en el marco del proyecto licenciado y con ocasión a la contingencia presentada, se evidencia que se ha dado estricto cumplimiento a las funciones relacionadas con la evaluación y seguimiento de la Licencia Ambiental del proyecto, contenidas en el decreto 3573 del 27 de septiembre de 2011 y en el artículo 2.2.2.3.9.1. el Decreto 1076 de 2015 en lo relacionado con la verificación de la eficiencia y eficacia de las medidas de manejo implementadas en relación con el plan de contingencia.

De manera tal que no existe y no se ha probado conducta de acción u omisión que se pueda endilgar a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en los hechos que son objeto de este proceso, contrario a ello, queda demostrado que la entidad ha adelantado el respectivo seguimiento y control del proyecto con el fin de minimizar el impacto ambiental y garantizar el cumplimiento de la licencia que permitió la construcción y operación del proyecto. Como se ha visto, en el marco de las competencias funcionales de la entidad citadas, a la ANLA no le asiste la obligación legal en la construcción, la ejecución y operación de la obra. Estos aspectos son de exclusivo resorte del titular y las decisiones operativas son gestión de su propio riesgo. Por ello, las consecuencias de acciones u omisiones no pueden ser extendidas a la ANLA.

Así, no es posible ni cierto que exista omisión al control y seguimiento del proyecto licenciado por parte de la Autoridad Ambiental de Licencias Ambientales, tal como se ha explicado, la autoridad ha sido diligente y ha dado cumplimiento a sus funciones.



De acuerdo a todo lo expuesto, se concluye y reitera que no existe y no se ha probado conducta de acción u omisión que se pueda endilgar a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en los hechos que son objeto de este proceso, contrario a ello, queda demostrado que la entidad ha adelantado el respectivo seguimiento y control del proyecto con el fin de minimizar el impacto ambiental y garantizar el cumplimiento de la licencia que permitió la construcción, operación del proyecto.

C. LA ANLA HA EJERCIDO LA FACULTAD SANCIONATORIA DE CONFORMIDAD CON LA LEY 1333 DE 2009, CON OCASIÓN AL SEGUIMIENTO REALIZADO A LA LICENCIA AMBIENTAL

Con ocasión al seguimiento efectuado por la autoridad a la licencia ambiental del proyecto, igualmente se adelantó proceso sancionatorio ambiental en observancia de la Ley 1333 de 2009, que es la norma especial que regula su trámite y determina de manera clara los términos procesales a los cuales están sujetas las autoridades ambientales para adelantar cada una de las etapas de la investigación sancionatoria. Es de mencionar que el procedimiento sancionatorio ambiental se inicia de oficio, a petición de parte o como consecuencia de haberse impuesto una medida preventiva mediante acto administrativo motivado, pero que, en todo caso, se inicia es por el conocimiento previo por parte de la ANLA, de la presunta ocurrencia de un hecho o conducta vulneradora de la normatividad ambiental, de la cual, aunque ya haya cesado la misma, es sujeta a la investigación respectiva.

Se debe aclarar que de acuerdo a la Ley 1333 de 2009, el proceso sancionatorio ambiental, no solo se deriva la imposición de una sanción como decisión de fondo, sino, que entre otras decisiones, la Ley en mención expresa la posibilidad de que la autoridad ambiental, en este caso la ANLA, pueda ordenar la realización de las obras, acciones y restauraciones necesarias, al medio ambiente, los recursos naturales o el paisaje afectado con la conducta del infractor, precisamente para restaurar el daño o el impacto que se haya causado con la misma⁷. La finalidad del proceso administrativo sancionatorio, es la de valorar y analizar lo que causa su inicio para posteriormente determinar o no su responsabilidad y a consecuencia sancionar la conducta objeto de reproche ambiental, acorde con los hechos que dan lugar a configurar una infracción de la normatividad ambiental y las circunstancias de la misma, estableciendo así, las medidas o decisiones a tomar en caso de que se haya materializado un riesgo en contra del medio ambiente, teniendo en cuenta la naturaleza correctiva y compensatoria de la sanción⁸.

Así, con ocasión a la contingencia presentada y los hechos narrados en la demanda, se originó el procedimiento sancionatorio que se adelantó en el expediente LAM0150 (S) Auto 272 del 1 de febrero de 2013, renombrado como SAN0297-00-2019. Esta investigación

⁷ Artículo 31 y Parágrafo del artículo 40 de la Ley 1333 de 2009.

⁸ Artículo 4 de la Ley 1333 de 2009.



culminó con la expedición de la Resolución No. 1309 del 18 de diciembre de 2013, confirmada por la Resolución No. 763 del 14 de julio de 2014, en la que se impuso sanción pecuniaria a las sociedades AMERICAN PORT COMPANY INC., DRUMMOND LTD., DRUMMOND COAL MINING LLC. Y TRANSPORT SERVICES LLC. Además, se impuso sanción complementaria de trabajo comunitario y medidas compensatorias.

El expediente fue archivado mediante el Auto No. 9148 del 17 de septiembre de 2020, toda vez que las sociedades sancionadas realizaron el pago de la multa pecuniaria.

En cuanto a la actuación del expediente sancionatorio, se destaca lo siguiente:

- Mediante el Auto 272 del 1 de febrero de 2013, la ANLA inició investigación ambiental en contra de la empresa American Port Company Inc., con el fin de determinar la ocurrencia de presuntas infracciones ambientales en la contingencia sucedida en el puerto.
- A través de la Resolución 123 del febrero 6 de 2013, esta autoridad impuso a la empresa American Port Company Inc. una medida preventiva consistente en la suspensión inmediata de la actividad de cargue de carbón mediante barcas, dentro de la operación del puerto carbonífero en Ciénaga (Magdalena).
- Mediante Resolución 210 del 1 de marzo de 2013, la ANLA levantó la medida preventiva impuesta mediante la Resolución 123 del febrero 6 de 2013.
- La ANLA ordenó la práctica de pruebas por medio de los Autos 669 del 13 de marzo de 2013, 868 del 22 de marzo de 2013 y 1059 del 15 de abril de 2013.
- A través del Auto 1008 del 11 de abril 11 de 2013, la ANLA vinculó formalmente a las empresas Drummond LTD., Drummond Coal Minino LLC., y Transport Services LLC.
- Mediante el Auto 1059 del 15 de abril de 2013, esta autoridad ordenó la práctica de una prueba.
- Por medio de los Autos 1106 del 22 de abril de 2013, 2046 y 2047 del 4 de julio de 2013, la ANLA reconoció terceros intervinientes.
- La ANLA en Auto 1353 del 10 de mayo de 2013, dispuso rechazar la solicitud de revocatoria directa, corregir unos actos administrativos y ordenó la práctica de unas pruebas.
- La autoridad formuló cargos mediante el Auto 1405 del 17 de mayo de 2013 a las empresas American Port Company INC, Drummond Ltd, Drummond Coal Mining Llc y Transport Services Llc.:



“ARTÍCULO PRIMERO.- Formular a la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC., identificada con NIT. 800.153.687-8, el siguiente cargo:

“Incumplir los parámetros de actuación antes, durante y después de la contingencia de la barcaza TS-115 ocurrida el 13 de enero de 2013, establecidos en la Licencia Ambiental, el Plan de Contingencia del puerto carbonífero en la ensenada de Alcatraz Municipio de Ciénaga Magdalena, el Plan Integral de Emergencia – PIE de la empresa Drummond Ltd (aportado por la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC); los Artículos 5, 7 y 8 de la Resolución No. 452 del 3 de mayo de 1996, Artículo 12 de la Resolución No. 0904 de 5 de octubre de 2001, el Artículo 41 del Decreto 2820 de 5 de agosto de 2010, con las consecuencias negativas de deterioro ambiental. Comportamiento agravado por la causal del numeral 9 del artículo 7° de la Ley 1333 de 2009.”

ARTÍCULO SEGUNDO: Formular a las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC., identificada con NIT. 800.153.687-8, DRUMMOND LTD., identificada con NIT. 800.021.308-5, DRUMMOND COAL MINNING LLC., identificada con NIT. 830.037.774-3 y TRANSPORT SERVICES LLC., identificada con NIT. 830.013.463-4, el siguiente cargo:

“Alterar, deteriorar o afectar el ambiente y ecosistema marítimo ocasionado el 13 de enero de 2013 por la echazón, caída y depósito de 35 a 1870 toneladas de Carbón en el lecho marino, que incluye el arrastre en este medio de la barcaza TS 115, en jurisdicción del puerto carbonífero en la ensenada de Alcatraz Municipio de Ciénaga Magdalena. Comportamiento agravado por el numeral 9 del artículo 7° de la Ley 1333 de 2009.”

- En Auto 1843 del 21 de junio de 2013, la autoridad fijó el periodo probatorio dentro del procedimiento sancionatorio ambiental, decretando y aceptando algunas de las pruebas solicitadas en los descargos y negando otras.
- Mediante Auto 3106 del 20 de septiembre de 2013 la autoridad prorrogó por el término de quince (15) días hábiles el periodo probatorio fijado por el Auto 1843 del 21 de junio de 2013.
- Posteriormente, la ANLA profirió la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013 por medio de la cual declaró a las empresas responsables de los cargos formulados mediante el Auto 1405 de mayo 17 de 2013, así:

“ARTÍCULO PRIMERO.- Declarar responsable a la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC. (NIT. 800.153.687-8), representada legalmente por el señor Juan Carlos López González, del cargo formulado mediante el artículo primero del Auto 1405 del 17 de mayo de 2013, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Imponer a la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC. (NIT. 800.153.687-8), representada legalmente por el señor Juan Carlos López González, una sanción pecuniaria tipo multa por valor de DOS MIL CUATROSIENTOS (sic) NOVENTA Y SEIS MILLONES OCHOCIENTOS TREINTA Y NUEVE MIL CUARENTA PESOS (\$2.496.839.040) por la infracción recogida en el cargo Primero del Auto No. 1405 del 17 de mayo de 2013, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)

ARTÍCULO TERCERO.- Declarar responsables a las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC. (NIT. 800.153.687-8), DRUMMOND LTD. (NIT. 800021308-5), DRUMMOND COAL MINNING LLC. (NIT. 830037774-3) y TRANSPORT SERVICES LLC. (NIT. 830013463-4), representadas legalmente por el señor Juan Carlos López González, del cargo formulado mediante el artículo segundo del Auto 1405 del 17 de mayo de 2013, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO CUARTO.- Imponer a la empresa AMERICAN PORT COMPANY INC. (NIT, 800.153.687-8), representada legalmente por el señor Juan Carlos López González, una sanción pecuniaria tipo multa por valor de MIL CIENTO DIECISIETE MILLONES CINCUENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS (\$1.117.057.697,00) por el cargo recogido en el artículo segundo del Auto No. 1405 del 17 de Mayo de 2013, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)

ARTÍCULO QUINTO.- Imponer a la empresa DRUMMOND LTD. (NIT. 800021308-5), representada legalmente por el señor Juan Carlos López González, una sanción pecuniaria tipo multa por valor de MIL CIENTO DIECISIETE MILLONES CINCUENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS (\$1.117.057.697,00), por el cargo recogido en el artículo segundo del Auto No. 1405 del 17 de mayo de 2013, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)

ARTÍCULO SEXTO.- Imponer a la empresa DRUMMOND COAL MINNING LLC. (NIT. 830037774-3), representada legalmente por el señor Juan Carlos López González, una sanción pecuniaria tipo multa por valor de MIL CIENTO DIECISIETE MILLONES CINCUENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS (\$1.117.057.697,00), por el cargo recogido en el artículo segundo del Auto No. 1405 del 17 de mayo de 2013, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)

ARTÍCULO SEPTIMO (sic).- Imponer a la empresa TRANSPORT SERVICES LLC. (NIT. 830013463-4), representada legalmente por el señor Juan Carlos López González, una sanción pecuniaria tipo multa por valor de MIL CIENTO DIECISIETE MILLONES CINCUENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA Y SIETE PESOS (\$1.117.057.697,00), por el cargo recogido en el artículo segundo del Auto No. 1405 del 17



de mayo de 2013, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)

ARTÍCULO OCTAVO.- Imponer a las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC. (NIT. 800.153.687-8), DRUMMOND LTD. (NIT. 800021308-5), DRUMMOND COAL MINNING LLC. (NIT. 830037774-3) y TRANSPORT SERVICES LLC. (NIT. 830013463-4), representadas legalmente por el señor Juan Carlos López González, la sanción complementaria de trabajo comunitario como responsables del cargo formulado en el artículo segundo del Auto 1405 de 2013, la cual implica las siguientes obligaciones: (...)

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO.- Imponer a las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC. (NIT. 800.153.687-8), DRUMMOND LTD. (NIT. 800021308-5), DRUMMOND COAL MINNING LLC. (NIT. 830037774-3) y TRANSPORT SERVICES LLC. (NIT. 830013463-4), representadas legalmente por el señor Juan Carlos López González, las siguientes medidas compensatorias, que conlleven una recuperación y protección de los bienes ambientales que se vieron afectados:

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO.- La empresa AMERICAN PORT COMPANY INC. (NIT. 800.153.687-8), representada legalmente por el señor Juan Carlos López González, deberá pagar la suma de DIECISIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL SETECIENTOS VEINTIOCHO PESOS (\$17.840.728) M/L, dentro de los diez (10) días siguientes a la ejecutoria del presente acto administrativo, por concepto de los gastos en los que incurrió esta Autoridad para la práctica de las pruebas solicitadas dentro del presente procedimiento sancionatorio ambiental (...).

Se impuso igualmente a las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC., DRUMMOND LTD., DRUMMOND COAL MINNING LLC. y TRANSPORT SERVICES LLC. la sanción complementaria de trabajo comunitario como responsables del cargo formulado en el artículo segundo del Auto 1405 de 2013. Finalmente, impuso a las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC., DRUMMOND LTD., DRUMMOND COAL MINNING LLC. y TRANSPORT SERVICES LLC. las siguientes medidas compensatorias, que conlleven una recuperación y protección de los bienes ambientales que se vieron afectados:

1. “Realizar la limpieza de las áreas de playas aledañas que, como consecuencia de eventos extremos de oleaje, sean contaminadas con carbón hasta tanto no recupere el carbón vertido en el área de influencia de la contingencia ocurrida el 13 de enero de 2013.
2. La empresa AMERICAN PORT COMPANY INC., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 41 del Decreto 2820 de 2010, deberá entregar a esta Autoridad en un plazo máximo de quince (15) días contados a partir de la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo, un informe completo relacionado con la contingencia ocurrida los días 12 y 13 de enero de 2013, en el cual documente

de manera detallada los hechos y las acciones implementadas antes, durante y después de atendida la contingencia.

Una vez recibido el informe de atención y manejo de la contingencia antes solicitado, esta Autoridad expedirá los términos de referencia para que las infractoras presenten a la ANLA, por intermedio de dos consultoras ambientales, la mejor propuesta técnico- ambiental para la recuperación de la totalidad del carbón vertido en cercanías de la boya 23 y entre la boya 1 y la boya roja, contemplando para ello diferentes técnicas y uso de tecnologías; la propuesta deberá incluir todas las medidas de manejo ambiental necesarias que involucre los componente abiótico, biótico y socioeconómico, de manera que permita prevenir y/o minimizar los posibles impactos ambientales que puedan generarse por el desarrollo de la actividad de recuperación del carbón, de modo que se restituyan las condiciones de fondo en el área afectada

La propuesta deberá ser presentada a esta Autoridad por las infractoras en un periodo no superior a cuarenta y cinco (45) días, contados a partir de la fecha de la expedición de los términos de referencia.

3. *Las infractoras deben realizar monitoreo y seguimiento desde la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo, durante y hasta dos semanas posteriores a la fecha en que finalicen las actividades de recuperación del carbón. Dicho monitoreo evaluará el tipo y calidad de aguas, patrones de dispersión de sedimentos, y posibles aportes a las playas adyacentes que pueden estarse produciendo por esta acción, especialmente para asegurar que esta actividad definitivamente no afecta ni afectará las condiciones ambientales marinas y costeras in situ y del área turística al sur del Aeropuerto Simón Bolívar de Santa Marta, Ciénaga, Tasajera y Palmira (sobre la Ciénaga Grande de Santa Marta), ni sobre la población natural del área del Vía Parque Isla de Salamanca {VIPIS} de la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales.*
4. *El presunto infractor dentro del año siguiente a la fecha de ejecutoria del presente Acto Administrativo, deberá implementar y desarrollar un estudio que determine en el área marina de operaciones del puerto, los sitios donde se hallan sustratos duros propios para la colonización de biota típica de los mismos, en segunda instancia, el estudio debe determinar si dicha biota se constituye de especies invasoras, y si se encuentran modificando cualitativa y cuantitativamente la composición y estructura de la biota propia natural de los fondos blandos típicos de la ensenada Alcatraz. Sin perjuicio de las medidas de manejo ambiental que vía seguimiento se puedan establecer e imponer como necesarias.*



5. *Para validar los resultados del estudio a presentar, este debe recoger las observaciones e informes soportados técnicamente sobre las afectaciones al ecosistema costero marino y al sistema social del área influencia del puerto (dentro del cual acaeció la contingencia del 13 de enero de 2013), que, si así lo consideran, podrán presentar representantes del Departamento del Magdalena, de los municipios de Ciénaga y Santa Marta, de las agremiaciones de pescadores del área de influencia, de las Personerías de Ciénaga y Santa Marta, de la Procuraduría Agraria del Departamento del Magdalena, de CORPAMAG, del DAGMA, del sector turístico y ONG'S ambientales de esta zona.*

Las observaciones, informes técnicos u opiniones debidamente soportados deben recogerse en una reuniones concertadas o solicitudes hechas por los diferentes representante anteriormente enunciados, e informada a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales; donde se generarán espacios de expresión a las diferentes entidades y se recogerá el técnico - probatorio que estas aporten sobre las afectaciones resultantes de la contingencia del 13 de enero de 2013. En este espacio podrán llegarse, de ser posible, a acuerdos con las diferentes entidades frente a las afectaciones allí probadas.

Las conclusiones obtenidas en esta reunión deben recogerse en actas, informes escritos las cuales acompañarán el estudio requerido por esta entidad, y podrá ser un insumo para la detección de los impactos ambientales y sociales ocasionados por la contingencia, sobre los cuales debe generarse acciones de mitigación, reparación o compensación.

6. *Las infractoras deberán diseñar y desarrollar una campaña educativa ambiental, de alto impacto, dirigida a la totalidad de trabajadores del proyecto, incluyendo personal vinculado directamente con las empresas del Grupo Drummond, sus contratistas y subcontratistas y a la comunidad del área de influencia del proyecto, en la que se evidencie la variedad y riqueza de los ecosistemas y especies presentes en el área de influencia del proyecto, incluyendo las áreas marinas y terrestres, y las prácticas y comportamientos individuales y colectivos que permiten su protección y conservación. Para la realización de esta campaña educativa deberán tenerse presente las siguientes directrices:*
- a. Presentar la propuesta metodológica a esta Autoridad previa a su implementación con el fin que sea avalada para este fin, utilizando estrategias participativas que motiven a las personas a conocer su entorno y reconocer sus riquezas, y las prácticas y comportamientos individuales y colectivos que permiten su conservación.*
 - b. Deberán vincularse al proceso las instituciones educativas y otras organizaciones comunitarias del área de influencia del proyecto, de forma que se difunda ampliamente la importancia de los ecosistemas y las formas de preservarlo. La participación de estos actores sociales deberá ser representativa, teniendo en cuenta el área de influencia del proyecto.*



- c. *La propuesta metodológica deberá incluir la definición de los actores sociales participantes y la forma de convocarlos a la actividad.*
 - d. *Deberá elaborar material didáctico que permita tanto a los trabajadores como a la comunidad conocer de forma práctica y sencilla la riqueza de los ecosistemas del área de influencia del proyecto y la manera de conservarlos. Como mínimo deberá incluir la elaboración de un video que deberá utilizarse durante la campaña educativa y un afiche a todo color, con un tamaño mínimo de ¼ de pliego y una cartilla, acordes al público al que van dirigidos, con ilustraciones y mensajes claros y sencillos que permitan a los interlocutores identificar los ecosistemas y especies de interés, y las prácticas recomendadas para su conservación.*
 - e. *La campaña deberá incluir la elaboración y difusión de pautas televisivas y radiales, emitidas periódicamente durante un lapso mínimo de 6 meses, de forma que se promueva la conservación de los recursos naturales.*
 - f. *Deberán proponerse y realizarse actividades de cierre de la campaña educativa, en las que se permita la participación de los actores sociales involucrados y se promueva la construcción de un legado para la comunidad de la zona.*
 - g. *Deberá solicitarse la asesoría de instituciones reconocidas en la zona por su conocimiento y experiencia acerca del área ambiental como lo son el INVEMAR, la Universidad Jorge Tadeo Lozano, entre otras, para definir los contenidos y conceptos básicos que se recomienda difundir a través de esta campaña educativa.*
 - h. *Deberán levantarse los soportes de las gestiones adelantadas ante las instituciones y de la realización de las actividades educativas, como mínimo los registros de convocatorias; cartas de invitación, listados de participantes, actas de los encuentros realizados, video, modelo del afiche y plegables distribuidos, registros, escritos y fotográficos de publicación y/o entrega, evidencias de los legados elaborados por la comunidad.*
 - i. *El plazo máximo para la realización de esta campaña educativa es de un año, incluyendo la etapa de implementación que debe ser mínimo de seis meses. La propuesta metodológica deberá ser presentada dentro de los dos meses siguientes a la ejecutoria del presente acto administrativo y estar acompañada del cronograma de ejecución de las actividades a lo largo del plazo establecido.*
7. *Las infractoras deberán socializar con las comunidades del área de influencia del proyecto los resultados de la investigación realizada acerca de la contingencia ocurrida el 13 de enero de 2013 con la barcaza TS-115. En estas reuniones deberá presentarse un análisis sucinto del caso incluyendo las principales causas y consecuencias identificadas y cómo se trabajará para evitar sucesos similares. Igualmente deberá informar acerca de la sanción y compensación impuestas por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, indicando las medidas que serán desarrolladas en el área de influencia del*

proyecto para contribuir al mejoramiento de la calidad ambiental de la zona. En consecuencia, deberá programar y realizar reuniones en, los municipios de Ciénaga y Santa Marta, convocando a las Autoridades Regionales y Municipales, Autoridades Ambientales, representantes del Ministerio Público, la DIMAR, el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras "José Benito Vives de Andreis", Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca — AUNAP y organizaciones de pescadores, al gremio educativo, turístico, empresarial y comercial, organizaciones no gubernamentales, y demás instituciones representativas de la zona, y a los representantes de las comunidades del área influencia del proyecto. Las fechas y lugares de realización deberán ser acordados previamente con instituciones y comunidades y la programación deberá ser presentada a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales con al menos quince (15) días hábiles de anterioridad al comienzo de su realización. Deberán elaborarse los registros necesarios para soportar la realización oportuna de las convocatorias, levantarlas actas de las reuniones donde se evidencie el contenido de la información presentada, igualmente los listados de asistencia, registros fotográficos, fílmicos y demás evidencias que permitan verificar el cumplimiento de este requerimiento.

8. *La socialización deberá ser realizada en un término no mayor a tres (3) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria del presente acto administrativo.*
9. *Afectaciones futuras: En caso de que se presenten afectaciones adicionales a las generadas inmediatamente por el suceso del 12 y 13 de enero de 2013, como la afectación de playas o de la actividad pesquera de los habitantes del área de influencia, esta Autoridad definirá las medidas adicionales que deberá implementar el presunto infractor con el fin de que estas afectaciones sean compensadas.*

PARÁGRAFO. - *Esta Autoridad verificará el cumplimiento de las medidas que en virtud del presente artículo se imponen y de aquellas que como consecuencia del mismo se aprueben, para lo cual podrá realizar ajustes periódicos, imponer obligaciones adicionales y todas aquellas que sean necesarias para lograr la finalidad de compensación y restauración de las afectaciones ambientales causadas."*

Contra la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013 fue interpuesto un recurso de reposición por parte de las empresas American Port Company Inc, Drummond Ltd., Drummond Coal Mining LLC y Transport Services LLC., el cual fue resuelto por la Autoridad Nacional mediante Resolución 763 del 14 de julio de 2014, confirmando en su integridad la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013.

AMERICAN PORT COMPANY INC., con radicado número 4120-E1-42774 del 19 de agosto de 2014, remitió el informe de contingencia con los hechos y acciones implementadas antes, durante y después del evento sufrido el 13 de enero de 2013 por la barcaza TS-115

y con radicado número 4120-E1-43520 del 21 de agosto de 2014, presentó copia de los pagos efectuados por valor de las multas pecuniarias impuestas por la Autoridad.

Mediante radicado 2014054309-1-000 del 3 de agosto de 2014, la sociedad American Port Company INC. remitió el programa de socialización de los resultados de la investigación de la contingencia de la barcaza TS-115, en cumplimiento del numeral 7 del artículo décimo primero de la Resolución 1309 de 2013.

Mediante radicado 2014052926-1-000 del 30 de septiembre de 2014, la sociedad American Port Company INC. remitió la propuesta de educación ambiental, en cumplimiento del numeral 6 del artículo décimo primero de la Resolución 1309 de 2013.

Mediante radicado 2014054309 - 1-000 del 3 de octubre de 2014, la sociedad American Port Company INC. presentó a esta Autoridad programa de socialización de los resultados de la investigación de la contingencia de la barcaza TS-115, con las comunidades y autoridades de los municipios de Ciénaga y Santa Marta del departamento del Magdalena.

Mediante radicado 20150005617-1-000 del 6 de febrero de 2015, la empresa Drummond presentó un balance del cumplimiento de las medidas impuestas en la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, ratificada por la Resolución 763 del 14 de julio de 2014.

Mediante radicado 2015012380-1-001 del 12 de marzo de 2015, la empresa American Port Company INC. remitió información complementaria del Balance al cumplimiento de las medidas impuestas en la Resolución 1309 de 2013.

La propuesta de campaña educativa presentada en cumplimiento del numeral 6 del artículo décimo primero de la Resolución 1309 de 2013 fue evaluada por la Autoridad Nacional dentro del Concepto Técnico 1587 del 9 de abril de 2015, dentro del cual se establecieron observaciones a la misma, las cuales le fueron remitidas a la sociedad American Port Company INC. mediante radicado 2015012213-2-001 del 19 de mayo de 2015, junto con los términos de referencia para la propuesta técnico-ambiental para recuperación del carbón vertido en cercanías de la boya 23 y aclaración sobre la interpretación del artículo octavo de la Resolución 1309 de 2013.

Entre los días 26 y 27 de febrero de 2015 la Autoridad Nacional adelantó visita de seguimiento relacionada con el cumplimiento a la sanción y medidas impuestas en la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, cuyos resultados quedaron contenidos dentro del Concepto Técnico 2461 del 26 de mayo de 2015.

Mediante radicado 2015051517-1-000 del 29 de septiembre de 2015, APCI presentó documento con los ajustes a la Propuesta Educativa Ambiental, a la cual dio alcance con el radicado 2015065797-1-000 del 10 de diciembre de 2015, la cual fue evaluada por la Autoridad Nacional dentro del Concepto Técnico 7252 del 30 de diciembre de 2015.

Mediante radicado 2015067067-1-0001 del 23 de diciembre de 2015, ACPI presentó los avances y acciones implementadas para el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la identificación de playas con vocación turística.

Mediante radicado 2015068528-1-000 del 23 de diciembre de 2015, American Port Company Inc. presentó: i) PROPUESTA TÉCNICA AMBIENTAL PARA LA RECUPERACIÓN DEL CARBÓN VERTIDO EN CERCANÍAS DE LA BOYA 23 Y ENTRE LA BOYA 1 Y LA BOYA ROJA, EN EL PUERTO CARBONÍFERO DE CIÉNAGA, MAGDALENA y ii) DETERMINACIÓN DE LA PRESENCIA DE ESPECIES INVASORAS EN LOS PROCESOS DE COLONIZACIÓN DE LA BIOTA EN SITIOS CON SUSTRATOS DUROS, EN EL ÁREA MARINA DE OPERACIÓN DE PUERTO DRUMMOND, los cuales incluye la socialización de los mismos.

Mediante oficios con radicados 2015068528-2-001 y 2015068528-2-002 del 11 de mayo de 2016, se solicitó a Corpamag e Invemar respectivamente pronunciamiento respecto a la propuesta hecha por la empresa.

Invemar mediante radicado 2016031162 del 17 de junio de 2016, envió a la ANLA el Concepto Técnico CPT-GEO-013-16 relacionado con la evaluación de dos (2) estudios denominados “Propuesta Técnica Ambiental para la recuperación del carbón vertido en cercanías de la boya 23 y entre la boya 1 y la boya roja, en el puerto carbonífero de ciénaga” y “Determinación de la presencia de especies invasoras en los procesos de colonización de la biota en sitios con sustratos duros, en el área marina de operación del puerto”.

La propuesta técnica presentada dentro del radicado 2015068528-1-000 del 23 de diciembre de 2015 fue objeto de evaluación dentro del Concepto Técnico 5776 del 2 de noviembre de 2016.

Mediante radicados ANLA No. 2016014430-1-000 del 22 de marzo de 2016, 2016027000-1-000 del 01 de junio de 2016, 2016067672-1-000 del 18 de octubre de 2016, 2017018963-1-000 del 16 de marzo de 2017 y 2017053871-1-000 del 17 de jul, American Port Company INC allegó un reporte de las acciones desarrolladas para dar cumplimiento a las obligaciones establecidas en la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013.

La Autoridad Nacional efectuó visita de seguimiento entre los días 2 y 3 de marzo de 2017, con el fin de verificar el cumplimiento de las obligaciones de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, los resultados de la misma quedaron contenidos dentro del Concepto Técnico 991 del 6 de marzo de 2017 y su correspondiente alcance mediante Concepto Técnico 3521 del 27 de julio de 2017, los cuales fueron acogidos mediante Auto 4902 del 30 de octubre de 2017.

Mediante radicados ANLA 2018004250-1-000 del 18 de enero de 2018 y 2018034276-1-000 de 23 de marzo de 2018, 2019000978-1-000 del 9 de enero de 2019, 2019023019-1-000 del 26 de febrero de 2019, AMERICAN PORT COMPANY INC (APCI), presentó reporte



de seguimiento, en cumplimiento a las medidas establecidas en la Resolución 1309 de 2013.

Mediante Resolución 516 del 3 de abril de 2019, la Autoridad Nacional acogió el Concepto Técnico 7252 del 30 de diciembre de 2015 y aprobó la propuesta metodológica relativa a la Campaña Educativa Ambiental presentada por la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC. de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 del artículo décimo primero de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013.

Mediante radicado 2019120162-1-000 del 15 de agosto de 2019 AMERICAN PORT COMPANY INC (APCI), presentó reporte de seguimiento, en cumplimiento a las medidas establecidas en la Resolución 1309 de 2013.

Mediante radicado 2019158988-1-000 del 11 de octubre de 2019, American Port Company Inc, invitó a la socialización de la campaña educativa, en cumplimiento de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013.

Mediante radicados 2019198663-1-000 del 17 de diciembre de 2019 y 2019204138-1-000 del 26 de diciembre de 2019, American Port Company Inc. envió reporte de cumplimiento de las medidas impuestas en los numerales 2 y 4 del Artículo décimo primero de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013.

Mediante Concepto Técnico 290 del 24 de enero de 2020, la Autoridad Nacional efectuó seguimiento documental en el cual revisó el estado de cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013.

Mediante Concepto Técnico 1376 del 10 de marzo de 2020, la Autoridad Nacional efectuó un alcance a los Conceptos Técnicos 5776 del 2 de noviembre de 2016 y 290 del 24 de enero de 2020, con base en la información reportada por la sociedad American Port Company Inc. mediante radicado 2019204138-1-000 del 26 de diciembre de 2019.

Tanto el Concepto Técnico 290 del 24 de enero de 2020 como en el Concepto Técnico 1376 del 10 de marzo de 2020 fueron acogidos mediante Auto 4596 del 22 de mayo de 2020, dentro del cual se aceptó la Propuesta Técnico-Ambiental presentada por la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, mediante radicado 2019204138-1-000 del 26 de diciembre de 2019, denominada “Propuesta Técnico-Ambiental para la Recuperación del Carbón Vertido por el Evento de la Barcaza TS115 – Resolución 1309_2013” donde presenta información de las alternativas propuestas, para el cumplimiento del numeral 2 del artículo decimo Primero de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, y en el que considera como Técnico-Ambiental para la Recuperación del Carbón Vertido por el Evento de la Barcaza TS115 – Resolución 1309_2013” donde presenta información de las alternativas propuestas, para el cumplimiento del numeral 2 del artículo decimo Primero de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, y en el que considera como alternativa más viable desde el punto de vista ambiental, dejar el carbón en el fondo marino producto



del evento de la barcaza TS-115, siendo aceptadas las medidas de seguimiento y monitoreo propuestas por la sociedad AMERICAN PORT COMPANY INC, en el marco del seguimiento al cumplimiento del numeral 2 del artículo décimo primero de la Resolución 1309 del 18 de diciembre de 2013, las cuales deberán ser implementadas por un término de dos años con una frecuencia trimestral.

Dentro del artículo quinto del Auto 4596 del 22 de mayo de 2020, es declarado el cumplimiento de las siguientes obligaciones:

1. **RESOLUCIÓN 1309 DEL 18 DE DICIEMBRE DE 2013.** Artículos segundo, cuarto, quinto, sexto y séptimo, junto con sus respectivos párrafos, artículo octavo, Literal i, párrafo segundo y tercero, artículo noveno, numerales 1, 2, 3 y 4, artículo décimo primero, numerales 7 y 8, artículo décimo segundo, junto con sus respectivos Parágrafos.
2. **AUTO 4902 DEL 30 DE OCTUBRE DE 2017.** Artículo primero, numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y párrafo.

Mediante Auto 9148 del 17 de septiembre de 2020, la Autoridad Nacional ordenó el archivo del expediente sancionatorio SAN0297-00-2019 donde era llevado el proceso y en el artículo cuarto dispuso que el seguimiento a las medidas de compensación y sanción complementaria de trabajo comunitario impuestas a las empresas AMERICAN PORT COMPANY INC., DRUMMOND LTD., DRUMMOND COAL MINNING LLC y TRANSPORT SERVICES LLC. Estarían a cargo de la Subdirección de Evaluación y Seguimiento (hoy Subdirección de Seguimiento de Licencias Ambientales).

En cumplimiento de lo anterior, dentro de los seguimientos desarrollados en los años 2021 y 2022 ha incorporado la revisión del estado de cumplimiento de la Resolución 1309 de 2013 así como del Auto 4902 del 30 de octubre de 2017 y Auto 4596 del 22 de mayo de 2020, tal y como consta en los Conceptos Técnicos 1219 del 16 de marzo de 2021, acogido mediante Acta 73 del 25 de marzo de 2021 y Concepto Técnico 722 del 21 de febrero de 2021, acogido mediante Acta 43 del 10 de marzo de 2022 y Auto 2454 del 11 de abril de 2022.

Así las cosas y como ha quedado expuesto, la ANLA ha ejercido la facultad sancionatoria de conformidad con la ley 1333 de 2009, con ocasión al seguimiento realizado a la licencia ambiental

Por si fuera poco, la decisión adoptada en el marco del proceso sancionatorio fue demandada por parte de los titulares del instrumento ambiental, proceso que en la actualidad con una contundente decisión de primera instancia le dio la razón al ANLA, tal como consta en la sentencia del 30 de julio de 2020, proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección B, en el proceso con radicado 25000-23-41-000-2015-00412-00. Una decisión que con detalle y rigor analiza el evento y las medidas diligentes y oportunas de la ANLA.



D. AUSENCIA DE CAUSALIDAD EN EL DAÑO: AUSENCIA DE OMISIONES IMPUTABLES RESPECTO DE LAS FUNCIONES Y COMPETENCIA DE LA ANLA.

La imputabilidad del daño como consecuencia de la omisión de deberes legales para evitar su existencia y extensión debe estar definido de manera clara y meridiana en una norma legal. En el caso de ANLA no existe función competencial que permita atribuir el resultado como consecuencia de la omisión de sus deberes legales.

El asunto de la relación causal como elemento edificante de la responsabilidad patrimonial, exige, sin ambigüedad alguna, la clara definición entre el evento dañino y sus consecuencias en los intereses jurídicos tutelados de las víctimas. Ahora bien, en el caso de omisiones, no se valora la participación del demandado en la producción sino otros factores.

El primero de ellos, es la existencia de un deber legal que imponga en cabeza del demandado el ejercicio de alguna acción tendiente a evitar la ocurrencia del daño. En segundo lugar, que la producción del daño sea una consecuencia previsible de la actividad desencadenante. En tercer lugar, que se pueda establecer que existe una falta a los deberes exigibles a los demandados, en gracia que hay un comportamiento fallido del servicio que debe desarrollar, en el caso de la administración, por parte de las autoridades públicas.

Las circunstancias que precisan los demandantes obedecen a decisiones adoptadas de manera exclusiva por parte del titular de la licencia. Adicionalmente, se aprecia que los demandantes pretenden establecer que la cascada de consecuencias dañinas reclamadas, tienen su origen fundamentalmente en la contingencia acaecida.

Se reitera que la ANLA no es cooperador, ni es responsable de la gestión de riesgo del empresario. Teniendo en cuenta que de conformidad con las funciones establecidas a Autoridad Nacional a través del artículo 3 del Decreto 3573 de 2011, no corresponde a la misma la operación de los proyectos objeto de licenciamiento, razón por la cual las actuaciones operativas entorno a los mismos, son del resorte exclusivo del titular de la licencia ambiental.

Para que la responsabilidad estatal se establezca por vía de omisión, debe ser directa, inmediata y exclusiva, tales presupuestos hacen parte de la teoría de la causalidad al incumplir una norma vinculante a la entidad demandada donde se le exigía un obrar para el mantenimiento del status quo de la relación jurídica y sus efectos hacia terceros de manera armoniosa.

En ese orden de ideas la actuación de la AUTORIDAD NACIONAL DE LICENCIAS AMBIENTALES-ANLA ha sido transparente y totalmente proba en su gestión, razón por la cual la vinculación a esta acción es ampliamente inocua en los derechos que creen

vulnerados los accionantes, por cuanto los mismos se refieren a actividades operativas en cabeza del beneficiario de la licencia ambiental que es el titular de estas competencias.

Ante lo anterior, se precisa que la ANLA carece de competencia para pronunciarse al respecto, pues se reitera que solo debe realizarlo frente a las obligaciones impuestas en la licencia ambiental. Pretender solidarizar a la entidad, desconoce el hecho que las situaciones acusadas no tienen origen en el proyecto como tal, sino en la indebida ejecución de este. En este punto, corresponde de manera exclusiva a las empresas encargadas que adoptaron decisiones asumir la responsabilidad de las consecuencias.

En el caso concreto de ANLA no se satisface, ni de forma hipotética. Los presuntos perjuicios que los demandantes pretenden endilgar a la autoridad provienen de factores ajenos a la actividad legal de la entidad. Asimismo, en el caso bajo estudio no existen medios probatorios idóneos que permitan estructurar la responsabilidad patrimonial de mi defendida, al tratarse de una reclamación por daños, no puede dejar de mencionarse que, de las pruebas aportadas con la demanda resultan absolutamente insuficiente para establecer la existencia y extensión de un daño antijurídico resarcible, esto es; cierto, directo y personal. Lo cual se sustenta en lo siguiente:

1. No existe elementos de juicio que asocien a los reclamantes como afectados en calidad de habitantes de la zona.
2. No existen elementos de juicio que permitan establecer los ingresos frustrados de manera cierta, bajo el supuesto que, de no haberse presentado el evento habrían efectivamente percibido (concepto de daño patrimonial en la partida de lucro cesante).

Por lo anterior no pueden resultar prosperas las pretensiones en contra de mi defendida, máxime cuando, el Área de Influencia Directa del puerto carbonífero, establecida en la Licencia Ambiental, para el medio socioeconómico corresponden a las áreas de Don Jaca, Ciénaga, Playitas, Barrio Abajo, Nancy Polo, Miramar, Ojo de agua, Alcatraces, Punta la Loma, y Costa Verde, en Jurisdicción de los municipios de Ciénaga y Santa Marta. Teniendo en cuenta que estas son las comunidades más cercanas a la zona del proyecto en términos marinos y terrestres y que podrían verse afectadas por las actividades del puerto y sus respectivos impactos ambientales, es necesario indicar que el Municipio de Pueblo Viejo se encuentra a 10 Km lineales aproximadamente del puerto y que de acuerdo a la evaluación de impactos socioeconómicos y ambientales incluidos en el Estudio de Impacto Ambiental que ha servido como insumo para otorgar la Licencia Ambiental y sus respectivas modificaciones, se determinó que esta población pertenece al Área de Influencia Indirecta

E. INEXISTENCIA DE DAÑO RESARCIBLE

El elemento central de la responsabilidad patrimonial es la existencia de un daño antijurídico. En el caso concreto no existe prueba, ni desarrollo alguno asociado a la relación



de los demandantes con los eventos que presuntamente dan origen a sus pérdidas. Se acude de forma indistinta al concepto de daño ambiental, con el que se pone de presente que el denominado daño ecológico puro no es un concepto resarcible en cabeza de sujetos determinados, sino que se trata de un derecho colectivo.

El daño es la pérdida de valor de un derecho, el *nocimiento* o situación desfavorable que resulta como consecuencia de un evento. De este modo, el daño en sentido jurídico supone la afectación de algún interés tutelado por el ordenamiento legal, lo cual supone su licitud. Sin lugar a duda la existencia de un menoscabo que recae sobre una persona determinada o determinable a causa de una conducta humana⁹ que toma relevancia jurídica cuando se hace en oposición a un comportamiento debido en los casos que sea exigible¹⁰ y en desmedro de un interés protegido¹¹. Ahora bien, ¿cómo puede establecerse cuales son los intereses tutelados en un ordenamiento jurídico? Al respecto Koziol sostiene que existen dos maneras de especificar las áreas de protección: en primer lugar, puede obstar por una prohibición o exigencia de comportamientos predeterminados frente a ciertos intereses y desde allí concluir que de otro modo estarían en peligro. La segunda forma, se realiza mediante la enunciación o tipificación de ciertos derechos e intereses que no deben ser transgredidos, pues expresamente se consigna la prohibición de ser afectados.

Una vez se puede establecer que el daño resarcible recae sobre un interés jurídico objeto de tutela, otra condición a consultar es la existencia de un responsable. Es decir, que debe haberse surtido un proceso que permita establecer la atribución de las pérdidas a un agente dañador dentro de los límites establecidos en la jurisprudencia o en la ley¹². Así las cosas, para que sea atribuible el daño resarcible ha de ser (i) cierto, (ii) personal y (iii) directo¹³, criterios heredados de la doctrina francesa en la materia¹⁴, que pretenden delimitar la relación de la víctima y la pérdida sufrida con el dañador y su actividad o conducta, brevemente veamos de que se trata:

- (i) El daño resarcible debe ser cierto: Este asunto se refiere a la certidumbre en la existencia del daño¹⁵, es decir, que sea real y no hipotético. Según lo precisa la

⁹ (De Cupis, 1970, p. 84)

¹⁰ Desde el concepto de antijuricidad, De Cupis (1970, p. 87) precisa que la conducta humana que ha causado el daño es el objeto general de reproche, pues a esta se le vincula el deber de reparar las pérdidas que ha causado por el desconocimiento de algún derecho subjetivo. En ese sentido, Díez-Picazo (1999, p. 41) sostiene que el derecho de daños distribuye la pérdida a quien con su actividad o conducta transgredió los intereses de quien estaba amparado por el derecho.

¹¹ VAN DAM, C. (2013). *European Tort Law* (2ª edición ed.). Great Britain: Oxford University Press. (p. 349)

¹² (Domingo, 2013, p. 82)

¹³ TAMAYO, J. (2011). *Tratado de la responsabilidad civil* (Vol. I y II). Bogotá DC: Legis. (p. 336)

¹⁴ (Domingo, 2013, p. 83)

¹⁵ (Tamayo T. II, 2011, p. 336)



- profesora Domingo (2013, p. 83) es un debate de índole probatorio, pues su acreditación permite concluir en su reparación¹⁶.
- (ii) El daño debe ser personal: Es decir que solo la víctima, los herederos o quien tenga un interés perjudicado tiene derecho a demandar la indemnización del daño. Se trata del requisito de la legitimación para reclamar la compensación del mismo. Así mismo, este criterio establece la relación que debe darse entre el daño padecido con los derechos que se tiene sobre el bien en el que este ha recaído, de manera que debe existir una titularidad jurídica¹⁷.
- (iii) El daño debe ser directo: Sobre este punto se dice que debe existir un *“nexo de causalidad suficientemente fuerte entre el hecho que lo ocasiona y el perjudicado”*¹⁸. En ese sentido, es la proximidad o relevancia entre el evento dañino y el daño sobre los intereses de la víctima.

De lo expuesto, resarcible no es todo daño, sino aquel que cumple con las condiciones que dan lugar a una *“la lesión a las facultades jurídicas para exigir o recibir el beneficio que ha sido suprimido.”*¹⁹ Las lesiones que recaen sobre ciertos bienes tienen efectos jurídicos con la entidad suficiente para ser compensados²⁰. En ese orden, el derecho que tiene la víctima a reclamar al responsable de los daños le permite exigir que sean restablecidas sus condiciones anteriores al evento dañino, para lo cual los criterios sobre lo cierto, personal y directo del daño permiten establecer la ocurrencia, la magnitud de pérdida, la relación de las consecuencias del evento con los daños experimentados y la titularidad para reclamarlos.

En el caso, la ambigüedad de las reclamaciones y el uso indiscriminado de las presunciones, todas inaplicables. No debe presumirse el lucro cesante, debe acreditar los ingresos de los demandantes. Como podrá advertirse, se está tratando de usar como regla general una excepción especial que no puede ser empleada de forma indiscriminada. Hacerlo, es constitutivo de un enriquecimiento sin causa, en forma de convertir el patrimonio de los demandados en un seguro general contra accidentes. **Es hacer en el nombre de la justicia una injusticia. Las reglas de la certidumbre del daño no pueden ser obviadas y la falta de diligencia en la confección de la demanda no puede ser suplida por reglas extraordinarias que han atendido casos extraordinarios.**

No puede presumirse daño moral. No es admisible la figura para el caso, no se aprecia de ningún modo como podría ser aplicable. Todas sin sustento y sin principio de prueba.

¹⁶ Así, por ejemplo, el Tribunal Supremo Español sostiene que la certeza del daño es un asunto fáctico y en ese sentido la valoración se hace sobre las pruebas que obren en el proceso, cfr. (S.T.S. 27 de enero de 1997 [RJ 1997, 21]) citado en (Domingo, 2013, p. 83)

¹⁷ (Hena, 2007, p. 103)

¹⁸ (Domingo, 2013, 83)

¹⁹ VALENCIA ZEA, A., & Ortiz, A. (2010). *Derecho civil - De las obligaciones Tomo III* (10ª edición). Bogotá: Temis. (p. 228). La lesión sufrida por la víctima debe estar acreditada pues el daño y la causalidad son requisitos necesarios para la atribución de la responsabilidad. (van Dam, 2013, p. 347)

²⁰ Tamayo, T2, 2011: 329



F. ANLA CUMPLIÓ INTEGRALMENTE SUS FUNCIONES

El ANLA ha sido probo y absolutamente diligente en el seguimiento del instrumento ambiental. Debe anotarse que en toda la demanda no existe reproche o reparo sobre este punto, precisamente porque no tiene relación alguna con los eventos que pretenden tenerse como fuente del daño.

Por su parte y considerado lo pertinente a la presunta infracción de normas ambientales de forma diligente, la Autoridad dio apertura al proceso sancionatorio ambiental como quedó ampliamente expuesto en el presente escrito.

G. ANLA NO TIENE RELACIÓN CON LAS DECISIONES A RIESGO ADOPTADAS POR EL TITULAR DEL PROYECTO.

Las decisiones de ejecución y operación del proyecto sobre los asuntos que pudieron ser desencadenantes de la contingencia no son de participación de ANLA. Son decisiones autónomas y de exclusiva responsabilidad del titular de la licencia y ejecutor del proyecto. Las consecuencias del riesgo realizado y sus contingencias no pueden ser extendidas al ANLA.

H. LA REPOSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL NO ES FUENTE DE ENRIQUECIMIENTO SIN JUSTA CAUSA

Ante la inexistencia de elementos de juicio que soporte con suficiencia los elementos estructuradores de la responsabilidad de la entidad que represento, solicito comedidamente al honorable despacho así lo declare y de este modo se evite que la figura invocada en la demanda se convierta en fuente de enriquecimiento sin justa causa.

I. EXCEPCIÓN GENÉRICA

Como todo proceso contencioso de carácter declarativo pido respetuosamente al honorable Tribunal que en caso de encontrarse acreditada alguna circunstancia que libere al ANLA proceda con su declaración.

III. CONCLUSIÓN

Con fundamento en todo lo expuesto, se concluye y aclara que:

1. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales carece de legitimidad en la causa por pasiva para ser vinculada al presente trámite judicial.

2. La entidad ha dado cumplimiento a sus funciones y competencias legales, de manera tal que no existe y no se ha probado conducta de acción u omisión que se pueda endilgar a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales en los hechos que son objeto de este proceso, contrario a ello, queda demostrado que la entidad ha adelantado el respectivo seguimiento y control del proyecto con el fin de minimizar el impacto ambiental y garantizar el cumplimiento del instrumento ambiental.

3. No hay un nexo de causalidad respecto del presunto daño alegado y las funciones y competencia de la ANLA, por cuanto la operación de los proyectos objeto de licenciamiento, y las actuaciones en torno a los mismos, son del resorte exclusivo del titular de la licencia ambiental.

4. No existen medios probatorios idóneos que permitan estructurar la responsabilidad patrimonial de mi defendida, al tratarse de una reclamación por daños, no puede dejar de mencionarse que, de las pruebas aportadas con la demanda resultan absolutamente insuficiente para establecer la existencia y extensión de un daño antijurídico resarcible, esto es; cierto, directo y personal.

Es así como frente a las pretensiones incoadas por los demandantes sobre el pago de indemnización por los presuntos daños y perjuicios alegados, y de acuerdo con las funciones asociadas a la ANLA es improcedente la vinculación y declaración de responsabilidad alguna de la entidad, por cuanto la autoridad no tiene injerencia en la presunta causa del daño.

IV. PETICIÓN FINAL

Me opongo a todas y cada una de las pretensiones solicitadas en la demanda, en contra de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, por carecer de fundamento fáctico y jurídico, en consecuencia, solicito respetuosamente que la ANLA sea desvinculada del presente trámite por carencia de legitimidad en la causa por pasiva como se ha explicado a lo largo de este escrito.

Ante la inexistencia de elementos de juicio que soporte con suficiencia los elementos estructuradores de la responsabilidad de la entidad que represento, solicito comedidamente al honorable despacho así lo declare.

VI. ANEXOS

Acompaña a este pronunciamiento la siguiente documentación que da cuenta de las actuaciones adelantadas por la Entidad:



1. Expediente LAM0150, correspondiente a la licencia ambiental otorgada a la sociedad American Port Company Inc para la construcción y operación del puerto carbonífero ubicado en la ensenada de Alcatraz jurisdicción del municipio de Ciénaga (Magdalena), en donde se encuentra todos los autos y conceptos que se han mencionado a lo largo del escrito.

Lo anterior sin perjuicio de que el expediente ambiental ya haya sido previamente aportado con la contestación de la demanda al radicado 2015-00232 que se encuentra acumulado a este proceso.

2. Expediente sancionatorio con ocasión a la contingencia presentada expediente sancionatorio SAN0297-00-2019.
3. Sentencia del 30 de julio de 2020, proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección B, en el proceso con radicado 25000-23-41-000-2015-00412-00

VI. NOTIFICACIONES

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales -ANLA- recibe notificaciones en el correo electrónico: notificacionesjudiciales@anla.gov.co; jujimenez@anla.gov.co y a la dirección física Carrera 13 A No. 34 – 72 Edificio 13 35 Pisos 8 al 11, en Bogotá D.C.S

Atentamente,



JUAN CARLOS JIMÉNEZ TRIANA

CC. No. 1.015.407.639.

TP. 213.500 del C.S. de la J.

