

REGULACIÓN COLOMBIANA RESPECTO A LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE EN CUANTO A SINIESTROS MARÍTIMOS*

MAURICIO CARVAJAL GARCÍA
FELIPE NARIÑO ALCOCER
ANDRÉS FELIPE OSPINA ALGARRA

SUMARIO

INTRODUCCIÓN

1. ENTES ENCARGADOS DEL CONTROL DEL MEDIO AMBIENTE MARÍTIMO
 - 1.1. Dirección General Marítima y Armada Nacional
 - 1.2. Dirección General Marítima (DIMAR)
2. CONVENIOS INTERNACIONALES ADOPTADOS POR COLOMBIA
3. LEGISLACIÓN COLOMBIANA
4. PRONUNCIAMIENTOS JURISPRUDENCIALES SOBRE CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO
5. PROCESO DE INVESTIGACIÓN POR ACCIDENTES O SINIESTROS MARÍTIMOS
6. CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFÍA

* Trabajo presentado al Departamento de Sociología y Política Jurídica Ildiko Sgedy-Mazak, Bogotá, noviembre 28 de 2004.

1. INTRODUCCIÓN

A través de los años el ser humano ha explotado sin discriminación alguna los recursos del planeta. Como resultado de esto se han presentado daños en el ecosistema que son tal vez irreversibles. Desafortunadamente tardamos muchos años, tal vez siglos para entender que muchas de las actividades realizadas por el hombre generaban perjuicios inimaginables al planeta. Por el creciente desarrollo industrial que se presenta actualmente en el mundo, el ecosistema se ha visto afectado por diferentes abusos realizados hacia la naturaleza, como ejemplo, se encuentran abusos como la tala de árboles, la contaminación del aire, los desperdicios tóxicos e infinidad de actividades realizadas a diario, las cuales llevaron al legislador a tomar la decisión de crear leyes que regulen esta situación para así, evitar que se continúe abusando de los beneficios que nos da el planeta.

Esta situación que nos afecta a todos da pie para realizar una investigación en uno de los muchísimos campos que ponen en grave riesgo el equilibrio del ecosistema. El creciente tráfico marítimo y la diversidad de cargas que se transportan en los barcos, ha enviado una señal de alerta a la comunidad internacional y también a Colombia, para iniciar complejos programas de regulación, vigilancia y prevención de desastres ecológicos, ya sea por actos negligentes de los transportadores o en su defecto por siniestros marítimos.

El tema de este trabajo, se referirá tanto a los daños causados al medio ambiente por el creciente tráfico marítimo, como a la investigación y las sanciones que se le otorga a quienes son responsables por la contaminación del mar ya sea por “accidentes o siniestros marítimos”.

Además, se pretende analizar la repercusión que tienen los daños causados en el medio ambiente por las razones antes mencionadas y las mejoras que surgen debido a la regulación que hace la legislación colombiana al respecto, para así, poder hacer un contrapeso a los daños que se están causando debido al creciente desarrollo económico.

El objetivo específico de este trabajo es estudiar tanto las fuentes doctrinales como legales que se ocupan de la investigación y regulación del tema sometido a estudio, para así, lograr entender el impacto causado por el creciente tráfico marítimo en cuanto a la contaminación ambiental.

El resultado al cual se espera llegar luego de este trabajo es el de lograr estudiar a fondo la problemática de la cual se habló anteriormente y además hacer un recorrido por las normas que regulan el transporte marítimo (en cuanto a

contaminación se refiere) y así poder concluir si dichas normas son eficientes o si tal vez se pudiera plantear un sistema más estricto para proteger el porvenir del medio ambiente y hacer posible una relación armónica entre el medio ambiente y la realidad comercial de nuestra sociedad.

1. ENTES ENCARGADOS DEL CONTROL DEL MEDIO AMBIENTE MARÍTIMO

1.1. Dirección General Marítima y Armada Nacional

Tras la evidente necesidad de crear una legislación eficiente para la protección del medio ambiente, surgieron ciertas entidades a las cuales se les delegó la competencia para proteger el medio ambiente marítimo y sobre todo para evitar posibles situaciones que pusieran en riesgo el equilibrio de este importantísimo ecosistema.

“Desde su creación en 1952, la Dirección General Marítima ha dirigido grandes esfuerzos hacia la prevención, preservación, protección y conservación del medio ambiente marino, en cumplimiento del mandato legal”¹.

Fue así —con la creación de la Dirección General Marítima— como se dieron los primeros pasos para la protección del sistema ecológico marino colombiano, y luego tras el paso del tiempo se vio la necesidad de ampliar tanto la legislación como el número de entes encargados de la protección de dicho bien, por tanto, se dio paso después de tan largo proceso a la promulgación de la Ley 99 de 1993, por medio de la cual se creó el Ministerio del Medio Ambiente. Con la promulgación de esta ley, se marcaron pautas importantes para la regulación del tema sometido a estudio; tal vez el punto más importante al que hace referencia esta ley es a la competencia que se le otorga a la Armada Nacional en cuanto al control y vigilancia del medio ambiente marítimo². A su vez, el decreto 1874 de 1979 le otorga funciones al cuerpo de guardacostas de la Armada Nacional colombiana en cuanto a la protección del medio ambiente se refiere.

Se puede concluir de este artículo que al tener la Armada Nacional competencia para el control y vigilancia del medio ambiente, habrá de cierta forma un poder

1 <http://www.dimar.mil.co/secciones/actividades/medioambiente/medioambiente.htm>

2 Artículo 103 de la Ley 99 de 1993 (...) la Armada Nacional tendrá a su cargo el ejercicio de las funciones de control y vigilancia en materia ambiental y de los recursos naturales, en los mares y zonas costeras, así como la vigilancia, seguimiento y evaluación de los fenómenos de contaminación o alteración del medio marino.

coercitivo que si bien no eliminará el problema por lo menos dificultará la consumación de este tipo de actividades por parte de los agentes que durante décadas se habían acostumbrado a realizar todo tipo de conductas contrarias a la ley —en materia ambiental— sin tener el control de nadie.

Además del control que podría realizar la Armada se ha venido desarrollando una serie de investigaciones científicas para tener una visión real del problema. Estas investigaciones son realizadas tanto por la Armada Nacional, la Dirección General Marítima y otra serie de entidades privadas tanto nacionales como internacionales. Las investigaciones se realizan en dos centros científicos creados por el Estado.

“Centro de Investigaciones Oceanográficas e Hidrográficas (CIOH), en el Atlántico; Centro de Control de la Contaminación del Pacífico (CCCP); y de las capitanías del puerto, respectivamente”³.

A raíz de las investigaciones realizadas en los centros científicos antes mencionados se ha llegado a la conclusión que las fuentes de contaminación que más afectan el medio ambiente marino colombiano son los “hidrocarburos, pesticidas, metales pesados y materia orgánica”⁴. Estos productos se introducen al mar por medio de los buques de las construcciones que se realizan en la costa, de la explotación económica de los recursos marinos, de la desembocadura de ríos contaminados en el lecho marítimo, etc.

La incorporación de estos materiales terriblemente nocivos para la ecología han causado cambios significativos en el sistema marino; cambios que están generando daños irreversibles en el frágil sistema ecológico como también deslumbrantes costos económicos.

1.2. Dirección General Marítima (DIMAR)

La Dirección General Marítima es el ente de mayor importancia en cuanto a la protección del medio ambiente marino como de muchas otras cosas, tal como lo describe el artículo 5 del decreto ley 2324 de 1984:

3 *Op. cit.*

4 *Ibidem.*

“le corresponde promover el desarrollo de la investigación científica marina y el aprovechamiento de los recursos del mar; aplicar, coordinar, fiscalizar y hacer cumplir las normas nacionales e internacionales tendientes a la preservación y protección del medio marino; autorizar y controlar las concesiones y permisos en aguas, terrenos de bajamar, playas y demás bienes de uso público de las áreas de su jurisdicción; autorizar y controlar los trabajos de dragado, relleno y otras obras de ingeniería oceánica en su jurisdicción, y adelantar y fallar las investigaciones por violaciones de normas de marina mercante incluida la contaminación marina”⁵.

DIMAR como autoridad marítima nacional es el ente de mayor importancia en cuanto a las actividades marítimas se refiere, por tanto para poder ejercer eficientemente su función, otorga competencia a las capitanías de puerto para que ejerzan la vigilancia y control de la jurisdicción que a cada una de éstas corresponde.

Es función de las capitanías de puerto controlar y vigilar a los buques y todo tipo de nave acuática tanto de su arribo a puerto como en el momento de zarpar, momento en el cual se encarga por medio de sus funcionarios de realizar inspecciones a las naves garantizando así que éstas cumplen los requisitos exigidos por la legislación nacional e internacional que procuran que el tráfico marítimo sea completamente seguro, para que de esta forma se eviten siniestros que lleven a la contaminación del lecho marítimo.

DIMAR además de regular el transporte marítimo se encarga del control de las zonas costeras, previniendo que las actividades que se realizan en ellas tales como construcciones, explotación turística, etc., interfiera en los esfuerzos para proteger el medio ambiente con el mal uso de las costas. Por tal motivo, DIMAR

“ejerce control sobre el uso y goce de las aguas marinas, playas y terrenos de bajamar así como de las riveras de los ríos bajo su jurisdicción”⁶.

El mecanismo que usa esta entidad para ejercer el control sobre estos bienes públicos es mediante el otorgamiento “de concesiones, autorizaciones y/o permisos de construcción en ellos”⁷.

En dichos permisos la Dirección General Marítima, indica cuáles son las pautas que deben seguir los particulares para la construcción, explotación económica, transporte marítimo, etc., para así crear una cierta armonía entre las actuaciones humanas y la protección del medio ambiente.

5 Decreto ley 2324 de 1984 artículo 5.

6 www.armada.mil.gov

7 *Ibidem*.

La Dirección General Marítima en su afán por crear instrumentos para contrarrestar los efectos de la contaminación marina, creó el Plan Nacional de Contingencia (PNC) por medio del decreto 321 de 1999. La finalidad de dicho instrumento es integrar los esfuerzos públicos y privados para la adecuada prevención y atención de situaciones de desastre o calamidad. Desastres tales como:

“derrames de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas en aguas marinas, fluviales y lacustres”⁸.

Por medio del Plan Nacional de Contingencia se busca prevenir desastres como los anteriormente mencionados y tener mecanismos de reacción para que en el evento en que un desastre de éstos llegase a suceder, las consecuencias fuesen mínimas.

2. CONVENIOS INTERNACIONALES ADOPTADOS POR COLOMBIA

DIMAR es también el encargado de garantizar el cumplimiento de los tratados internacionales adoptados por Colombia, los cuales fijaron la pauta para el inicio del desarrollo legislativo en cuanto a protección del medio ambiente marino se ha realizado en Colombia. Además cumple la función de asesoría en los grupos de trabajo interinstitucionales los cuales son coordinados por los ministerios de Relaciones Exteriores, el del Interior, y del Medio Ambiente, buscando así definir la adopción de nuevos instrumentos internacionales que protejan el medio ambiente o para fijar la posición del Estado colombiano en una determinada posición.

Los convenios internacionales realizados en el transcurso del tiempo se fijan de acuerdo a los acontecimientos históricos en los cuales se ha visto afectado el medio ambiente marítimo

“podemos citar el de responsabilidad civil por derrames de hidrocarburos de 1966 y sus protocolos de 1976 y 1992, el convenio para la constitución de un fondo internacional para la indemnización de daños causados por derrames de hidrocarburos en el mar de 1971 y sus protocolos del 1976 y 1992, la convención sobre humedales (RAMSAR), el convenio de Basilea, el tratado antártico, el convenio sobre consentimiento fundamentado previo para plaguicidas y sustancias químicas objeto del comercio internacional, el convenio del gran Caribe para la protección y desarrollo del medio marino y la convención de Lima e instrumentos complementarios de la comisión permanente del Pacífico Sur, sobre el mismo tema”⁹.

8 Decreto 321 de 1999.

9 Ibídem.

Colombia a través de DIMAR, adoptó la ejecución de una estrategia nacional en la cual se implementó el MARPOL 1973/1978, el cual es el instrumento internacional más importante en el ámbito de la protección marina. Esta estrategia se constituyó por medio del Ministerio de Transporte y del Medio Ambiente, la Superintendencia de Puertos y la Comisión Colombiana del Océano, la cual tenía por objeto la prevención y la lucha contra la contaminación marina proveniente de los buques. El MARPOL fue aceptado por el Consejo Nacional Ambiental en mayo de 2001.

Después de varios años en el país se adquirió la conciencia de la protección del medio ambiente marítimo, y dada la problemática que se producía por medio de los siniestros en aguas colombianas el país, por medio de DIMAR se vinculó al Acuerdo Regional de Viña del Mar, el cual se refería a los mecanismos de supervisión que debería adoptar el Estado rector del puerto, con el firme objetivo de verificar el estado de los buques, la validez de los certificados y la seguridad del equipo y la tripulación según como lo afirmaba la Organización Marítima Internacional (OMI).

A raíz de esto DIMAR en 1997 nombró a los inspectores de puerto en Cartagena, Barranquilla, Buenaventura y Santa Marta. Dos años más tarde con el objetivo de cumplir los objetivos adquiridos, DIMAR amplió la cobertura de los puertos nombrando inspectores en Coveñas y Puerto Bolívar.

La Dirección de Control Ambiental fue creada en 1999 de la cual se ocupa la Armada Nacional, la cual vela por el cumplimiento de los deberes y obligaciones ambientales de cada una de las unidades que están a cargo de esta institución militar. De esta forma se puede concluir que la Armada Nacional a través de DIMAR cumple a cabalidad sus funciones por medio de la Dirección de Control Ambiental y de la vigilancia que ésta realiza en tierra y en alta mar.

El convenio MARPOL 1973/1978 el cual es internacionalmente conocido como “convenio para prevenir la contaminación por buques”, fue adoptado por la Ley 12 de 1981, obligando así a todos los buques que por sus características específicas de diseño y construcción puedan llegar a contaminar el medio marino.

El convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados en las aguas marinas por hidrocarburos fue aprobado por la Ley 523 de 1999. El objetivo principal de este tratado es que por medio del propietario del buque se les indemnice a todas las personas que resultaron perjudicadas por la contaminación de hidrocarburos.

El convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados debido a la contaminación de hidrocarburos fue

adoptado también por la Ley 523 de 1999 la cual, siendo un complemento del convenio anteriormente mencionado actúa en el evento en el cual, cuando la indemnización que debe ser efectuada por parte del dueño del buque no es suficiente, el fondo de indemnización de este convenio entra a subsidiar el monto indemnizatorio.

3. LEGISLACIÓN COLOMBIANA

Colombia por medio de su legislación ha adoptado diferentes tratados y ha creado mecanismos de prevención de desastres marítimos. También como se puede observar en la Ley 99 de 1993, se creó el Ministerio del Medio Ambiente y en esta misma ley se le otorgan facultades a la Armada Nacional, para ejercer el control y la vigilancia contra la contaminación de nuestras aguas.

La Ley 99 de 1993, por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, es una de las leyes con más relevancia en el tema de la protección del ambiente marítimo. En su artículo 103 que reza así:

“Las Fuerzas Armadas velarán en todo el territorio nacional por la protección y defensa del medio ambiente y los recursos naturales renovables y por el cumplimiento de las normas dictadas con el fin de proteger el patrimonio natural de la nación como elemento integrante de la soberanía nacional. La Armada Nacional tendrá a su cargo el ejercicio de las funciones de control y vigilancia en materia ambiental y de los recursos naturales, en los mares y zonas costeras, así como la vigilancia, seguimiento y evaluación de los fenómenos de contaminación o alteración del medio marino”¹⁰.

Con respecto a lo anterior, vemos cómo se le otorga una facultad directa de protección del medio marino a las Fuerzas Armadas, las cuales deben velar por el cumplimiento de las diferentes normas que se dictan de protección ambiental, haciendo un énfasis en las medidas de protección del medio marino.

En el decreto 1879 de 1979, por medio del cual se crea el cuerpo de guardacostas encontramos que se tiene una relación con la ley anteriormente mencionada. Este cuerpo según el artículo 1 de este decreto se le denomina como dependiente de las Fuerzas Armadas, y tiene como responsabilidad:

“contribuir a la defensa de la soberanía nacional, controlar la pesca, colaborar con la Dirección General de Aduanas en la represión del contrabando, efectuar labores de asistencia y rescate en el mar, proteger el medio marino contra la contaminación, proteger

10 Ley 99 de 1993, artículo 103

a los buques y a sus tripulaciones de acuerdo al derecho internacional, controlar y prevenir la inmigración o emigración clandestinas, contribuir al mantenimiento del orden interno, proteger los recursos naturales, colaborar en las investigaciones oceanográficas e hidrográficas, controlar el tráfico marítimo, colaborar en todas aquellas actividades que los organismos del Estado realicen en el mar, colaborar con los particulares en las actividades legítimas que realicen en el mar”¹¹.

Por medio de la Ley 12 de 1981, Colombia adopto el convenio de MARPOL, el cual consta de:

“20 artículos, 2 protocolos que tratan de los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales y del arbitraje y 6 anexos que contienen normas para la prevención de la contaminación por hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas transportadas a granel, sustancias perjudiciales en bultos, aguas sucias y basuras”¹².

En la Ley 523 de 1999 Colombia adoptó el Protocolo de 1992 el cual es la enmienda del convenio constitutivo del fondo internacional de indemnización de daños por contaminación de hidrocarburos de 1971 y adopta también el Protocolo de 1992 el cual es la enmienda del convenio internacional sobre la responsabilidad civil nacida de daños debido a contaminación por hidrocarburos en 1969.

Por medio del decreto 321 de 1999 Colombia creó el plan nacional de contingencias contra derrames de hidrocarburos, derivados y sustancias nocivas. Uno de los objetivos del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres, es:

“garantizar un manejo oportuno y eficiente de todos los recursos humanos, técnicos, administrativos y económicos que sean indispensables para la prevención y atención de las situaciones de desastres”¹³.

Se pretende que este decreto actúe como instrumento rector del diseño y realización de actividades dirigidas a prevenir, mitigar y corregir los daños que se pueden ocasionar en el medio ambiente marítimo.

Así pues, vemos cómo la legislación colombiana adopta controles para la protección del medio ambiente marítimo, cómo por medio de leyes también podemos ver la adopción de diferentes protocolos y convenios internacionales que buscan la

11 Decreto 1879 de 1979, artículo 2.

12 www.dimar.mil.co

13 Decreto 321 de 1999.

protección del mar, asimismo vemos cómo Colombia crea cuerpos y delega funciones de control a la Armada Nacional para el control y vigilancia del medio ambiente. De la misma forma, Colombia por medio del decreto 321 de 1999 crea el plan nacional de contingencias, el cual está diseñado para prevenir desastres, o en el momento que llegase a ocurrir uno de éstos, el país se encuentre preparado para la atención del mismo.

4. PRONUNCIAMIENTOS JURISPRUDENCIALES SOBRE CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO

Como hemos podido ver el desarrollo legal acerca de esta materia, en nuestro país es relativamente nuevo, y por tal razón son escasos los pronunciamientos o decisiones que han tomado las cortes de nuestro país sobre el tema, y más si limitamos éste, a fallos que hayan proferido en cuanto a contaminación del medio marino.

A continuación haremos referencia a tres sentencias emitidas tanto por el Consejo de Estado como de la Corte Constitucional, las cuales creemos tienen la mayor relevancia sobre este tema en particular.

a. Concepto del 30 de septiembre de 1994 —Consejo de Estado—

Mediante ponencia del consejero HUMBERTO MORA OSEJO, número de radicación 639, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado,

“Estudió la alegada incompatibilidad que podría llegar a existir entre las funciones de la corporación para el desarrollo sostenible del archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Coralina), creada por la Ley 47 de 1993, en el sentido de proteger el medio ambiente en el archipiélago y dirigir el ordenado aprovechamiento del suelo y de los recursos marinos, con la función de DIMAR de autorizar y controlar las concesiones para el uso de las playas y terrenos de bajamar, prevista en el artículo 5°, numeral 21 del decreto ley 2324 de 1984”¹⁴.

La consulta fue presentada respecto de la Ley 47 de 1993, sin embargo el concepto abarcó el conflicto que podría existir con la Ley 99 de 1993, el cual, como vimos anteriormente, es el Estatuto General del Medio Ambiente.

14 GUZMÁN, JOSÉ VICENTE, *La jurisdicción marítima en Colombia*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2002.

La Sala estableció que entre estas normatividades no existía ningún tipo de conflicto, ya que el artículo 31 parágrafo 2 de la Ley 99 de 1993, dispone que DIMAR continuará otorgando las concesiones y permisos para la ocupación temporal de las playas y terrenos de bajamar, contando para esto con la previa declaratoria de viabilidad ambiental expedida por la Corporación Autónoma Regional de la respectiva jurisdicción.

b. Sentencia del 26 de octubre de 2000 —Consejo de Estado—

Esta sentencia trata el tema a las investigaciones por construcciones indebidas en terrenos y playas de bajamar, mediante la cual se resolvió una acción popular interpuesta por la comunidad de Manzanillo del Mar, en Cartagena, Bolívar.

Este caso involucraba la erosión de una extensa zona de playa, de igual manera intervino la Corporación Autónoma Regional del Canal del Dique (CARDIQUE), al conocer las quejas que le fueron formuladas por los demandantes.

Por otro lado, la sentencia también hace un pronunciamiento sobre la delimitación de competencias entre las corporaciones autónomas regionales y DIMAR, en relación con el control de la contaminación marina.

Pronunciamientos del Consejo de Estado sobre el tema:

“La complejidad del asunto requiere en primer lugar determinar cuáles son las entidades encargadas de otorgar las respectivas concesiones y a renglón seguido cuáles deben ejercer funciones de inspección, vigilancia y control, con el propósito de verificar que los trabajos ejecutados cumplan con las especificaciones señaladas por la Dirección General de Marítima” (aparte de la sentencia).

En general todas las corporaciones autónomas, tienen por objeto la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos sobre el medio ambiente y recursos naturales renovables en el ámbito regional. Aunque también el artículo 31 de la Ley 99 de 1993, establece otras funciones tales como, las de otorgar concesiones, permisos, autorizaciones y licencias ambientales requeridas por la ley, para el uso, aprovechamiento o movilización de los recursos naturales renovables o para el desarrollo de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente

Asimismo la ley anteriormente citada determinó que deberán ejercer las funciones de evaluación, control y seguimiento ambiental de las actividades de explotación,

exploración, beneficio, transporte, uso y depósito de los recursos renovables, entre otras”¹⁵.

“Las corporaciones autónomas regionales además de diseñar políticas, planes y proyectos sobre el medio ambiente, les corresponde conceder las licencias ambientales y ejercer funciones de control y seguimiento ambiental, en cambio, a la Dirección General Marítima y portuaria DIMAR le corresponde autorizar y controlar las concesiones y permisos en las aguas, terrenos de bajamar, playas, dragados, relleno y demás obras de ingeniería oceánica en los terrenos de bajamar , playas y demás bienes de uso público de las áreas de la jurisdicción” (aparte de la sentencia).

En esta sentencia se reitera lo establecido por el concepto omitido por el Consejo de Estado el cual estudiamos anteriormente, sin embargo, esta sentencia deja un vacío ya que no establece quién es el ente competente para controlar el uso de las concesiones otorgadas, desde el punto de vista de los posibles daños al ambiente, ya que las entidades mencionadas tienen funciones, tienen responsabilidades en este sentido.

c. Sentencia C-212 del 22 de abril de 1994 —Corte Constitucional—

Esta sentencia es sin lugar a dudas la más importante sobre este tema, ya que, hace un análisis de la jurisprudencia sobre la naturaleza jurídica de las investigaciones que adelanta la autoridad marítima por accidentes y siniestros marítimos. En este fallo la Corte Constitucional declaró conformes a la Constitución, las normas del decreto ley 2324 de 1984.

La Corte las califica como una atribución excepcional de funciones judiciales a una autoridad administrativa, que cumple con los presupuestos establecidos en el artículo 116 de la Carta Política; concordando este pronunciamiento con lo dicho por el Consejo de Estado, en sentencias sobre accidentes y siniestros marítimos. En lo referente a las investigaciones por contaminación ambiental marina la Corte dijo lo siguiente:

“Debe tenerse en cuenta, además, que en varios convenios internacionales el Estado colombiano ha asumido la obligación de prevenir y reprimir la contaminación del medio marino.

15 *Ibidem*, pág. 168.

A nivel mundial se tiene, por ejemplo, el convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por contaminación del agua de mar por hidrocarburos, celebrado en 1969 y adicionado mediante protocolo suscrito en 1976; el convenio internacional para prevenir la contaminación del mar por buques (MARPOL), pactado en 1973 y adicionado mediante protocolo en 1978; y el convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar, celebrado en 1874 y adicionado mediante protocolo en 1978.

A nivel regional pueden mencionarse el convenio para la protección del medio marino y áreas marinas costeras del Pacífico suroeste de 1981; el acuerdo sobre la cooperación regional para el combate contra la contaminación marina por petróleo y otros factores nocivos en casos de accidente celebrado en 1981 y adicionado mediante protocolo de 1983; y el convenio para la protección y ordenamiento del medio marino y zona costera del Gran Caribe de 1981, así como el protocolo de cooperación para combatir los derrames de hidrocarburos, suscrito en 1983.

No podría Colombia cumplir estos convenios internacionales si no fuera por la atribución de competencias especiales en la materia a un organismo cuyas actividades y experiencia le permiten fallar con mayor conocimiento de causa como es el caso de la Dirección General Marítima y Portuaria.

Entonces lejos de reñir con la Constitución, las disposiciones acusadas la desarrollan, específicamente respecto de lo contemplado en el artículo 226 de la Carta, que señala la materia ecológica como una de aquéllas respecto de las cuales el Estado debe promover la internacionalización de sus relaciones sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional¹⁶.

Con este ejemplo se ve claramente cómo la Corte ha respaldado el ejercicio de facultades judiciales por parte de la autoridad marítima, tanto en el evento de accidentes y siniestros marítimos como en los casos de contaminación ambiental marina.

5. PROCESO DE INVESTIGACIÓN POR ACCIDENTES O SINIESTROS MARÍTIMOS

Debido al constante crecimiento del tráfico marítimo en Colombia, cada día se hace más evidente la amenaza que se presenta por la grañidísima posibilidad que existe de que por un accidente o siniestro marítimo se contamine el medio ambiente. Por este motivo es que se cree necesario para efectos de la investigación explicar cuál es el procedimiento a seguir si la situación antes mencionada llegará a ocurrir.

16 Sentencia C-212 de abril 22 de 1994, Corte Constitucional.

La legislación colombiana regula todo lo pertinente a los accidentes y siniestros marítimos en el decreto ley 2324, en esta norma se encuentran tanto las definiciones como los procesos a seguir y además las sanciones que se le impondrá a la parte que resulte culpable.

Para iniciar la explicación de cómo debe ser el proceso de investigación de accidentes y siniestros marítimos es necesario primero definir lo que se entiende por tal concepto,

“se definen los accidentes o siniestros marítimos como aquéllos calificados como tales por la ley, los tratados internacionales, los convenios internacionales suscritos o no por Colombia y por la costumbre nacional a internacional.

De manera enunciativa, el artículo 26 dispone que se consideran accidentes o siniestros marítimos los siguientes:

- El naufragio.
- El encallamiento.
- El abordaje.
- La explosión o el incendio de naves o artefactos navales o estructuras o plataformas marinas.
- La arribada forzosa.
- La contaminación marina, a igual que toda situación que origine un riesgo grave de contaminación marina.
- Los daños causados por naves o artefactos navales a instalaciones portuarias¹⁷.

Una vez explicado qué se entiende por accidente o siniestro marítimo es posible dar inicio a la explicación del procedimiento que se debe seguir en caso de que una de estas situaciones ocurra.

Para efectos de la investigación de accidentes y siniestros marítimos son competentes —para realizar la investigación— tanto las capitanías de puerto (en primera instancia) como DIMAR (en segunda instancia).

17 GUZMÁN E. JOSÉ VICENTE, *La jurisdicción marítima en Colombia*, Universidad Externado de Colombia, pág. 76.

Además, DIMAR es competente para:

“investigar y fallar los accidentes y siniestros marítimos que ocurran fuera de la jurisdicción de DIMAR, cuando el primer puerto de recalada sea colombiano”¹⁸.

En caso de ocurrir un accidente, deberá abrirse un proceso de investigación para esclarecer la situación y hallar cuál de los agentes es el responsable del accidente, el proceso de investigación podrá iniciarse de distintas formas,

“la investigación puede iniciarse de oficio, mediante protesta presentada por capitán o capitanes de las naves, artefactos o plataformas involucradas, o bien por demanda presentada por persona interesada”¹⁹.

Los términos para iniciar un proceso de investigación por accidente o siniestro marítimo son muy estrictos, el proceso deberá iniciarse al día siguiente al accidente, al momento en que la embarcación llega a puerto o al momento en que se presenta la demanda.

Luego de iniciado el proceso se procede a notificar a las partes. Deberán recibir notificación del proceso que está en curso todas las personas que tengan un interés real en el proceso. Además, en el artículo 36 del decreto 2324 de 1984 se hace referencia a ciertos agentes los cuales tienen que ser notificados en todo proceso por accidente o siniestro marítimo, los agentes son los siguientes:

- “Capitán de la nave, o su armador, o su agente marítimo.
- Práctico o compañía de practicaje.
- Propietario o encargado de las plataformas o instalaciones.
- O bien, a los apoderados o representantes de cada uno de los anteriores”²⁰.

Una vez notificadas las partes que señala la ley, el capitán del puerto correspondiente podrá pedir la asesoría del Tribunal de Capitanes. El Tribunal de Capitanes está conformado por un grupo de personas las cuales deben cumplir con ciertas características, podrán ser miembros del Tribunal de Capitanes los:

18 *Ibidem*, pág. 76.

19 *Ibidem*, pág. 77.

20 *Ibidem*, pág. 77.

“capitanes de altura, ingenieros jefe, oficiales superiores de la Armada Nacional en servicio activo o en retiro, o peritos navales inscritos de categoría A”²¹.

La función del Tribunal de Capitanes es asesorar al capitán de puerto a esclarecer el proceso y a llevar la investigación con la asesoría de expertos en la materia.

Después de las etapas antes mencionadas se procede a dar inicio a la primera audiencia, esta audiencia deberá realizarse en la fecha y a la hora que se le haya notificado a las partes. La audiencia tiene varias etapas, la primera es la de *reconocimiento de la personería* en la cual el capitán de puerto revisará la asistencia de las partes notificadas, la segunda etapa es en la cual se hace *la declaración del estado de los hechos y las peticiones*, en esta etapa las partes expresan cómo fueron los hechos y le presentan sus pretensiones al capitán, la tercera etapa es en la cual se establecen las *garantías*, en esta etapa se garantiza que el responsable del accidente o siniestro marítimo pagará las indemnizaciones, multas y costas del proceso. Sin la constitución de dichas garantías la nave no podrá salir de puerto.

Para lo que concierne a la etapa probatoria se podrá hacer uso de todas las pruebas que son permitidas por el derecho procesal colombiano, no obstante,

“las investigaciones por accidentes y siniestros marítimos cuentan con la característica especial de la intervención del tribunal de capitanes, el cual, además de poder solicitar pruebas, está facultado para intervenir en su práctica, interrogar a las partes y a los testigos, y adicionalmente, el mismo tribunal produce un dictamen parcial que normalmente es prueba fundamental dentro del proceso”²².

Dentro de las características especiales del sistema marítimo, en cuanto a investigación por accidentes y siniestros se refiere, se destacan figuras interesantes, la primera es la *prueba parcial* mediante la cual las partes podrán solicitar el trabajo de peritos para practicar las pruebas en los eventos en los cuales los miembros del Tribunal de Capitanes no están en capacidad de dictar un concepto. La segunda figura es la de la *confesión ficta*, en la cual se entiende que al faltar una de las partes a la audiencia (sin justificación) se allanará a todas las pruebas que presenten en contra suya. El artículo 43 del decreto 2324 establece que además de las pruebas que se deben recaudar en el proceso, las partes deberán otorgar una serie de información para facilitar el proceso, dentro de esa información deberá incluirse una serie de hechos, los cuales son los siguientes:

21 *Ibidem*, pág. 78.

22 *Ibidem*, pág. 83.

- “El lugar y la hora del accidente o siniestro.
- La visibilidad, condiciones de tiempo y de mar.
- El estado del buque o buques y sus equipos.
- Los libros de bitácora y órdenes a las máquinas y/o registradores automáticos.
- Los certificados de matrícula y patentes de navegación.
- Los certificados de navegabilidad, seguridad y clasificación que se estimen necesarios.
- La licencia de navegación del capitán o capitanes de las naves y de las tripulaciones que se consideren pertinentes.
- El croquis sobre la carta de navegación del lugar del accidente o siniestro con indicación de tiempo, posición, rumbo, etc.”²³.

Una vez concluida la etapa probatoria, el capitán dicta su fallo y le concede a las partes tres días hábiles para presentar los alegatos de conclusión.

La capitanía de puerto es la encargada de fallar en primera instancia, el fallo lo deberá presentar diez días después de presentado el dictamen del Tribunal de Capitanes y concluida la etapa procesal de los alegatos de conclusión.

El fallo que expide el capitán debe seguir las condiciones que se indican en el artículo 48 del decreto 2324 y el cual indica que,

“el fallo debe ser motivado y contener:

- a. La declaración de culpabilidad y responsabilidad respecto de los accidentes investigados.
- b. El avalúo de los daños ocurridos en el accidente.
- c. La imposición de multas que fueren del caso, si se comprobaren violaciones a normas o reglamentos que regulan las actividades marítimas.

El artículo 66 establece que el capitán de puerto debe emitir su fallo en el término de seis meses contados a partir del auto que declaró abierta la investigación. Sin embargo, el

23 *Ibidem*, pág. 85.

fallo proferido fuera de este término es válido, pero el capitán de puerto está sujeto a las sanciones disciplinarias a que hubiera lugar”²⁴.

El fallo en primera instancia será notificado personalmente a las partes, éstas tendrán tres días hábiles para presentarse personalmente a la capitania, si no lo hacen, se publicará un edicto durante cinco días en la secretaría de la capitania de puerto.

En todo caso, es posible interponer recursos en contra del fallo de primera instancia. Se podrá interponer recurso de reposición o de apelación, si dicho recurso prospera, será DIMAR quien tenga competencia para fallar en segunda instancia.

El fallo de segunda instancia deberá cumplir con los mismos requisitos del fallo de primera instancia —es decir, con los del artículo 48— pero sin embargo, DIMAR podrá ratificar el fallo de primera instancia y además adicionarle conceptos a éste.

El Decreto 2324 en su artículo 70 regula el procedimiento que debe seguirse en el caso en el cual por un accidente o siniestro marítimo se produzca daños al medio ambiente. Según este artículo, la investigación que se debe iniciar si se contamina el medio marino deberá ser igual a la investigación que se inicia en el caso que ocurra un accidente o siniestro marítimo simple, es decir, el procedimiento que se explicó con anterioridad.

La diferencia entre estos dos procesos, es que en este proceso —en el cual se contamina el medio ambiente— además de las partes que se mencionan en el proceso de investigación por accidente y siniestros marítimos, deberán ser notificados otros agentes, los cuales se cree que son de gran importancia para el proceso, los agentes que se citan a la audiencia son los siguientes:

- “Al Procurador General de la Nación o al procurador regional o distrital, si los hubiere; o
- Al fiscal del Tribunal Superior del Distrito Judicial que corresponde a la jurisdicción de la capitania de puerto correspondiente”²⁵.

La razón por la cual se notifica a los anteriormente mencionados, es por que el medio ambiente debe ser protegido por la nación pues es de interés de todos los miembros del Estado colombiano conservar un ambiente sano, por tanto, estos

24 *Ibidem*, pág. 87.

25 *Ibidem*, pág. 92.

agentes deberán ser citados al proceso pues son ellos quienes se encargarán a nombre del Estado a garantizar un ambiente sano, es por este motivo que se considera que los funcionarios mencionados tienen un interés real en el proceso y deberán ser partícipes de él.

Por último, es de vital importancia mencionar que una vez terminado el proceso de investigación se procederá a hacer uso del artículo 80 del decreto 2324 el cual consagra cuáles son las sanciones que se le aplicarán a quien resulte responsable por la contaminación del medio ambiente, todo esto se fijará una vez concluya el proceso.

7. CONCLUSIONES

El 5 de julio de 2004 se celebró el Día Mundial del Medio Ambiente, el tema en esta oportunidad fue ¡Se buscan! Mares y océanos, ¿vivos o muertos?, debido a la importancia internacional que tienen los océanos en el mundo y a la situación en la que se encuentran en la actualidad, la cual si no se remedia de inmediato podría traer consecuencias funestas para el desarrollo sostenible. Con la celebración de este día, el mundo por unos instantes se concentró en una reflexión profunda acerca del tema y puso de relieve que las sociedades en cada rincón del mundo, no pueden seguir considerando a los mares, como un vertedero de desechos y una fuente inagotable de recursos, del cual pueden disponer a su antojo.

En la conmemoración de este día el secretario general de la ONU KOFI ANNAN dijo:

“Los mares y océanos del mundo están cada vez más degradados a causa de las aguas residuales sin tratar, la contaminación atmosférica, los efluentes industriales y el limo procedente de cuencas hidrográficas mal gestionadas. La sobrecarga de nitrógeno debida a los fertilizantes está generando un número cada vez mayor de “zonas muertas” faltas de oxígeno en las aguas costeras de todo el mundo. Los desechos que contienen los mares causan la muerte de hasta 1 millón de aves marinas y 100.000 mamíferos y tortugas marinos al año. Puesto que más del 40% de la población humana vive ya a menos de 60 kilómetros de la costa y el porcentaje no deja de crecer, es probable que estos problemas no hagan sino agudizarse. Además, aun cuando el alcance y la intensidad de las actividades de pesca comercial aumentan, las capturas mundiales de peces disminuyen. El ritmo a que se pesca casi las tres cuartas partes de las poblaciones de peces del mundo es superior al de su reproducción”.

Esto es sólo una muestra, del terrible daño que están sufriendo los mares y océanos en el mundo, sin embargo, dentro de nuestro país el panorama no es muy alentador, durante años el hombre y en especial los pobladores de las zonas costeras de nuestro país se han encargado de explotar los recursos marinos, debido a que éstos representan la mayor parte de sus ingresos y en el mar encuentran el centro de sus culturas e idiosincrasia. Para estos pobladores es claro, cuán importante es el mar y de alguna u otra forma lo respetan y en algunos lugares hasta llegan a rendirle culto, ¿pero qué pasa con el resto habitantes de nuestro país?

El Estado colombiano desde hace unos años para acá ha empezado a concentrar sus esfuerzos, en la lucha y control de los mares en nuestro país y ha tratado de generar en los nacionales una conciencia de respeto y cuidado hacia esta fuente de recursos como es el océano. El carácter estratégico de la biodiversidad le otorga un valor económico y político de primera instancia que no puede ser desaprovechado en un país como Colombia, con graves problemas económicos y sociales pero con una de las biodiversidades biológicas del mundo. El aprovechamiento de nuestra diversidad de la mejor manera posible, debería ser una política de Estado en Colombia, más eficaz, no sólo como alternativa económica, sino como alternativa social. Como vimos en el desarrollo de este trabajo los esfuerzos de nuestro país para regular de una manera más eficaz y global los conflictos marinos, por llamarlo de alguna forma, que se generan como consecuencia de la explotación del medio marino. Han logrado grandes metas y a través de algunas leyes y convenios internacionales, el país poco a poco está incursionando en la implementación de estas nuevas políticas y creando un derecho especializado que se encargue de regular las explotación y de aplicar las sanciones pertinentes en ocurrencia de desastres y abuso de la explotación de los recursos marinos realizadas en aguas territoriales.

Por último podríamos decir que resulta realmente imposible llegar a una única conclusión con este general estudio de los aspectos legales que rodean las actividades de explotación marina dentro de nuestro país, ya que como vemos y paradójicamente, Colombia siendo un país con tanta biodiversidad hasta ahora está desarrollando y adoptando medidas tendientes a proteger nuestros recursos, y por primera vez en muchos años, está tomando conciencia en sus habitantes de la importancia que el mar representa para un país.

Somos privilegiados al contar con tanta biodiversidad y sobre todo al tener a los dos océanos rodeando nuestro país, no podemos permitir que un regalo natural como éste, en algunos años, deje de ser un mar de sueños, esperanzas y el reflejo de un país que lo tiene todo, en un mar de desechos, contaminación y el reflejo de la capacidad de destrucción que tiene el hombre.

BIBLIOGRAFÍA

Consejo de Estado, concepto del 30 de septiembre de 1994.

Consejo de Estado, sentencia del 26 de octubre del 2000.

Constitución Política de Colombia, 1991, Editorial Temis S.A., 2002.

Corte Constitucional, sentencia C-212 de abril 22 de 1994.

Decreto 1879 de 1979.

Decreto 321 de 1999.

Decreto ley 2324 de 1984.

GUZMÁN, JOSÉ VICENTE, *La jurisdicción marítima en Colombia*, Universidad Externado de Colombia, Bogotá, 2002.

<http://www.dimar.mil.co/secciones/actividades/medioambiente/medioambiente.htm>

http://www.directemar.cl/spmaa/areas_trabajo/generalidades_OMI.htm

Ley 47 de 1993.

Ley 99 de 1993.

Nuevo Código de Comercio, 14ª edición, Editorial Unión Ltda., marzo del 2000.

www.armada.mil.gov

www.icamalaga.es/biblio/mate_d.htm

www.imo.org/about/mainframe.asp?topic_id=415

www.jurisint.org/pub/03/sp/doc/37.htm

www.justiniano.com/guia_usuario/contenidos.pdf

www.medioambiente.gov.ar/acuerdos/organismos/onu/onuomi.htm

www.sre.gob.mx/uaos/documentos/posicion_mex.doc

