



MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

RESOLUCION NUMERO

0745

05 AGO. 1998

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

EL MINISTRO DEL MEDIO AMBIENTE

En uso de sus facultades legales, conferidas por la Ley 99 de Diciembre 22 de 1993, el Decreto 1753 de 1994 y el artículo 50 del Código Contencioso Administrativo

CONSIDERANDO:

1. ANTECEDENTES

Que mediante Resolución No. 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 el **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** otorgó una licencia ambiental ordinaria a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para la ejecución de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del aeropuerto internacional El Dorado, localizado en la Ciudad de Santafé de Bogotá D.C.

Que mediante la Resolución 1389 del 22 de noviembre de 1995, este Ministerio, resolvió los recursos de reposición interpuestos por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y el señor **JOSÉ CIPRIANO LEÓN** en su condición de tercero interviniente dentro de la actuación administrativa que aquí se surte, modificando la Resolución 1330 de 1995, en el sentido de ampliar el plazo para el cumplimiento de algunas de las obligaciones impuestas en dicha providencia.

Que posteriormente mediante las Resoluciones 392 de 15 de abril, 768 de julio 19 de 1996 y 0598 del 2 de Julio de 1.997 se ampliaron los plazos para el cumplimiento de algunas de las obligaciones de la licencia ambiental, así como también se autorizaron nuevas obras.

Que mediante oficio SP- 98-300 de fecha 30 de marzo de 1.998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL** solicitó autorización para la repavimentación de la pista existente.

Que mediante oficio SP-98-395 del 24 de abril de 1998, recibido en este Ministerio el día 27 de Abril de los corrientes, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** hizo entrega a este Ministerio del documento denominado **Nuevo Estudio de Impacto de Ruido** realizado por el consorcio **IGA - EPAM LTDA**, donde se presentaron a consideración de este Despacho unos nuevos procedimientos de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad.

“Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición” **2603**

Que mediante oficio con SP-98-429 de fecha 13 de mayo de 1998, recibido en este Despacho el día 15 de mayo del presente año, el Doctor **ABEL ENRIQUE JIMÉNEZ NEIRA**, actuando en su calidad Director General de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, solicitó la modificación de la licencia ambiental, en los siguientes aspectos:

1.- Modificación del numeral 3.1 del artículo 3o de la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995, en el siguiente sentido:

a. Extender la fecha en que empieza a regir la prohibición de operar aeronaves de primera y segunda generación establecida a partir del 1o de enero del año 2000 hasta el 1o de enero del año 2003.

b. Corregir la expresión “aeronaves de primera y segunda generación”, por “aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de la Aviación Civil Internacional”.

2.- Modificación del numeral 3.2. del artículo 3o de la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995, en los siguientes aspectos:

a. Corregir la expresión “aeronaves de primera y segunda generación”, por “aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del Convenio de la Aviación Civil Internacional”.

b. A través de un concepto de interpretación se establezca que dicha restricción solamente opera para la segunda pista y que estas aeronaves pueden seguir utilizando la pista actual.

c. Se amplíe el plazo de operación de este tipo de aeronaves, hasta el primero de enero del año 2003.

3. Modificar el numeral 3.11 del artículo 3 de la Resolución No. 1330 del 7 de noviembre de 1995, de modo que se amplíe el plazo para la entrega del censo predial, hasta el día 30 de septiembre de 1998.

4.- Modificar el numeral 3.12 del artículo 3o de la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995, de tal forma que se acepte un nuevo cronograma de ejecución de las medidas de mitigación, el cual se realizaría de conformidad con el Nuevo Estudio de Impacto de Ruido, remitido a este Ministerio mediante el oficio SP-98-395 de fecha 24 de abril de 1998.

Que finalmente, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** aclaró que al entrar en operación la Segunda Pista no se doblan las operaciones en el Aeropuerto El Dorado, sino que las que actualmente se adelantan se distribuyen en las dos pistas con mejores condiciones ambientales por las barreras antiruido, los equipos de vuelo de última tecnología y los procedimientos aeronáuticos de aproximación y despegue que se diseñaron teniendo en cuenta que el impacto en la poblaciones de Fontibón y Engativá fuera menor.

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** sustentó en debida forma cada una de las peticiones formuladas en la solicitud de modificación de la licencia ambiental.

Celip

10896 2491
~~2881~~

2604

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

Que mediante el Auto 335 del 1º. De junio de 1998, la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio reconoció como terceros intervinientes dentro de la presente actuación a la Doctora **MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO**, en su condición de representante de la Asociación de Transportadores Aéreos Colombianos y al Doctor **NELSON CAICEDO RODRIGUEZ**, en su condición de Defensor del pueblo (E).

Que teniendo en cuenta lo solicitado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL** el **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** mediante la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, modificó parcialmente la Resolución No. 1330 del 7 de noviembre de 1995, en el artículo 3, numerales 3.1, 3.2, 3.5, 3.11, 3.12 y 3.16, además se autorizó el nuevo modelo de operación presentado por dicha entidad, se ordenó que las aerolíneas cumplieran con el procedimiento de despegue autorizado por dicha entidad aeronáutica, de igual, forma se amonestó a esa entidad por no haber expedido el acto administrativo que prohibiera la operación de aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional en el Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, se le formuló pliego de cargos por ese motivo y por no haber implementado las medidas de mitigación a las viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario que se encuentran con niveles de contaminación sonora en las localidades de Fontibón y Engativá, entre otras cosas.

Que mediante escrito de fecha 23 de junio de 1998, el señor **OSCAR GONZÁLEZ VILLAMIL**, actuando en su calidad de veedor ambiental de la localidad de Fontibón, solicitó a este Ministerio que se le tuviera como parte dentro de la actuación administrativa que aquí se surte en relación con el proyecto de la referencia y que en tal virtud, se le notificara personalmente la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998 emanada de este Ministerio, lo anterior de conformidad con el artículo 71 de la Ley 99 de 1993.

Que contra la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, dentro del término legal y con el cumplimiento de todos los presupuestos que establece el Código Contencioso Administrativo, presentaron recursos de reposición las siguientes personas y entidades: El señor **OSCAR GONZÁLEZ VILLAMIL**, actuando en calidad de veedor ambiental de la localidad de Fontibón, el Doctor **ABEL ENRIQUE JIMÉNEZ NEIRA**, en calidad de Director General de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, el Doctor **BERNARDO HENAO JARAMILLO**, actuando en calidad de apoderado de la **SOCIEDAD AERO TRANSCOLOMBIANA DE CARGA S.A. - ATC S.A.**, EL DOCTOR **ALFONSO RAMÍREZ VALDIVIESO**, quien actúa en nombre propio y como representante legal de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTE AÉREO - FEDEAREO**, la señora **INGRID INÉS FORERO FORERO**, actuando en calidad de ciudadana afectada y la Doctora **MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO**, quien actúa en condición de representante de la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES AÉREOS COLOMBIANOS - ATAC**.

Que mediante oficio No. 115300-866 del 24 de junio de 1998, recibido en este Ministerio el día 30 de junio de los corrientes, el Doctor **HUMBERTO PÉREZ APOLINAR**, actuando en condición de Director (E) de la Dirección de Infraestructura, Industria y Desarrollo Regional de la Contraloría General de la República, solicitó al Ministerio del Medio Ambiente que se le notificaran todas las instancias, incidentes y providencias que se profieran en relación con la Resolución No. 0534 de 1998, por medio de la cual se modificó parcialmente la licencia ambiental ordinaria otorgada a

Cely

10897 3-99
 2605

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica civil para el proyecto de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad.

Que mediante el Auto 381 del 01 de julio de 1998, la Subdirección de Licencias Ambientales del Ministerio del Medio Ambiente, reconoció como terceros intervinientes dentro de la actuación administrativa ambiental que aquí se adelanta al Doctor **ALFONSO RAMÍREZ VALDIVIESO**, quien actúa en nombre propio y en calidad de representante legal de la **FEDERACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTE AÉREO - FEDEAREO**, a la señora **INGRID INES FORERO FORERO**, en condición de veedora ambiental de Engativá y al Doctor **HUMBERTO PÉREZ APOLINAR**, en su condición de Director (E) de la **DIRECCIÓN DE INFRAESTRUCTURA, INDUSTRIA Y DESARROLLO REGIONAL DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA**.

Que mediante escrito de fecha 16 de julio de 1998, la Doctora **CLAUDIA MARCELA MALDONADO AVENDAÑO**, identificada con la cédula de ciudadanía No. 52.111.930 expedida en Bogotá, portadora de la Tarjeta Profesional de Abogada No. 85.724 del Consejo Superior de la Judicatura, solicitó a este Despacho se le reconociera como persona interesada dentro de la actuación administrativa ambiental que se surte en este Ministerio.

Que así mismo, mediante el Auto 469 del 30 de julio de 1998, la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio, reconoció como terceros intervinientes dentro de la actuación administrativa ambiental que aquí se surte, al señor **OSCAR GONZÁLEZ VILLAMIL**, en su calidad de veedor ambiental de la localidad de Fontibón y a la Doctora **CLAUDIA MARCELA MALDONADO AVENDAÑO**, quien actúa en las condiciones anotadas anteriormente.

Que la Subdirección de Licencias Ambientales de la Dirección General de Desarrollo Sostenible de este Ministerio, mediante el Concepto No. 356 del 30 de julio de 1998, dio respuesta a los planteamientos técnicos planteados por los recurrentes en los diferentes recursos de reposición.

Mediante oficios SP-98-705 del 6 de julio de 1998 y SP-98-815 del 3 de agosto de 1998 la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil solicitó nuevamente al Ministerio del Medio Ambiente autorización para realizar la repavimentación de la primera pista, para lo cual presentó tres alternativas de operación conjunta de las pistas con sus respectivas curvas de isoruido.

Que a continuación este Ministerio, procederá a resolver en forma individual todos y cada uno de los recursos interpuestos contra la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998.

2. RECURSO DE REPOSICIÓN PRESENTADO POR EL SEÑOR OSCAR GONZALEZ VILLAMIL.

Que mediante comunicación de fecha 23 de Junio de 1.998 el Señor **OSCAR GONZALEZ VILLAMIL**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 79.119.125 de Fontibón, interpuso recurso de reposición contra la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998 por medio de la cual se modificó parcialmente la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 proferida por este Ministerio.

2.1. Argumentos del recurso:

10898 2448
2503
~~3210~~

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2606

Que el citado recurso se fundamentó en los siguientes argumentos:

2.1.1.- En cuanto al artículo cuarto de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 (Restricción al Horario nocturno)

- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** nunca solicitó en su oficio 429 de mayo 17 del 98 el cambio del numeral 3.2. del artículo 3 de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995.

- De acuerdo con la resolución 8321 del 4 de Agosto de 1.983 los niveles de presión sonora (NPS) nocturnos son más estrictos y más restringidos con un valor máximo de 45 decibeles puros (dB (a)).

2.1.2. - En cuanto al artículo Quinto de la Resolución 534/98 (censo predial).

- No se debe dar mas plazos para el cumplimiento de esta obligación y como máximo se debe establecer el 30 de julio de 1.998.

- Se deben incluir las unidades de vivienda y servicio social y comunitario que estén por encima de 45 decibeles (A) en el horario nocturno y 65 en el horario diurno, con un monitoreo permanente en la localidad y mediciones representativas a la población afectada.

- Se debe cambiar la expresión Pro, por la palabra por.

2.1.3.- En cuanto al artículo Sexto ibidem. (Modificación del literal 3.12 de la Resolución 1330 de 1.995 . Medidas de Mitigación)

- Establece el recurrente que este fue tratado con anterioridad por el Ministerio del Medio Ambiente con las resoluciones 1389 del 22 de noviembre de 1995 y 392 de 1996, en las cuales se establecieron lineamientos y plazos muy complacientes para cumplir esta obligación por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

- Se determina que no se deben autorizar vuelos hasta cuando no estén mitigadas en su totalidad mínimo las 815 viviendas de uso habitacional y todas las de servicio social y comunitario.

- Se debe mantener la constante que por cada 41 viviendas mitigadas, se podrá realizar una operación. Estableciendo un plazo máximo hasta el 31 de diciembre de 1999 que incluya todas las viviendas de uso habitacional y comunitario del nuevo monitoreo que esté por encima de 45 decibeles.

- Se debe garantizar, que una vez realizados los métodos de control al agente contaminante ruido para las viviendas, los NPS no pasarán de los valores límites permisibles en horarios diurnos y nocturnos, su mitigación debe darse en decibeles puros (A,B,C,D) y no darse un parámetro mínimo de atenuación.

- Se indica igualmente que la atenuación debe tener soportes científicos y técnicos de eficiencia y calidad. Para estos se debe tener en cuenta: Distancia crítica,

Alup

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2607

constante de la vivienda, la onda acústica reflejada, onda acústica directa, el coeficiente de directividad, cono teórico y práctico, cálculo de atenuación al ruido.

- Se establece que no se deben anular los parámetros de: Tipo de edificación, distancia a la pista, dirección del ruido hacia la vivienda, materiales de construcción de la vivienda y espacios abiertos.

- Los monitoreos deben ser permanentes y la idoneidad de las personas que los realicen cumplirán los requisitos de la Resolución 8321 de 1.983. Al respecto el Ministerio no se ha pronunciado sobre este tema y tampoco sobre la Ley 80 de 1.993. Además se deben tener en cuenta las legislaciones y recomendaciones internacionales para los estudios de ruido.

2.1.4. En cuanto al Artículo Séptimo de la Resolución 534 de 1.998 (Medidas de mitigación)

- Establece el recurrente que en cuanto a las viviendas en primera instancia se mitigarán las que se encuentran por encima de 45 dB (A) NPS horario nocturno y 65 dB (A) NPS horario diurno; debiéndose involucrar las manzanas con códigos actualizados a la fecha y planos igualmente actualizados.

- Así mismo manifiestan que al plano del Ministerio del Medio Ambiente le hacen falta predios a los cuales se les deben implementar las medidas de mitigación.

2.1.5. En cuanto al artículo Octavo de la Resolución 534 de 1.998 (Talleres con la comunidad)

- En cuanto a los talleres determinan que deben ser realizados antes de las medidas de mitigación. Cuestión sobre la cual este Ministerio ya había trazado en otras oportunidades los lineamientos respectivos a través de resoluciones con plazos mas flexibles.

- Se debe incluir dentro de los talleres los efectos nocivos causados por la segunda pista derivados de los agentes contaminantes como el ruido. Los talleres como mínimo deben destinar 2 horas para estos efectos y se deben realizar con personal idóneo de acuerdo a la Ley 80 de 1.993

- Que además deberán incluir los coeficientes de absorción de los materiales, onda acústica directa, reflejada, distancia crítica en metros, el coeficiente de directividad, índices acústicos y nivel de intensidades acústicas de acuerdo a normas nacionales e internacionales de salud, ambiente y calidad en el tiempo estipulado para eso.

- Los talleres se deben coordinar con tiempo suficiente antes de su realización.

- Determina el recurrente que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá comunicar a las veedurías por escrito con 8 días de anticipación a la fecha en que se lleven a cabo los mismos, debiendo ser terminados en su totalidad en la localidad afectada de FONTIBON en 90 días calendario a partir de la notificación de la resolución 0534 del 98 del Ministerio del Medio Ambiente.

2608

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2.1.6. En cuanto al artículo noveno de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 (medidas para mitigar efectos colaterales de la implementación de las medidas de insonorización)

- Determina el recurrente que se debe incluir efectos colaterales, efectos sinérgicos, toxicinética y los originados por las propiedades físicas y químicas de los materiales mitigantes, no sólo en las viviendas de uso social y comunitario, sino en todas las viviendas a mitigar.

2.1.7. En cuanto al artículo décimo (abatimiento de ruido en las viviendas),

- No se acepta el parámetro establecido de 9 decibeles. No existe un parámetro de base para estos efectos. Aclaran que el Ministerio pretende que crean que el ruido viene por DOSIS.

- Determinan que el ruido es un agente contaminante físico, con sus propiedades propias innatas dadas por la misma naturaleza y su comportamiento varía principalmente de dos factores, la fuente emisora y el medio transmisor, para el presente caso los NOS, no deben superar los 45 dB (A) en horario diurno.

- El estudio técnico de implicaciones por vibraciones ocasionadas debe ser con lineamientos al área de influencia de viviendas por las operaciones del aeropuerto, no se explican porque el Ministerio, no da parámetros mínimos para dicho estudio, o al menos pautas generales de calidad y legislación nacional o internacional a seguir.

- Que considera el recurrente que se debe incluir como mínimo: "Tipo de vibración, origen, fuentes, magnitudes, fuerzas actuantes, valor rms, densidades, además de cumplir con normas internacionales de vibración. Lo anterior para que haya claridad desde un comienzo para ambas partes.

2.1.8. En cuanto al artículo Décimo Primero (repavimentación) y décimo tercero (Báscula de Pesaje)

- Determina el recurrente que no se explica porque el Ministerio toca este punto, si la Aerocivil no lo solicita en el oficio de mayo 15 de 1.998. Indican que este tema fue tratado en anteriores oportunidades por el Ministerio y se estableció un plazo límite para estos efectos.

- Se debe ordenar en forma inmediata la colocación de la báscula y entrar a sancionar a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** por el incumplimiento a este literal y en los plazos ordenados en las resoluciones.

- No se debe modificar la licencia otorgando nuevos plazos. Se debe sancionar y hacer cumplir la ley ambiental.

2.1.9. - Artículo Décimo cuarto (Zona para prueba de motores)

- Se indica que extrañamente el Ministerio involucra estos puntos, cuando la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no lo ha pedido expresamente.

- Que se debe sancionar, por el incumplimiento de las normas ambientales.

Aly

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2609

- Los valores de niveles de presión sonora NPS en estas pruebas, superan el umbral de audición a 300 - 400 metros, y los valores límites permisibles en horario nocturno hacia las viviendas en un 500%.

- Finalmente manifiesta el recurrente que no se debe modificar este numeral

2.1.10. En cuanto al artículo Décimo Sexto (Inicio de investigación administrativa ambiental)

- Determina el recurrente que se debe abrir investigación a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** por los incumplimientos a las diferentes resoluciones. Esto se comunicó por parte de esta veeduría mediante oficio de mayo de 1998. **DURA ES LA LEY, PERO ES LA LEY**"

2.1.11. En cuanto al Artículo Décimo Séptimo (oficiar a entidades para que se pronuncien sobre diferentes aspectos).

- Indica el recurrente que en cuanto al literal a, se debe oficiar a la Procuraduría para que determine si los contratistas de los Estudios de Ruido, aguas y aire tienen la experiencia de que trata la Ley 80 de 1.993.

2.2. Consideraciones para resolver el recurso.

Que teniendo en cuenta que el recurso aludido se presentó con el lleno de los requisitos que para ese efecto señala el Código Contencioso Administrativo; este Despacho procederá a resolverlo a continuación:

Antes de entrar a resolver cada uno de los argumentos planteados por el recurrente, este Despacho se permitirá citar varias consideraciones esbozadas por la Subdirección de Licencias Ambientales de la Dirección General de Desarrollo Sostenible de este Ministerio, mediante el Concepto No. 356-98 del 30 de julio de 1998, en ese sentido:

Manifiesta el aludido concepto que no es posible para el caso de operaciones continuas como las realizadas en Aeropuertos o en vías, evaluar las mediciones de niveles de ruido como puntuales, sino como promedios, ya que de lo contrario no sería posible la realización de estas operaciones. Esto se observa cuando se analizan los niveles sonoros medios típicos para distintos tonos de voz en dB(A) que varían entre 45 para cuchicheos, 65 para normal, discusión de 85 y de 87 para los gritos. Lo anterior quiere significar que para la medición de ruidos ambientales, se utilizan los promedios.

Continua la Subdirección de Licencias Ambientales manifestando que "Otros indicadores que permiten establecer realmente que los niveles propuestos son promedios, lo constituye lo siguiente:

La tabla No.2 establecida en la Resolución No. 8321 de 1983 del Ministerio de Salud, en donde se establecen valores máximos permisibles para vehículos en vías públicas que varían entre 83 dB(A) para vehículos de menos de 2 toneladas y 92 dB (A) para vehículos de más de 5 toneladas, además el nivel establecido para las motocicletas es de 86 dB(A).

Cely

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2610

La tabla No. 3 de la misma resolución establece los siguientes valores permisibles para ruido continuo o intermitente en lugares de trabajo: 90 dB(A) para una exposición máxima de 8 horas; 95 dB(A) para 4 horas; 100 dB(A) para 2 horas; 105 dB para 1 hora; para 15 minutos o menos, establece un nivel de presión sonora de 115 dB(A).

Si el tiempo de duración del evento de despegue de una aeronave fuera tan corto como del orden de un segundo y continuo, podría asemejarse a un ruido por impacto, para los cuales la citada Resolución 8321 de 1983, en su tabla No 4 establece que es probable permitir niveles de presión sonora máximo de 140 dB para cerca de 100 eventos por día, y de 120 dB para 10000 eventos por día.

Lo anterior indica que al establecerse los niveles de ruido ambiental en la misma resolución 8321 de 1983, se refiere a promedios en el día y en la noche, como se determinó al establecer 65 dB(A) para el período diurno (entre las 7:01 a.m. hasta las 9:00 p.m.) y de 45 dB (A) para el período nocturno (entre las 9:01 p.m. y las 7:00 a.m.), de lo contrario, si se midieran en forma puntual, sería absolutamente imposible el cumplimiento de los niveles de ruido puntuales con el solo hecho de realizar cualquier actividad.

En este último caso por tratarse de ruidos equivalentes, los niveles de sonido en horarios nocturnos no tienen ninguna penalización, en el caso de los ruidos medidos como promedios día - noche (Ldn), reciben una penalización de 10 dB (entre las 10:00 p.m. y las 7:00 a.m.).

Que como consecuencia de las anteriores consideraciones técnicas, este Ministerio determinó en la Resolución 1330 de 1995, que el ruido que produce la operación del citado terminal aéreo, se mediría en promedios día-noche, o sea en decibeles Ldn.

Que realizada la anterior aclaración, este Ministerio procederá a resolver el recurso aludido.

2.2.1.- En cuanto al artículo cuarto de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 (Restricción al Horario nocturno)

Que en relación con este punto manifiesta el recurrente que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** nunca solicitó la modificación del horario nocturno.

Que al respecto es de anotar que uno de los aspectos fundamentales de la solicitud de modificación de la licencia ambiental ordinaria, otorgada a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** mediante la Resolución 1330 de Noviembre de 1.995, versó específicamente sobre la modificación de esta obligación.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en su oficio SP 98-429 del 13 de Mayo de 1.998 solicitó expresamente que se modificara el numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución No. 1330 de 1995, en el sentido de permitir la operación de "aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de la Aviación Civil Internacional" en el horario

Celuy

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2611

nocturno (entre las 9:00 P.M. y las 6:00 A.M.) y hasta el 31 de diciembre del año 2002.

Sin embargo este Ministerio, teniendo en cuenta condiciones netamente ambientales, estableció la prohibición de operar aeronaves que no cumplan con lo dispuesto en el capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional entre las 11.00 p.m. y las 6:00 a.m. y únicamente permitió la realización de operaciones bajo ciertas condiciones entre las 9:00 p.m. y las 11:00 p.m. aclarando sin embargo que dichas aeronaves solamente operarían en la pista actual del Aeropuerto internacional El Dorado de esta ciudad.

Que en cuanto a este aspecto, la Subdirección de Licencias Ambientales, en el concepto No. 356-98 del 30 de julio de 1998, manifestó que "Para permitir operaciones en este horario la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** presentó la modelación y las curvas de isoruido teniendo en cuenta la operación entre las 9:00 y las 11:00 p.m., encontrándose que los niveles de ruido promedio son asimilables por las medidas establecidas para las viviendas en Engativá.

Que adicionalmente el concepto técnico en cita determinó que para mitigar el impacto por vuelos sobre la ciudad de Bogotá, se estableció la obligación de realizar las operaciones de decolaje en el sentido oriente - occidente y se limitó el número de operaciones, buscando un equilibrio entre el derecho a un ambiente sano (afectación a la comunidad pero implementando medidas de insonorización), derecho al trabajo (tanto de las empresas colombianas como de sus empleados) y la seguridad tanto de usuarios, aeronaves y de la misma comunidad circunvecina".

2.2.2 - En cuanto al artículo Quinto (Censo predial).

Que en lo relacionado con su petición de no acceder a otorgar mas plazos para el censo predial; cabe anotar que si bien es cierto la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** contó con el tiempo suficiente para buscar los recursos tendientes a la ejecución del censo predial, ya que desde el otorgamiento de la licencia ambiental transcurrieron tres (3) vigencias fiscales para su realización; también es cierto, que es de suma importancia realizar el censo predial en esta zona, con el objeto de establecer el número real de viviendas sobre las cuales se deberán implementar las medidas de mitigación, razón por la cual este Ministerio en la Resolución 534 del 16 de Junio de 1998, otorgó un nuevo plazo para el cumplimiento de esta obligación.

Es así como la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** beneficiaria de la licencia ambiental deberá presentar a mas tardar el día 30 de Septiembre de 1.998 el censo predial actualizado que incluya todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn), independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1.998 (entrada en operación de la segunda pista), teniendo en cuenta que para esa fecha se prevé que estará en operación en un 100% la segunda pista y debidamente mitigadas la totalidad de las viviendas de Fontibón y Funza.

Que la Subdirección de Licencias Ambientales en el concepto Técnico 356 de 1.998 manifestó que para establecer la fecha del 30 de septiembre de 1998, el

Calyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

Ministerio del Medio Ambiente tuvo en cuenta que solo hasta finales del mes de agosto, cumpliéndose con los cronogramas de insonorización de las 815 viviendas, del área de Fontibón y del área rural de Funza, podrá estar en funcionamiento a plena capacidad la segunda pista del aeropuerto Internacional El Dorado, momento en el cual será posible determinar la totalidad del área afectada mediante el monitoreo en el área y por ende se podrá realizar un censo predial representativo y no estimativo como es el actual. Que por lo tanto se considera pertinente mantener la fecha establecida en la resolución recurrida.

Que en relación con la inclusión de las viviendas que estén por encima de los 45 db en horario nocturno y 65 db en horario diurno, la Subdirección de Licencias Ambientales en el concepto técnico citado manifiesta que las viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario que deben ser insonorizadas se determinan a partir de unas curvas de isoruido en las cuales se tienen en cuenta las consideraciones establecidas en el numeral anterior, por lo tanto, las viviendas que manifiesta el recurrente que son afectadas por el nivel de 45 db NPS; están incluidas dentro de las afectadas en la curva de los 65 db (Ldn), de tal forma que la sugerencia planteada en el recurso ha sido tenida en cuenta.

2.2.3.- En cuanto al artículo Sexto (Modificación del literal 3.12 de la Resolución 1330 de 1.995 . Medidas de Mitigación)

Que en relación con este punto no hay que olvidar que la segunda pista es de una enorme importancia no sólo para los habitantes de la ciudad de Santafé de Bogotá D.C., sino para la totalidad del país, por que con ella se aspira a superar las dificultades en el tráfico aéreo de la Capital que necesariamente repercuten sobre las restantes ciudades, debido a que el Aeropuerto Internacional El Dorado es el terminal aéreo más importante del país y por lo tanto en el que se realizan el mayor número de operaciones aéreas.

Que por otra parte no hay que olvidar que el funcionamiento de la segunda pista causa un impacto sobre la población ubicada en la localidad de Fontibón, efecto que sería mucho mayor de no implementarse las medidas de mitigación del ruido en las viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario.

Que por estas razones y buscando un equilibrio entre la necesidad del país de optimizar el aeropuerto El Dorado y el derecho que tienen los habitantes de las inmediaciones del terminal aéreo a que se les minimicen los efectos del ruido producto de la operación del mismo, este Despacho accedió a modificar lo dispuesto en el numeral 3.12 del artículo tercero de la Resolución No. 1330 de 1.995.

Que así mismo, cabe anotar que la entrada en operación de la segunda pista se ordenó en forma gradual de tal forma que no se generaran impactos significativos en la comunidad por efecto del ruido que genera la operación aérea.

Que esta gradualidad en la operación, está directamente relacionada con la cantidad de viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario que se insonoricen en Fontibón y Funza; y solamente podrá operar esta pista en un 100% cuando se mitiguen la totalidad de las 815 viviendas presupuestadas para estas dos localidades.

Que en lo concerniente a este punto, la Subdirección de Licencias Ambientales de la Dirección General de Desarrollo Sostenible de este Ministerio en el Concepto No.

Celso

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2613

356-98 del 30 de julio de 1998, manifestó que "Se autorizó la operación gradual de la segunda pista basados en las modelaciones que para esas operaciones presentó la Aeronáutica Civil y la respectiva curva de isoruido con la cual se determinó que con las 100 operaciones de aterrizaje autorizadas en la Resolución No. 0534 de 1998, no se afectaban las áreas pobladas.

Que igualmente se determina en el Concepto Técnico que la gradualidad de las medidas de mitigación en la zona de Fontibón y en el área rural de Funza, corresponden de igual forma a la gradualidad en las afectaciones, de ahí la constante aplicada en la tabla presentada en la Resolución No. 534 de 1998.

"Esta gradualidad y constante aplicada a la zona de Fontibón se debe a que esta es un área que había recibido menores impactos por la operación de la pista existente, pero que si va a ser impactada directamente por la operación de la segunda pista, situación totalmente distinta a la de la localidad de Engativá, toda vez que sin operar la pista alterna, ya existían zonas con afectaciones por ruido generadas por la primera pista. Sin embargo, el Ministerio consideró que era absolutamente necesario mitigar la totalidad de las viviendas afectadas en toda el área, pero con una gradualidad distinta para la localidad de Engativá, ya que si se aplicará esta misma constante a toda la operación del aeropuerto, este no podría funcionar, y de lo que se trata es de llegar a un equilibrio, donde todas las partes ganen, de tal forma que continuará funcionando el Aeropuerto El dorado de esta ciudad, el cual es importante para el desarrollo del país y paulatinamente se deben ir mitigando las viviendas del área de influencia directa de dicho terminal aéreo, con el objeto de proteger el ambiente sano de la comunidad."

"En cuanto al soporte de los niveles de emisión de ruido, a los que alude el recurrente, estos ya fueron analizados y explicados anteriormente. Adicionalmente, el Modelo INM aplicado y las curvas generadas tienen en cuenta parámetros como distancia a la pista, dirección del ruido tanto horizontal como vertical y diferentes posiciones y alturas de vuelo de las aeronaves. Igualmente, las medidas de insonorización implementadas tienen en cuenta factores tales como tipo de edificación y materiales de construcción de la vivienda. Teniendo en cuenta todos los anteriores parámetros se determinaron varias clases de medidas de insonorización, que obedecen a todos los factores antes analizados".

"Para efectos de determinar las curvas de isoruido, la Aeronáutica Civil ha venido monitoreando periódicamente con un promedio de 800 horas cada tres meses, periodicidad que este Ministerio considera apropiada, el seguimiento de dicho monitoreo, quedó determinado en la Resolución No. 534 de 1998. Igualmente, la Aeronáutica Civil deberá implementar las estaciones de monitoreo de acuerdo con lo establecido en el numeral 3.8 de la Resolución No. 1330 y dar cumplimiento a las especificaciones de las mismas, establecidas en el numeral 6.3 del Plan de Manejo del Estudio de Impacto Ambiental".

2.2.4. En cuanto al Artículo Séptimo de la resolución 534 de 1.998 (Medidas de mitigación)

Que de conformidad con lo ordenado en las Resoluciones Nos. 1330 de 1995 y 0534 de 1998, las edificaciones de servicio social y comunitario, tales como jardines infantiles, ancianatos, hospitales, centros de salud, hogares de bienestar familiar, etc., deben ser los primeros en ser mitigados, siguiendo luego en ese orden, las viviendas

Cely

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2614

con mayores niveles de contaminación sonora que estén por encima de los 65 dB (Ldn).

Que en relación con lo manifestado por el recurrente en el sentido que los planos que reposan en este Ministerio, no se encuentran actualizados con la totalidad de las viviendas que deben estar sujetas a medidas de insonorización; es de anotar que el área afectada con niveles de contaminación sonora, se determina con base en las modelaciones que realiza la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, utilizando mediciones con el promedio día-noche, de tal forma que las curvas de isoruido determinan las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que se encuentran dentro del área sujeta a la implementación de las medidas de mitigación, por cuanto presentan niveles de contaminación sonora iguales o superiores a los 65 dB (Ldn).

Que de acuerdo con lo anterior el Ministerio del Medio Ambiente solamente puede exigir la insonorización de viviendas y edificaciones dentro del área impactada, resultante de dichas modelaciones, lo cual se confirmará con el censo predial actualizado, que debe ser entregado en su totalidad el día 30 de septiembre de 1998.

Que finalmente es importante anotar que en la Resolución 534 de 1998, se estableció un cronograma de mitigación, donde en primera instancia se deberán tener en cuenta las edificaciones de servicio social y comunitario y luego las viviendas que se encuentren entre las curvas de ruido 75-70 dB (Ldn) y así en orden descendente, hasta llegar a las que estén en niveles de ruido del orden de los 65 dB (Ldn).

2.2.5. En cuanto al artículo Octavo de la Resolución 534 de 1.998 (Talleres con la comunidad)

En cuanto a los talleres que debe realizar la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en relación con el censo predial actualizado y las medidas de mitigación, cabe destacar que en la Resolución No. 1330 de 1995, claramente se estableció su metodología y objetivos, los cuales fueron reiterados por este Ministerio a esa entidad, mediante el oficio de fecha 05 de mayo de 1998 y el Auto 322 del 19 de mayo de los corrientes, ambos emanados de la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio.

En los actos administrativos y en el oficio aludido, claramente se establece a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** que en los talleres mencionados, se deberá informar y capacitar a la comunidad sobre los aspectos más relevantes de las medidas técnicas de mitigación y la responsabilidad de la comunidad frente a las mismas. Igualmente, se establece que dichos talleres deberán contener los siguientes aspectos: Objetivos, metodología, alcances, comunidades involucradas, sedes, cronograma de ejecución, duración y costos.

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar estos talleres en forma coordinada con la comunidad, con un orden del día concertado con los asistentes, las ayudas audiovisuales necesarias, pedagogía adecuada y la sujeción a los parámetros que estableció este Ministerio y con la presencia de profesionales técnicos de la Aeronáutica Civil, con el objeto que puedan resolver las inquietudes que en este sentido esboza la comunidad asistente.

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2615**

Además de lo anterior, considera este Ministerio que dentro de los temas a tratarse en los talleres aludidos debe incluirse toda la información relacionada con las diferentes medidas que se adoptarán para mitigar los niveles de ruido que se producirán por efecto de la operación del terminal aeroportuario, tales como procedimiento de operación de las dos pistas, procedimientos de despegue y aterrizaje, funcionalidad de las barreras construidas en los dos sectores, restricción de vuelos en el horario nocturno y mantenimiento de aeronaves, a fin que la comunidad tenga una visión más amplia y concreta sobre el efecto que en su conjunto producirán dichas medidas.

Finalmente, es importante anotar que de la realización de cada taller debe resultar un acta elaborada con los veedores ambientales y aprobada con la comunidad, la cual debe ser entregada a este Ministerio debidamente firmada por los asistentes al taller. **Este último aparte se incluirá en la parte resolutive de la presente providencia, por cuanto se omitió en la Resolución No.0534 del 16 de junio de 1998.**

Por otra parte, del monitoreo que se ejecute tan pronto estén debidamente mitigadas las 815 edificaciones y viviendas de las localidades de Fontibón y área del Municipio de Funza, deberá resultar el censo real y por lo tanto el número de estas viviendas y edificaciones a insonorizar en las tres localidades (Fontibón, Funza y Engativá), y para las cuales en el artículo Sexto de la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, se estableció el cronograma correspondiente.

El cuadro aludido anteriormente, es el siguiente:

No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación
De 1 a 2000	31 de Diciembre de 1999
De 2001 a 4000	31 de Julio del 2000
De 4001 en adelante	31 de Diciembre de 2000

2.2.6. En cuanto al artículo noveno de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 (medidas tendientes a mitigar efectos colaterales de la implementación de las medidas de insonorización)

Que en cuanto a los efectos colaterales que se generan por la implementación de las medidas de insonorización, este Despacho mediante el artículo Noveno de la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, estableció claramente que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** debería presentar a este Ministerio en un plazo no mayor a 30 días calendario, contados a partir de la fecha de ejecutoria de esa providencia, las medidas tendientes a mitigar los efectos colaterales que se generan por la implementación de dichas medidas de insonorización, tales como las altas temperaturas, la falta de aireación y oxigenación, entre otras, de acuerdo con las características de cada una de las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que lo requieran. Estas medidas deberán ser implementadas independientemente del área a insonorizar, para el caso de alcobas, aulas de clases, guarderías, etc.

Que por otra parte la Subdirección de Licencias Ambientales en el Concepto 356-98 citado, consideró que "Los materiales con los cuales se realizan las medidas de insonorización son en esencia vidrio, madera, metales y fibra de vidrio que va aislada y empaques en caucho, de los cuales este Ministerio no tiene conocimiento alguno que afecten la salud de los habitantes de una vivienda".

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2646**

2.2.7. En cuanto al artículo décimo (abatimiento de ruido en las viviendas),

Que en el artículo décimo de la Resolución recurrida, este Despacho ordenó a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** que garantizara un abatimiento de ruido mínimo de 9 dB (Ldn), entre el exterior y el interior de cada una de las edificaciones y viviendas objeto de insonorización y que en todo caso los niveles de ruido después de realizar la insonorización en el interior de las edificaciones sometidas a niveles de ruido superiores a los permisibles por efecto de la operación del aeropuerto deberían registrar como máximo 65 dB (Ldn).

Que la Subdirección de Licencias Ambientales, en cuanto a este aparte manifestó en el Concepto No. 356-98 del 30 de julio de 1998, que con el nivel máximo de 65 dB (Ldn) dentro de las viviendas, se está cumpliendo con el estándar establecido para los niveles de ruido permitidos, de tal manera que no se considera necesario, ni es jurídicamente exigible, imponer un mínimo de grado de insonorización de 9 dB, cuando obligatoriamente debe cumplir con lo establecido en la norma.

Que en lo relacionado con las vibraciones que se generan por efecto de la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, el Ministerio del Medio Ambiente, en el mismo artículo consideró pertinente requerir a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para que en un término de seis meses contados a partir de la ejecutoria de la providencia elabore y presente un estudio técnico que permita establecer las implicaciones por vibraciones ocasionadas por el funcionamiento del aeropuerto.

Que considera la Subdirección de Licencias Ambientales en el Concepto Técnico que "Los parámetros son en esencia aquellos que tienen que ver con el tipo y características de la vivienda (Altura, cimentación, estructura, muros de cerramiento, cubiertas, materiales de construcción, etc.) distancias a la fuente emisora y las cargas a que son sometidas por efecto de los desplazamientos de aire producidos en la operación de aeronaves, factores que deben ser tenidos en cuenta en los estudios que se le solicitaron a la Aerocivil".

Que de acuerdo con lo anterior en la parte resolutive de la presente resolución se hará la manifestación pertinente..

2.2.8. En cuanto al Artículo Décimo Primero (Repavimentación) y Décimo Tercero Resolución 534 de 1.998 (Báscula de Pesaje)

Que en relación con la repavimentación, este Despacho consideró importante un pronunciamiento al respecto, toda vez que con oficio SP - 98-300 de fecha 30 de marzo de 1.998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL** solicitó autorización para la repavimentación de la pista existente.

Que en lo que tiene que ver con la báscula de pesaje, este Ministerio teniendo en cuenta las intervenciones de la Audiencia Pública en torno al punto consideró pertinente que ésta entrará en funcionamiento a más tardar el treinta (30) de Septiembre de 1.998, fecha en la cual debería estar en operación en un 100% la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado.

En ese sentido se dispuso que el pesaje debería realizarse de manera obligatoria a la totalidad de aeronaves de carga que operan desde el aeropuerto El Dorado y

Calyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

de manera aleatoria a la flota aérea restante, sobre una muestra no inferior al 10% del total de las aeronaves de primera, segunda y tercera etapa de ruido

2.2.9. Artículo Décimo Cuarto (Zona para prueba de motores)

Que en lo que tiene que ver con la zona destinada para pruebas de motores de las aeronaves, es pertinente destacar que el incumplimiento por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** de esta obligación, es uno de los aspectos objeto de la investigación sancionatoria que adelanta actualmente el Ministerio del Medio Ambiente, la cual se inició mediante el Auto 327 del 20 de mayo de 1997.

De cualquier forma teniendo en cuenta la necesidad de establecer un sitio para ese efecto; este Ministerio en la resolución recurrida, consideró pertinente autorizar provisionalmente el sitio propuesto por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, hasta tanto se construya el sitio definitivo.

Que para estos efectos se fijó un plazo final en la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998; de cualquier forma en la parte resolutive de la presente providencia se reiterará la prohibición de realizar estas pruebas en el horario nocturno.

2.2.10. Artículo Décimo Sexto (Apertura de investigaciones).

Que en lo referente a este aspecto cabe anotar que este Ministerio mediante el Auto 327 del 20 de mayo de 1997, inició investigación sancionatoria a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL**, debido al incumplimiento de la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995. Así como también mediante la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 recurrida actualmente, le abrió una nueva investigación y se le formularon nuevos cargos, de conformidad con los incumplimientos en que ha incurrido.

2.2.11. En cuanto al Artículo Décimo Séptimo (oficiar a entidades para que se pronuncien sobre diferentes aspectos).

Que en lo referente a oficiar a la Procuraduría General de la Nación en relación con la idoneidad de los contratistas de los estudios de ruido, aguas y aire de acuerdo con la Ley 80 de 1.993; este Ministerio procederá en la parte resolutive de la presente providencia a oficiar a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios para que también determine si los contratistas de los estudios de ruido, aguas y aire tienen la experiencia de que trata la ley 80 de 1.993.

Que así mismo, cabe anotar que en la resolución recurrida, se ordenó enviar el oficio pertinente para efectos que esta entidad determine la idoneidad de los contratistas de las medidas de mitigación, lo cual se hará efectivo por parte de este Ministerio, tan pronto se encuentre en firme el citado acto administrativo.

Que teniendo en cuenta las consideraciones técnicas y jurídicas expuestas anteriormente este Despacho considera que no es viable acceder a todas las peticiones del recurrente y por lo tanto únicamente modificará y adicionará lo relacionado con los artículos Décimo y Décimo Séptimo de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1998 mencionados en los considerandos anteriores, de acuerdos con los parámetros establecidos en los numerales 2.2.7 y 2.2.11 del presente recurso.

Celyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2618

3. RECURSO DE REPOSICIÓN. UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL.

Que así mismo mediante escrito presentado personalmente el día 24 de junio de 1998, el Doctor **ABEL ENRIQUE JIMENEZ NEIRA**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 5.817.641 expedida en Ibagué, actuando en calidad de Director General de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** interpuso recurso de reposición contra la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, con el objeto que fuera revocada en su integridad y en su reemplazo se tomarán las determinaciones que se formulan al final de su escrito.

3.1. Argumentos del recurso.

Que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, fundamenta su recurso de reposición en los siguientes argumentos:

- El Ministerio del Medio Ambiente está tomando decisiones que no corresponden a sus explícitas facultades legales, determinadas en la Ley 99 de 1993 e invade terrenos privativos de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

3.1.1. En cuanto al artículo 1 de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1996

3.1.1.1. Respecto de los modelos de operación:

- En el artículo Primero de la mencionada Resolución se dice "Autorizar el nuevo modelo de operación presentado por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil ...".

Manifiesta la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** que estos modelos de operación son materia de autorización de esta Entidad, de acuerdo con las facultades otorgadas por el artículo 5º del Decreto 2724 de 1993 y su presentación a la autoridad ambiental solo tiene por objeto que este encuentre acomodo o no a los requisitos de protección ambiental que son de su respectiva competencia, pero no tiene facultades para autorizarlo.

- Determina igualmente el recurrente que el segundo inciso del mismo Artículo Primero, contraría lo expuesto anteriormente, pues es la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL** quien puede exigir de las aerolíneas el estricto cumplimiento de ese modelo de operación y por lo tanto para estos efectos sobra el inciso mencionado.

3.1.1.2. Prohibición de inversión de turbinas

- Que igualmente determina el recurrente que la prohibición de invertir las turbinas de las aeronaves para el frenado en la operación de aterrizaje, incide en la seguridad aérea que es responsabilidad de ésta Unidad, según lo dispuesto en el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, norma que por su carácter técnico va más allá de la información que puedan tener los funcionarios de este Ministerio y está por fuera de sus legales atribuciones.

Caly

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2619**

3.1.2. En cuanto al artículo tercero de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998. (Amonestación por no expedir el acto administrativo que determine la prohibición de operar aeronaves que no cumplan lo dispuesto con el Capítulo 3o del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional a partir del 1o de Enero del año 2000)

- Establece el recurrente que este Ministerio en el Artículo Tercero de la Resolución amonesta a esta Entidad por no haber expedido el acto administrativo que determine que a partir del 1º. de Enero del año 2.000, la operación del Aeropuerto Eldorado se hará exclusivamente con aeronaves que cumplan con lo dispuesto en el Capítulo 3º. del Anexo 16 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Respecto de este punto se determina que en varias oportunidades se ha expresado a este Ministerio que el límite de tiempo por él señalado no se acomoda a los compromisos que Colombia ha adquirido en los convenios bilaterales y multilaterales en vigor, ni a los acuerdos previos con las empresas de navegación aérea para permitirles ajustar sus equipos a las exigencias del Anexo 16 al Convenio de Chicago, sin causar los traumatismos financieros que ese ajuste podría ocasionar si se disminuye en el tiempo este proceso, lo cual está previsto en la Resolución No. 721 del 31 de Enero de 1995, dictada por esta Unidad Administrativa que es la máxima autoridad en materia de navegación aérea.

Que siendo lo anterior así, la Resolución No. 721 de 1.995 es de obligatorio cumplimiento y el Ministerio no tiene la capacidad legal para desconocer los términos de la misma, que además es anterior a su Resolución No. 1330 del 7 de Noviembre de 1995.

3.1.3. En cuanto al artículo cuarto de la Resolución No. 0534 del 16 de enero de 1998, relacionado con el horario nocturno, la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL expresa lo siguiente:

- Iguales observaciones a las anteriores, podrían hacerse con relación al Artículo Cuarto que fija un procedimiento que corresponde señalarlo a esta Unidad, en acuerdo con las exigencias que desde el punto de vista ambiental señale este Ministerio.

- De igual forma determina el recurrente que en el mismo Artículo, se solicita una certificación sobre homologación de aeronaves expedida por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, organismo que no tiene esta función y cuyo documento por esta razón no puede obtenerse.

3.1.4. En cuanto a los artículos quinto y sexto de la Resolución 534 de Junio de 1.998

3.1.4.1. En lo concerniente al monitoreo y al censo.

- Establece que las obligaciones de monitoreo y de censo de que tratan los Artículos Quinto y Sexto de la Resolución 534 de 1.998 para establecer el número de viviendas impactadas por niveles de contaminación sonora por

Celup
2

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2620**

encima del límite señalado y para controlar si la Aeronáutica Civil está cumpliendo con las exigencias de ese Ministerio; no pueden ser de cargo de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL**, pues ellas corresponderían a otras entidades tales como el mismo Ministerio del Medio Ambiente, la Oficina Distrital de Catastro, el DAMA y Planeación Distrital. Determina que ninguna de esas funciones están previstas por la Ley para ser desempeñadas por esta Entidad y por lo tanto no le corresponden y no dispone de los recursos presupuestales para cumplir tales funciones.

- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no puede asumir responsabilidades relativas al control de la contaminación por ruido producido no solo por la actividad aérea, sino por las demás actividades como el transporte terrestre, la industria, etc.

- Que así mismo determina que la Resolución 534 de 1.998 coloca en cabeza de la Aeronáutica Civil funciones que tampoco le corresponden, y que además tienen carácter indefinido como es el caso de responsabilizarla por medidas de mitigación en construcciones futuras, que deben ser materia de control por parte de las autoridades respectivas.

- Finalmente el recurrente establece que la Resolución recurrida está vulnerando las normas legales específicas de superior jerarquía al asignarle a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL** funciones que no le ha otorgado la Ley, y a su vez, el Ministerio del Medio Ambiente está tomando decisiones para las cuales no se halla facultado legalmente, como puede comprobarse de la lectura del Artículo Quinto de la Ley 99 de 1993 y del Artículo Quinto del Decreto 2724 del mismo año.

Que como consecuencia de lo anterior solicita al Señor Ministro revocar la Resolución No. 0534 del 16 de Junio de 1998 y suspender transitoriamente los efectos del Artículo Tercero de la Resolución No. 1330 del 7 de Noviembre de 1995, para expedir en forma concertada entre el Ministerio del Medio Ambiente y la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, un nuevo acto administrativo que contemple las exigencias a la protección del medio ambiente y consulte los requerimientos técnicos de la seguridad aérea.

3.2. Consideraciones para resolver el recurso

Que teniendo en cuenta que el recurso de reposición interpuesto por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONAUTICA CIVIL** fue presentado en termino, por escrito y por quien tenía facultad para este evento, este Ministerio procederá a resolverlo a continuación.

Que en primera instancia, este Despacho se permitirá efectuar un recuento de la normatividad ambiental que faculta a este Ministerio para la expedición de la licencia ambiental que nos ocupa; siendo esta, el instrumento jurídico con fundamento en el cual se establecieron las obligaciones que fueron objeto de la solicitud de modificación de la licencia ambiental y del presente recurso de reposición.

- De conformidad con el artículo 2 de la Ley 99 de 1993, el Ministerio del Medio Ambiente, es el "organismo rector de la gestión del medio ambiente y de los recursos naturales renovables, encargado de impulsar una relación de respeto y

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2621

armonía del hombre con la naturaleza y de definir, en los términos de la presente ley, las políticas y regulaciones a las que se sujetarán la recuperación, conservación, protección, ordenamiento, manejo, uso y aprovechamiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente de la Nación a fin de asegurar el desarrollo sostenible.

- Recordemos que la Ley ibídem en su artículo 3º, define el Desarrollo Sostenible, como aquel "... que conduzca al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades".

- El artículo 49 de la ley citada, establece la obligatoriedad del otorgamiento de licencia ambiental, para "La ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad, que de acuerdo con la ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje ...".

- Se entiende por licencia ambiental "La autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de una obra o actividad, sujeta al cumplimiento por el beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, **mitigación**, corrección, compensación y **manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada**", lo anterior de conformidad con el artículo 51 ibídem. (negrilla fuera de texto)

- El artículo 52, numeral 5 de la ley que nos ocupa y el artículo 7, numeral 5, del Decreto 1753 de 1994, señalan expresamente la competencia privativa del Ministerio del Medio Ambiente para otorgar licencias ambientales en proyectos como el que nos ocupa.

Que por otra parte, el artículo 1o del Decreto 1753 de 1.994 define claramente las medidas de prevención, mitigación, corrección y compensación.

Que igualmente, es pertinente citar aquí, el artículo 57 del Decreto 948 del 5 de Junio de 1995, el cual establece en relación con los ruidos producidos en los aeropuertos que "En las licencias ambientales que se otorgan para el establecimiento, construcción y operación de nuevos aeropuertos, la autoridad ambiental competente determinará normas para la prevención de la contaminación sonora relacionadas con los siguientes aspectos:

c. Mapa sobre curvas de abatimiento de ruido.

d. Número estimado de operaciones aéreas.

e. Influencia de las operaciones de aproximación y decolaje de aeronaves en las zonas habitadas.

f. Tipo de aeronaves cuya operación sea admisible por sus niveles de generación de ruido.

"Parágrafo primero: La autoridad ambiental competente podrá establecer medidas de mitigación de ruido para aeropuertos existentes y normas de amortiguación del

Alup

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2022

ruido eventual, cuando se prevean ampliaciones de sus instalaciones de operación aérea o incrementos de tráfico".

"Parágrafo segundo: El Ministerio del Medio Ambiente, en coordinación con las autoridades aeronáuticas, podrá establecer prohibiciones o restricciones a la operación nocturna de vuelos en aeropuertos internacionales, que por su localización perturben la tranquilidad y el reposo en zonas habitadas. Las demás autoridades ambientales competentes tendrán la misma facultad para los aeropuertos nacionales".

El artículo 58 *Ibidem*, a su vez establece: "Control y seguimiento de ruido de aeropuertos. Las autoridades ambientales competentes, cuando lo consideren necesario, podrán exigir a los responsables del tráfico aéreo, la instalación y operación de estaciones de seguimiento de los niveles de ruido ambiental en el área de riesgo sometida a altos niveles de presión sonora; esta información deberá remitirse a solicitud de la autoridad que ejerce el control, con la periodicidad que ésta señale".

"Parágrafo: La autoridad ambiental competente podrá en cualquier momento verificar los niveles de ruido y el correcto funcionamiento de los equipos instalados".

Que de conformidad con lo anterior, está claramente determinada la competencia que le asiste al Ministerio del Medio Ambiente para el otorgamiento de la licencia ambiental ordinaria en cuestión y por ende a través de ese instrumento jurídico ambiental, entrar a establecer los requisitos, condiciones y obligaciones tendientes a que la operación de ese terminal aeroportuario, se realice dentro de los parámetros ambientales, de tal manera que se garantice el derecho a las personas que habitan en sus proximidades a gozar de un medio ambiente sano, máximo cuando se trata, como en este caso de un proyecto que genera impactos significativos al medio ambiente por efecto, entre otras causas de la contaminación sonora que genera su operación.

De igual forma la Subdirección de Licencias Ambientales de la Dirección General de Desarrollo, Sostenible, al pronunciarse sobre este aspecto en el Concepto No. 356-98 del 30 de julio de 1998, manifestó que "Este Ministerio considera que la actividad aeroportuaria causa un grave impacto sobre el medio ambiente al modificar o incrementar notablemente los niveles de ruido de tal forma que si no son prevenidos o mitigados estos pueden acarrear graves consecuencias sobre la salud de las personas que habitan en los alrededores del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, razón por la cual la Aeronáutica Civil, en su calidad de dueño del proyecto, debió realizar un Estudio de Impacto Ambiental como lo establece la Ley 99 de 1993, con el cual se busca conocer la magnitud, la frecuencia y en general todas las características de los efectos del sobrevuelo, despegaje y aterrizaje, de aeronaves sobre niveles de ruido y por ende sobre la comunidad, y adoptar las medidas necesarias para la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de sus efectos ambientales".

"Cuando se habla de prevención se esta haciendo relación a todas las actividades que permitan, antes que realizar obras para minimizar sus efectos, tomar las medidas necesarias para disminuir los niveles de ruido, entre las que se encuentran: Maximización de recursos, es decir, la utilización máxima del cupo de las aeronaves (Sin sobrecargarlas) y que tiene que ver con el horario o programación de vuelos (No se trata solamente de la comodidad del pasajero) lo

cup

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

cual daría como resultado un menor número de salidas y llegadas de aeronaves, es decir, menores niveles de ruido; optimización de la utilización de los equipos de los aviones (Obviamente sin incrementar los niveles de riesgo de accidentes) para lo cual se diseña el manual de operaciones; restricción y utilización de horarios, toda vez que en la noche es mayor el grado de afectación sobre la comunidad por que son las horas de descanso, además por ley, los niveles de ruido deben ser menores que en el día".

"Cuando se hace referencia a las medidas de mitigación, se habla de aquellas que deben implementarse en las viviendas y edificaciones de uso de la comunidad, cuando ya no es posible mitigar el ruido con el solo manejo de las operaciones, de los equipos y de los aviones".

"Cuando se hace referencia a las medidas de compensación, se habla de aquellas que se implementan cuando ya no es posible minimizar con ninguna actividad el efecto o impacto del proyecto, que quizá en el que nos ocupa sólo se dará en áreas abiertas como parques y estadios".

Por lo expuesto, este Despacho considera que son estos argumentos y no otros, los que fijaron las pautas a este Ministerio para imponer a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** varias de las restricciones y obligaciones contempladas en las Resoluciones Nos. 1330 de 1995 y 0534 de 1998 correspondientes a la licencia ambiental.

Que una vez puntualizada la competencia que le asiste al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en lo referente al otorgamiento de las licencias ambientales para los aeropuertos internacionales, así como de las medidas de prevención, corrección, mitigación y compensación que es posible imponer al beneficiario de la licencia ambiental; este Despacho se pronunciará específicamente con respecto a cada uno de los argumentos esgrimidos por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en el recurso reposición interpuesto.

3.2.1. En cuanto al artículo 1 de la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998.**3.2.1.1. En cuanto a la autorización del nuevo modelo de operación presentado por la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL para el Aeropuerto internacional El Dorado de esta ciudad.**

Que en el Artículo 1º. de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 el **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** autorizó el nuevo modelo de operación presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL**, en razón a que la Licencia Ambiental Ordinaria otorgada por este Ministerio mediante la Resolución No. 1330 del 07 de noviembre de 1995, tuvo como fundamento para su expedición la operación bidireccional del Aeropuerto Internacional El Dorado.

Que la operación bidireccional es un modo de operación que de acuerdo con el Estudio de Impacto Ambiental presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, es el principal procedimiento recomendado para disminuir el impacto ambiental en las operaciones aéreas sobre áreas urbanas densamente pobladas.

Aly

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2624

Que con respecto a este punto es importante aclarar que al solicitar la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** la modificación de la licencia ambiental ordinaria que nos ocupa, allegó igualmente con el oficio SP 98-395 del 24 de Abril de 1.998 un documento denominado "Nuevo Estudio de Impacto de Ruido" en el que se presentaron a consideración de este Despacho unos nuevos procedimientos de operación para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

Que es de anotar que con el nuevo modelo de operaciones aeronáuticas de dicho terminal aéreo, se dejó de lado la operación bidireccional.

Que de acuerdo con lo anterior el **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** consideró pertinente en la Resolución 534 de Junio de 1.998, autorizar el nuevo procedimiento de operaciones presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, estableciendo para tal efecto una serie de obligaciones, tendientes a minimizar el impacto negativo que se causaría al entrar en operación la segunda pista del aeropuerto citado.

Que con respecto a este aspecto, la Subdirección de Licencias Ambientales de la Dirección General de Desarrollo Sostenible de este Ministerio, consideró que al momento de otorgarse la licencia ambiental ordinaria que nos ocupa mediante la Resolución No. 1330 de 1995, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, determinó que las mejores condiciones de operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, estaban dadas a través de la operación bidireccional, toda vez que esta entidad, aseguraba en el Estudio de Impacto Ambiental que este modo de operación era el principal procedimiento recomendado para disminuir el impacto ambiental en las operaciones aéreas sobre áreas urbanas densamente pobladas. Que ante esta argumento, este Ministerio otorgó la correspondiente licencia ambiental.

Que continúa la Subdirección de Licencias manifestando que "Este tipo de operación y las modelaciones que se presentaron en esa ocasión están plasmadas en los siguientes documentos aportados por la Aeronáutica Civil:

- CAPITULO 3 DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL, ELABORADO POR DAMES & MOORE / ESTUDIOS TECNICOS y presentado por la Aeronáutica Civil
- CAPITULO 5 Páginas 5-19 a 5-25 DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL, ELABORADO POR DAMES & MOORE / ESTUDIOS TECNICOS y presentado por la Aeronáutica Civil.
- ANEXO A. ESPACIO AEREO, SISTEMA DE CONTROL DE TRAFICO AEREO Y PROCEDIMIENTOS PARA LA CONFIGURACIÓN DE PISTAS PARALELAS EN EL AEROPUERTO EL DORADO. Presentado por la Aeronáutica Civil
- Conceptos adicionales de mitigación de ruido presentados en la audiencia publica. ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL PROYECTO AMPLIACION SEGUNDA PISTA AEROPUERTO EL DORADO. Presentado por la Aeronáutica Civil.

"Posteriormente, la Aeronáutica Civil mediante oficio con SP-98-429 de fecha 13 de mayo de 1998, solicitó a este Ministerio, la modificación de la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 1330 de 1995, toda vez que según un nuevo

Alyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2625

artículo 1 de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 en el sentido de que se aceptarán las nuevas modelaciones de ruido presentadas por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, realizadas con base en el nuevo modelo de operación presentado para el Aeropuerto Internacional El Dorado de la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C., para los escenarios año 1998 Sector de Fontibón y área rural del Municipio de Funza y año 2003 para el Sector de Engativá, donde se señalan las áreas afectadas con niveles de contaminación sonora y por ende sujetas a la implementación de medidas de mitigación".

Que con respecto al inciso segundo del artículo primero de la resolución 534 de 1.9998 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** argumenta que el Ministerio del Medio Ambiente carece de competencia para exigir a las aerolíneas el cumplimiento del modelo de operaciones citado; este punto al igual que el anterior, tiene como objeto que las operaciones aéreas se realicen de conformidad con lo planteado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, de tal forma que las aeronaves cumplan a cabalidad con este procedimiento de operación y no se aumenten las curvas de isoruido presentadas por la Aerocivil, con una (s) operación (es) inadecuada (s)"

"De cualquier forma este Ministerio considera que efectivamente, la Aeronáutica Civil es la encargada de hacer cumplir los procedimientos contenidos en su Manual de Procedimientos para Abatimiento de Ruido entregadas al Ministerio".

"Dicho Manual contiene con respecto al procedimiento de despegue lo siguiente:

- Mantener rumbo de pista hasta 600 pies de altura sobre la elevación del aeropuerto:
- ◆ Mantener potencia de despegue
- Gradiente ascensional del 6%
- Configuración de flaps para el despegue
- Mantener velocidad de despegue más 10 nudos

"y demás operaciones, (Ver manual de procedimientos para abatimiento de ruido. Parte II procedimientos para el Despegue Pagina 5 de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, 1998.), también fue propuesto por la misma Aerocivil como estrategia para evitar ruidos excesivos en los alrededores del Aeropuerto El Dorado".

"El Ministerio del Medio Ambiente considera que con este procedimiento de despegue se disminuye la exposición al ruido en las partes más cercanas al aeropuerto, motivo por el cual se permitió ordenar a las aerolíneas su cumplimiento, en aras de garantizar a la comunidad unos menores niveles de ruido, sin atentar contra la seguridad de los pobladores, de los pasajeros y tripulantes de las aeronaves y de estas mismas, siendo que dicho procedimiento lo estableció la misma Aeronáutica Civil.

Que de acuerdo con lo anterior, se considera que debe ser de estricto cumplimiento por parte de las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado de

cup
5

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

esta ciudad, el procedimiento de despegue presentado por dicha entidad para las aeronaves que utilicen cualquiera de las pistas del Aeropuerto El Dorado, siendo la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la entidad responsable de su implementación y de exigir su cumplimiento como beneficiaria que es de la Licencia Ambiental que le otorgó el Ministerio del Medio Ambiente.

Que de cualquier forma, por el hecho que la autoridad aeronáutica sea el responsable de estos aspectos, no quiere significar que pueda cambiar las condiciones establecidas en la Licencia Ambiental cada vez que así lo considere, por las siguientes razones :

- Lo establecido en una Licencia Ambiental y las obligaciones contraídas en el Plan de Manejo Ambiental presentado para obtenerla son de absoluto cumplimiento, además de las medidas que el Ministerio considere que deben ser tomadas para mitigar la afectación por ruido sobre la comunidad.

- La decisión que adopta este Ministerio en relación con este procedimiento de despegue tiene como fundamento un estudio eminentemente técnico elaborado y aprobado por la Aeronáutica Civil con el fin de minimizar el impacto ambiental por ruido sobre la comunidad.

- Esta procedimiento está contemplado dentro de un modelo de operaciones que reemplaza al de la bidireccionalidad y que al contrario de éste, según los planteamientos de los expertos de la Aeronáutica Civil, tiene en cuenta la seguridad aérea, aspectos técnicos y financieros en relación con los equipos que se requieren para ese efecto y minimiza los traumatismos de tiempo en las operaciones en el aeropuerto.

- La Aeronáutica Civil cuenta para su implementación con los equipos para control de tráfico aéreo que permiten garantizar un máximo de seguridad para todas las operaciones en el aeropuerto.

- Cualquier modo de operación distinto al previsto por la Aeronáutica Civil, podría generar diferentes grados de afectación y por ende diferentes áreas sometidas a niveles de contaminación sonora, por lo cual deberían ser mitigadas.

Que de acuerdo con lo expuesto, este Ministerio modificará el inciso segundo del artículo 1o de la resolución recurrida, en el sentido que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá dar estricto cumplimiento a su Manual de Procedimientos de Abatimiento de Ruido presentado a este Ministerio. En consecuencia cualquier modificación que realice esa entidad a dicho manual y que implique crecimiento en las curvas de isoruido, deberá ser presentada a este Despacho, con los sustentos técnicos y ambientales de tal decisión de tal manera que no se contribuya a elevar los niveles de contaminación sonora en el aeropuerto El Dorado de Santafé de Bogotá D.C.

3.2.1.2. Prohibición para la inversión de turbinas. (11.00 p.m. a 6:00 a.m.).

En cuanto a este aspecto, la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio considera que "Esta medida fue establecida por este Ministerio, por cuanto se considera un mecanismo para la mitigación de ruido en la fuente, que permite su minimización en las horas de descanso de la comunidad, dicha medida fue recomendada por la Asociación Colombiana de Aviadores Civiles - ACDAC,

Calyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

mediante la Consultoría realizada para este Ministerio a través del Contrato de Prestación de Servicios No 0398 de 1995 y además, por cuanto ningún avión viene certificado por sus fabricantes para que necesariamente deba usar la inversión de motores para su frenado".

Que aún cuando la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en el escrito contentivo del recurso de reposición, no argumenta los posibles problemas de seguridad aérea que se puedan generar con la puesta en marcha de esta prohibición; el Consejo de Seguridad Aeronáutico, en misiva dirigida a este Ministerio el día 06 de julio de los corrientes, manifestó que el día 02 de julio de 1998, se realizó una sesión extraordinaria de dicho Consejo, con el objeto de debatir los problemas de seguridad que se generarían en el aeropuerto internacional El Dorado, de conformidad con las nuevas restricciones que fijó este Ministerio, en la cual se expresó la gran preocupación que acompañaba a dicho ente en relación con la prohibición del uso de la inversión de turbinas durante el frenado de las aeronaves en el horario nocturno.

Que mediante el oficio No. 10-0294 del 10 de julio de 1998, el Consejo de Seguridad Aeronáutico, anexa copia del Acta suscrita el día 02 de julio de 1998, donde expresan entre otras cosas que las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Bogotá, por la altura en la que se encuentra este terminal aéreo, necesitan de una certificación operacional especial, que en el Aeropuerto El Dorado presenta características especiales, tales como la altura, la humedad, la longitud de las pistas, etc., que impiden por razones de seguridad de los habitantes de las cabeceras de las pistas, de los pasajeros y tripulantes de las aeronaves y de estas mismas, mantener la prohibición de la inversión de turbinas durante el aterrizaje.

Que de acuerdo con lo expuesto, este Despacho considera necesario replantear esta exigencia, y por lo tanto en la parte resolutive de la presente providencia se procederá a modificar el artículo 1 de la resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, de tal manera que este aparte quedará excluido.

Que es de anotar que la prohibición de inversión de turbinas durante el frenado de aeronaves en el horario de las 11:00 p.m. a las 06:00 a.m. establecida por este Ministerio, obedeció a que la utilización de este mecanismo es un factor generante de contaminación sonora, sin embargo por lo expresado se dejará sin efecto esta medida.

3.2.2. En cuanto al artículo tercero de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 (Amonestación por no expedir el acto administrativo que determine la prohibición de operar aeronaves que no cumplan lo dispuesto con el Capítulo 3o anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional a partir del 1o de Enero del año 2000)

Que en lo relacionado con el presunto desconocimiento de este Ministerio de la existencia de convenios bilaterales y multilaterales en vigor, y de los acuerdos previos con las empresas de navegación aérea internacionales y del principio de reciprocidad, argumentos estos que reitera la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en el presente recurso de reposición; cabe manifestar que en la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998 emanada de este Ministerio, se estableció con claridad meridiana nuestra posición en ese sentido, y por lo tanto en lo referente a este punto, se mantendrá la posición adoptada por esta entidad en

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2628

torno a la prohibición de operar en el aeropuerto el Dorado aeronaves de primera y segunda generación a partir del 1o de Enero del año 2000.

Que en lo que tiene que ver con la Resolución 721 del 31 de Enero de 1.995 se observa que fue expedida por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para controlar los efectos del ruido sobre zonas urbanas cercanas a los terminales aéreos del país.

Que en dicha resolución, se establece que a partir de la fecha de su publicación sólo se concederá permiso de operación a las empresas de transporte aéreo que cuenten con aeronaves Etapa 3 de ruido, definidas en el artículo 4o de la misma.

Que de la misma manera, en la citada resolución se establecen condicionamientos a las empresas de transporte aéreo que pretendan incrementar, reemplazar o renovar sus aeronaves, condicionándolas a que solo podrán hacerlo por aviones que cumplan los requisitos de la Etapa 3 de ruido, definiendo lo que se entiende por aeronaves de Etapa 3 con relación al cumplimiento de unos requisitos en los niveles de ruido.

Que en el artículo 5o de la resolución en mención, se estableció que a partir del 1o de Enero del año 2003 todas las aeronaves que operen en el espacio aéreo colombiano deberán corresponder a las que cumplan con los requisitos de la etapa 3 de ruido.

Que cabe anotar, que esta resolución fue expedida con anterioridad a la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 y tiene aplicabilidad en todo el territorio nacional.

Que pese a lo anterior, y teniendo en cuenta la ubicación del aeropuerto El Dorado, dentro de la zona urbana del Distrito Capital y a la afectación a que está siendo sometida la comunidad que habita en los alrededores del terminal aéreo, en la Resolución 1330 de 1.995; este Ministerio consideró conveniente establecer como compensación por los efectos ambientales producidos por el ruido, que la modernización de aeronaves a etapas menos ruidosas, se efectuara en el año 2000.

Que lo anterior implicaba para la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la obligación de establecer una excepción a la aplicación de la Resolución 721, pero única y exclusivamente para el caso del aeropuerto El Dorado.

Que respecto a este aspecto, es importante anotar que desde el punto de vista legal la Resolución No. 0721 del 31 de enero de 1995 actualmente tiene plenos efectos jurídicos, toda vez que esta conserva todos sus efectos para los terminales aeroportuarios del resto del país.

Que sin embargo, para el caso concreto del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, por efectos de la expedición de la licencia ambiental ordinaria para el proyecto de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto citado y teniendo en cuenta las connotaciones especiales que rodean dicho terminal aéreo, se hizo necesario establecer en la licencia ambiental de la segunda pista del Aeropuerto El Dorado una serie de obligaciones tendientes a proteger la comunidad por la operación de la misma.

Que entre los aspectos considerados para el establecimiento de las obligaciones referidas, se tuvo en cuenta entre otras cosas; que el terminal aeroportuario de la ciudad de Santafé de Bogotá, se encuentra ubicado dentro del área urbana del

Ally

10921 2516
3242
2526

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

Distrito Capital, por lo cual su operación, genera un grave impacto ambiental a las personas que habitan las localidades vecinas, las cuales como todos los asociados tienen derecho a gozar de un medio ambiente sano; derecho este de consagración constitucional y con prevalencia sobre el derecho al trabajo, a la libre empresa y a otros derechos individuales.

Que la Subdirección de Licencias Ambientales en el Concepto No. 356-98 del 30 de julio de 1998, al respecto manifestó que "Ampliar el plazo para el cambio de aeronaves de etapa I y II de ruido por aeronaves de etapa III de ruido trae unas implicaciones ambientales, las cuales se exponen a continuación:

"Según la modelación presentada por la Aeronáutica Civil en el Estudio Nuevo Estudio de Impacto de Ruido en la Zona de Influencia del Aeropuerto Internacional El Dorado (IGA-EPAM Ltda. - Aeronáutica Civil), se presentan los resultados de los siguientes escenarios:"

- Año 2000, dos pistas y flota mejorada
- Año 2000, dos pistas y flota de tercera generación
- Año 2003 dos pistas y flota tercera generación

"Los resultados de las modelaciones en cuanto a áreas afectadas fueron los siguientes:"

Año 2000. Esquema Nuevo Flota mejorada.	Nivel de ruido (dB Ldn)	Area de influencia (Km ²)
	65	17.472
	70	7.622
	75	3.538
TOTAL		28.632
Año 2000 Esquema nuevo. Flota de 3ª Etapa de Ruido		
	65	12.875
	70	5.669
	75	2.846
TOTAL		21.390
Año 2003 Esquema Nuevo Flota de 3ª Etapa de Ruido		
	65	13.701
	70	6.055
	75	2.986
TOTAL		22.742

" Fuente: IGA EPAM LTDA Aeronáutica Civil"

"Como puede observarse las operaciones de las aeronaves de etapa 1 y 2 de ruido aumentan en 7.242 Km² el área a ser mitigada por la Aeronáutica Civil (Escenarios Año 2000 Flota mejorada y Año 2000 Flota tercera Etapa de Ruido)".

Calyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2630

"Si se comparan los escenarios año 2000 Flota tercera Etapa de Ruido con el escenario del año 2003 Flota Tercera etapa de Ruido aprobado por este Ministerio en la cual se tiene en cuenta el aumento en las operaciones aéreas, el área se aumenta en 1.352 Km²".

"Si se traduce a numero de viviendas a ser mitigadas los resultados son los siguientes:"

"PREDIOS AFECTADOS CON NIVELES DE RUIDO SUPERIORES A 65 dB Ldn"

	Sector Fontibón	Sector Engativá
Año 2000. Esquema Nuevo Flota mejorada	1012	15534
Año 2000 Esquema nuevo. Flota de 3ª Etapa de Ruido	678	10593
Año 2003 Esquema Nuevo Flota de 3ª Etapa de Ruido	678	11332

" Fuente: IGA - EPAM LTDA - Aeronáutica Civil"

"Como se observa al ampliar el plazo para la reconversión de flota al año 2003 implicaría para la Aeronáutica Civil entrar a mitigar alrededor de 4399 viviendas más de las 13688 viviendas que debe insonorizar la Aeronáutica Civil con motivo de la operación del Aeropuerto".

"Desde el punto de vista económico el costo promedio por insonorización de viviendas está en \$3'085.724 por cada una, según datos suministrados por la Aeronáutica Civil. Luego insonorizar 4399 viviendas tendrá un costo de \$13'574.099.876 adicionales. Tal y como lo expresa la Aeronáutica Civil en varios de sus comunicados, que para llevar a cabo las medidas de mitigación actuales requiere la utilización de vigencias futuras, razón por la cual es claro para este Ministerio que dicha entidad no dispone de los recursos necesarios para cumplir con esta carga adicional que se le generaría".

"Desde el punto de vista ambiental, es una de las medidas más importantes para controlar el deterioro ambiental producido por ruido en las zonas circunvecinas al Aeropuerto el Dorado (Ver áreas de afectación), evitando afectar áreas que no sería necesario entrar a mitigar ni afectar los espacios públicos de estas zonas".

Que finalmente, la Subdirección de Licencias Ambientales en el concepto aludido manifestó que en la página 26 del Nuevo estudio de Impacto de Ruido presentado a este Ministerio por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL** al referirse a los diferentes escenarios de las modelaciones realizadas, expresa lo siguiente: "Vale la pena resaltar que se observa un contraste fuerte en el área afectada para las simulaciones del año 2000 con flota mejorada y con flota total de tercera generación, siendo esta última inferior a la primera en un

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2631

26%"; constituyéndose esto en una razón de mayor peso para mantener dicha restricción al año 2000.

Que por otra parte, cabe manifestar, que la especialidad que en este aspecto cobija las actuaciones del Ministerio del Medio Ambiente, como máxima autoridad ambiental, están fundamentadas en la Constitución Política, en la Ley 99 de 1993, en el Decreto 1753 de 1994, en el Decreto 948 de 1995, entre otras normas, tiene un carácter especial y excluyente.

Que sumado a lo anterior, la licencia ambiental que nos ocupa versa exclusivamente sobre el Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, lo cual le da un viso de mayor especialidad y porque finalmente lo que se busca por parte de este Despacho es la protección del derecho colectivo de las comunidades afectadas por el ruido en las inmediaciones del aeropuerto citado.

Que cabe igualmente anotar que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** dentro del escrito contentivo del recurso reposición interpuesto contra la Resolución 1330 de 1.995, por medio de la cual se otorgó la licencia ambiental ordinaria que nos ocupa, no solicitó modificación alguna frente a esta obligación, quedando por lo tanto ejecutoriada y en firme la citada providencia en lo referente a este aspecto.

Que igualmente es de anotar que la Resolución 1330 citada fue publicada en la Gaceta Oficial Ambiental de diciembre de 1995, con lo cual se surtió la publicación frente a terceros, tal y como lo ordena la Ley 99 de 1993, quedando de esta manera en firme y produciendo todos sus efectos jurídicos.

Que es pertinente destacar, que solamente hasta el 13 de Noviembre de 1.997, es decir 2 años después de la expedición de la licencia ambiental, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, se dirige al Ministerio para solicitar la ampliación del plazo, fundamentándose en acuerdos bilaterales de transporte aéreo suscritos por Colombia con otros países, sumando a lo expresado los traumatismos financieros que este ajuste puede ocasionar si se disminuye el tiempo de este proceso.

Que para finalizar lo aquí expresado, este Despacho a continuación citará apartes de la Sentencia T-411 de junio 17 de 1992 proferida por la Corte Constitucional, donde se consagra la importancia del ser humano, como sujeto del derecho a gozar de un medio ambiente sano:

"El sujeto, razón y fin de la Constitución de 1991 es la persona humana. No es pues el individuo en abstracto, aisladamente considerado, sino precisamente el ser humano en su dimensión social, visto en la tensión individuo-comunidad, la razón última de la nueva Carta Política".

"Es a partir del ser humano, su dignidad, su personalidad jurídica y su desarrollo (artículos 1º, 14 y 16 de la Constitución), que adquieren sentido los derechos, garantías y los deberes, la organización y funcionamiento de las ramas y poderes públicos así como la defensa del ambiente, en tanto que éste es el entorno vital del hombre".

"En los artículos 1º. y 2º. de la Constitución se establece así mismo que Colombia es un Estado social de derecho, fundado en el respeto de la dignidad humana, y dentro

Caly

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2632

de sus fines esenciales está el de garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución".

Que teniendo en cuenta las anteriores consideraciones este Despacho mantendrá lo dispuesto en el numeral 3.1 del artículo 3 de la Resolución No. 1330 del 7 de noviembre de 1995 y en consecuencia, lo establecido en el artículo tercero de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1998. y por lo tanto considera que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** casi tres (3) años después de haber sido expedida la licencia ambiental ordinaria aludida, está sujeta a la imposición de una medida preventiva de amonestación, por no haber expedido el acto administrativo correspondiente, con el objeto que se modernizara la flota de aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado para el año 2000.

3.2.3. En cuanto al artículo cuarto de la Resolución 534 de Junio 16 de 1.998 (Horario Nocturno - Certificación de homologación de aeronaves).

Que en lo relacionado con el horario nocturno, la Subdirección de Licencias Ambientales en el concepto 356 de 1.998, manifiesta que con la restricción impuesta por este Ministerio mediante la resolución recurrida, en el horario comprendido entre las 9:00 P.M. y las 11:00 P.M. se viene presentando una congestión en las operaciones aéreas del aeropuerto citado.

Que los despegues y los aterrizajes de todas las aeronaves, deben realizarse hacia y desde el occidente y debido a que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** debe cumplir con las restricciones operacionales impuestas por la **OACI** en el sentido que no se autorizarán despegues durante los últimos cinco minutos de una aproximación a cualquier pista. Por esta razón solamente se realizarían como máximo 24 operaciones (entre despegues y aterrizajes) en el horario citado y se requieren un total de 29 operaciones, las cuales se encuentran programadas y de las cuales 19 deberían realizarse entre las 9:00 P.M. y las 10:00 P.M.

Dicha congestión de tráfico aéreo en ese horario, implica un riesgo para las aeronaves que están en espera de aterrizaje, por cuanto tendrían que realizar sobrevuelos, hasta que se les permita el aterrizaje, con posibles consecuencias funestas para la vida de los pasajeros, tripulantes y habitantes del sector.

Que de acuerdo con lo anterior, este Ministerio considera necesario modificar las condiciones para la operación nocturna establecidas en el artículo 4 de la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, el cual quedará así:

1. La **primera pista** del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, operará de la siguiente manera:

a. Podrán realizarse sin ninguna restricción, operaciones de todo tipo de aeronaves en el horario comprendido entre las 6:00 A.M y las 10:00 P.M.

b. En el horario comprendido entre las 10:01 P.M. y las 11:00 P.M. las operaciones aéreas de todo tipo de aeronaves deberán realizarse bajo las siguientes condiciones:

- Las operaciones de despegue se realizarán en un 100% en sentido oriente a occidente, sin sobrevolar sobre la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C.
- Las operaciones de aterrizaje que se realicen en el horario citado, deberán realizarse en un 100% en dirección occidente - oriente.

Cely

10925 2520
2633

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

Se exceptúan de las anteriores restricciones las operaciones aéreas que por razones meteorológicas no puedan cumplir con lo previsto. En este último caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

c. Las aeronaves que cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, podrán operar en el horario comprendido entre las 11:01 P.M. y las 6:00 A.M., con las restricciones señaladas en el literal anterior del presente artículo. En este mismo horario no podrán operar aeronaves que no cumplan con los niveles previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

d. Se exceptúan de la anterior medida las aeronaves de todo tipo que transporten la prensa y las que se encuentren atrasadas de itinerario. En este último evento, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

2. La **segunda pista** del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, operará de la siguiente manera:

a. Podrán realizarse sin ninguna restricción, operaciones de todo tipo de aeronaves en el horario comprendido entre las 6:00 A.M y las 9:00 P.M.

b. En el horario comprendido entre las 9:01 P.M. y las 10:00 P.M. las operaciones aéreas de todo tipo de aeronaves, deberán realizarse bajo las siguientes condiciones

- Las operaciones de despegue se realizarán en un 100% en sentido oriente a occidente, sin sobrevolar sobre la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C.
- Las operaciones de aterrizaje que se realicen en el horario citado, deberán realizarse en un 100% en dirección occidente - oriente.

Se exceptúan de las anteriores restricciones las operaciones aéreas que por razones meteorológicas no puedan cumplir con lo previsto. En este último caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

c. No se permitirá la operación entre las 10:00 P.M. y las 6: A.M. de ningún tipo de aeronaves en la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad.

3. Podrán operar en la primera y en la segunda pista del Aeropuerto internacional El Dorado de esta ciudad, en cualquier horario, las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal aéreo como aeropuerto alternativo por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad, las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. En estos últimos casos la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

Alp

10926 2521
3212
2634

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

Que en cuanto a lo manifestado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, en el sentido que las certificaciones de homologación de aeronaves a las cuales se les coloquen o hayan colocado aditamentos especiales para lograr los niveles de ruido a los que se refiere el Anexo 16, Capítulo 3 del Convenio de Aviación Civil Internacional, no la realiza la OACI, cabe anotar que si bien es cierto, esta función no está en cabeza de esa entidad, en la resolución objeto del recurso claramente se estableció que eventualmente dicha certificación la haría en su defecto la autoridad que tuviera esa función, la cual es la autoridad aeronáutica del país contratante, en su defecto el fabricante o la empresa que coloque el aditamento para disminuir el ruido que produce la aeronave.

Que teniendo en cuenta lo anterior, en la parte resolutive de la presente providencia se aclarará lo dispuesto en este aparte, en el sentido de solicitar a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, para que directamente ella como entidad facultada para ese efecto o a través de los fabricantes o de las sociedades que colocan dichos aditamentos, certifique la etapa de ruido que le corresponde a cada aeronave que opera en el Aeropuerto el Internacional El Dorado de esta ciudad.

3.2.4. En cuanto a los artículos 5 y 6 de la resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998. (obligaciones de monitoreo y censo).

Que con respecto a la afirmación que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, no tiene entre sus funciones realizar monitoreos, ni censos prediales con el objeto de entrar a determinar el número de viviendas afectadas con niveles de contaminación sonora igual o superior a los 65 dB (Ldn) en el área de influencia del proyecto e igualmente implementar medidas de insonorización en dichas viviendas; este Ministerio teniendo en cuenta que la ejecución del proyecto aludido, de conformidad con la definición legal que trae la Ley 99 de 1993, genera impactos graves al medio ambiente, y que por tal motivo se requirió del otorgamiento de una licencia ambiental, se permite efectuar las siguientes consideraciones:

- La licencia ambiental como lo establece el artículo 50 de la Ley 99 de 1993, "sujeta al cumplimiento por el beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada"

- Para el otorgamiento de la respectiva licencia ambiental se requiere de la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental por parte del interesado en obtenerla, el cual es definido al tenor del artículo 22 del Decreto 1753 de 1994, como "un instrumento para la toma de decisiones y para la planificación ambiental, exigido por la autoridad ambiental para definir las correspondientes medidas de prevención, corrección, compensación y mitigación de impactos y efectos negativos de un proyecto, obra o actividad".

- Manifiesta así mismo el artículo 23 ibídem que: "El estudio de impacto ambiental se exigirá en todos los casos que requieran Licencia Ambiental de acuerdo con la ley y los reglamentos. El estudio de impacto ambiental deberá corresponder en su contenido y profundidad a las características del proyecto, obra o actividad".

- De igual forma, el artículo 24 ibídem, señala los "Objetivos y alcances. El estudio de impacto ambiental tendrá los siguientes objetivos y alcances:"

Alp
2

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

"1. Describir, caracterizar y analizar el medio biótico, abiótico y socioeconómico en el cual se pretende desarrollar el proyecto, obra o actividad.

"4. Dimensionar y evaluar los impactos y efectos del proyecto, obra o actividad, de manera que se establezca la gravedad de los mismos y las medidas y acciones para prevenirlas, controlarlas, mitigarlas, compensarlas y corregirlas".

"7. Diseñar los planes de prevención, mitigación, corrección, compensación de impactos y manejo ambiental a que haya lugar para desarrollar el proyecto, obra o actividad".

"8. Estimar los costos y elaborar el cronograma de inversión y ejecución de las obras y acciones de manejo ambiental".

"9. Diseñar los sistemas de seguimiento y control ambiental que permitan al usuario evaluar el comportamiento, eficiencia y eficacia del plan de manejo ambiental".

"10. Evaluar y comparar el desempeño ambiental previsto del proyecto, obra o actividad contra los estándares de calidad ambiental establecidos en las normas ambientales nacionales vigentes; y la conformidad del proyecto, obra o actividad con los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia".

"11. Definir las tecnologías y acciones de preservación, mitigación, control, corrección y compensación de los impactos y efectos ambientales a ser usadas en el proyecto, obra o actividad".

Así mismo el artículo 25 del precitado decreto, señala que "El estudio de impacto ambiental deberá contener cuando menos la siguiente información:"

1. Resumen del estudio de impacto ambiental.
2. Descripción del proyecto, obra o actividad: incluirá la localización, las etapas, dimensiones, costos y cronograma de ejecución.
3. Descripción de los procesos y operaciones; identificación y estimación de los insumos, productos, subproductos, desechos, residuos, emisiones, vertimientos y riesgos tecnológicos, sus fuentes y sistemas de control dentro del proyecto, obra o actividad.
4. Delimitación, caracterización y diagnóstico de las áreas de influencia directa e indirecta, así como la cobertura y el grado de los impactos del proyecto, obra o actividad, con base en la afectación que pueda ocasionar sobre los diferentes componentes del medio ambiente.
5. Estimación de los impactos y efectos ambientales: con base en la información de los numerales anteriores se identificarán los ecosistemas sensibles, críticos y de importancia ambiental y social. Igualmente se identificarán, caracterizarán y estimarán los impactos y efectos ambientales, su relación de causalidad y se elaborará el análisis de riesgo.

Calyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2636**

6. Plan de manejo ambiental: se elaborará el plan para prevenir, mitigar, corregir y compensar los posibles impactos y efectos del proyecto, obra o actividad sobre el medio ambiente. Debe incluir el plan de seguimiento, monitoreo y contingencia.

Que finalmente, el artículo 1 del Decreto 1753 de 1994, define el Plan de Manejo como el "plan que, de manera detallada, establece las acciones que se requieren para prevenir, mitigar, controlar, compensar y corregir los posibles efectos o impactos ambientales negativos causados en desarrollo de un proyecto, obra o actividad; incluye también los planes de seguimiento, evaluación y monitoreo y los de contingencia".

Define igualmente el referido acto administrativo el Análisis de Riesgo, como "el estudio o evaluación de las circunstancias, eventualidades o contingencias que en desarrollo de un proyecto, obra o actividad pueden generar peligro de daño a la salud humana, al medio ambiente y a los recursos naturales".

Igualmente el artículo 1 del decreto ibídem define:

- Las Medidas de Prevención, como las "obras o actividades encaminadas a prevenir y controlar los posibles impactos y efectos negativos que pueda generar un proyecto, obra o actividad sobre el entorno humano y natural.
- Las Medidas de mitigación, como las "obras o actividades dirigidas a atenuar y minimizar los impactos y efectos negativos de un proyecto, obra o actividad sobre el entorno humano y natural.
- Las Medidas de Corrección, como las "obras o actividades dirigidas a recuperar, restaurar o reparar las condiciones del medio ambiente afectado.
- Las Medidas de Compensación, como aquellas "obras o actividades dirigidas a resarcir y retribuir a las comunidades, las regiones y localidades por los impactos o efectos negativos que no puedan ser evitados, corregidos o satisfactoriamente mitigados".

Que de acuerdo con las normas transcritas anteriormente, el Ministerio del Medio Ambiente está plenamente facultado para imponer estas y todas las demás medidas que considere necesarias para prevenir, corregir, compensar, mitigar y compensar, los efectos ambientales adversos que se generan por la ejecución del proyecto aludido, medidas estas que se contemplaron en su mayoría dentro del Estudio de Impacto Ambiental y por ende dentro del Plan de Manejo Ambiental. Es de anotar que algunas de estas medidas fueron formuladas por iniciativa de la misma **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, tales como la barrera contra el ruido de Fontibón y las medidas de insonorización en las viviendas afectadas con niveles de contaminación sonora.

Finalmente, cabe reiterar aquí lo dispuesto en el artículo 58 y parágrafo del Decreto 948 de 1995, norma que establece la facultad que tiene la autoridad ambiental cuando lo considere necesario, de exigir la autoridad aeronáutica "la instalación y operación de estaciones de seguimiento de los niveles de ruido ambiental en el área de riesgo sometida a altos niveles de presión sonora" y de efectuar el seguimiento pertinente con el objeto de verificar los niveles de ruido y el correcto funcionamiento de los equipos de monitoreo.

aly

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2637**

Que teniendo en cuenta que en numeral 3.8 del artículo 3 de la Resolución No. 1330 de 1995, se establecía que debían realizarse monitoreos permanentes y que trimestralmente debía allegarse la información a este Ministerio, lo cual además estaba contemplado dentro del Plan de Manejo Ambiental, se considera que la exigencia de los monitoreos semestrales es inocua, por lo tanto se dejará sin efecto y en su reemplazo se mantendrá lo estipulado en la resolución por medio de la cual se otorgó la licencia ambiental que nos ocupa, de tal forma que cada tres (3) meses, se puede determinar si existen nuevas viviendas impactadas con niveles de contaminación sonora, por efecto del aumento en las operaciones de dicho terminal aeroportuario.

Las eventuales nuevas edificaciones y viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora por efecto del aumento en las operaciones de dicho aeropuerto, se refieren exclusivamente a viviendas existentes al momento de concluir el censo predial, el cual deberá entregarse a más tardar el día 30 de septiembre del presente año.

Que de esta forma la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no está en la obligación de mitigar las nuevas edificaciones y viviendas que no se encuentren construidas y por lo tanto identificadas en el censo predial actualizado a Septiembre 30 de 1.998. En consecuencia las nuevas viviendas que se construyan en los sectores que se encuentren dentro de las curvas de ruido presentadas a este Ministerio deberán implementar a su costa las medidas de insonorización al momento de su construcción.

Que es de anotar que con el monitoreo, se podrán establecer con certeza las curvas reales de isoruido, donde se determine el área real sujeta a niveles de contaminación sonora y por ende el número total de viviendas y edificaciones existentes a mitigar.

Que de acuerdo con lo anterior este Despacho modificará el inciso final del Artículo Quinto de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998, efectuando la aclaración pertinente.

Que es importante anotar que si bien es cierto el número de viviendas y edificaciones a insonorizar es bastante considerable, esto se debe en gran parte a que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** no realizó en su momento el correspondiente censo predial, ni realizó la implementación de las correspondientes medidas de insonorización, de tal manera que desde el año 1995, cuando se otorgó la licencia ambiental, a esta fecha, se aumentó en forma considerable el número de viviendas y edificaciones sujetas a insonorización.

Que en ese sentido la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio en el Concepto No. 356-98 aludido, manifestó que "La Aeronáutica Civil en el Plan de Manejo Ambiental propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental desarrollado por Dames & Moore - Estudios Técnicos Ltda - Aeronáutica Civil en la página 6-1 establece que "El Plan de Manejo y Control Ambiental estará dirigido a implementar las acciones necesarias para evitar corregir, compensar y mitigar los impactos negativos relacionados con la construcción, operación y mantenimiento de la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado". Más adelante, en la Sección 6.3, describe la red de monitoreo propuesta para obtener los datos ambientales necesarios para evaluar los resultados de las medidas de mitigación que serán incorporadas en el proyecto. La sección 6.4 presenta el programa de seguimiento ambiental del proyecto el cual se basa en: 1) La

Cely

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2638**

creación de una nueva unidad dependiente de la Aeronáutica Civil - La Unidad de Gestión Ambiental y Social (UGAS) a cargo de las tareas de monitoreo ambiental durante las etapas de construcción y operación del Aeropuerto ..."

"En el numeral 6.3 del Capítulo 6 del mismo estudio, la Aeronáutica Civil plantea la instalación y operación de las redes de monitoreo ambiental que incluye monitoreos a la calidad de aguas superficiales, calidad de aguas subterráneas, calidad de aire y ruido cuyo fin es el de obtener los datos ambientales necesarios para evaluar los resultados de las medidas de mitigación incorporadas en el proyecto. La generación de estos datos permitirá, el seguimiento ambiental a las actividades de construcción, operación y mantenimiento que puedan generar impactos negativos durante la vida útil del proyecto. El objetivo del programa de monitoreo es el de establecer cronológicamente las actividades necesarias para realizar la verificación, vigilancia y evaluación de las obras y acciones recomendadas en el Plan de Manejo Ambiental y control ambiental".

"Con lo anterior, se puede determinar que la Aeronáutica Civil es consciente que las actividades de operación del aeropuerto El Dorado generan impactos negativos y en especial en los que se refiere a ruido".

"Ahora bien, La Licencia Ambiental que obtuvo la Aeronáutica Civil en lo que respecta a ruido se fundamentó en una modelación la cual es una aproximación a la realidad, y con base en ella se determinaron una áreas a las cuales se les debería realizar un censo para establecer el número de predios afectados y de esta manera ejecutar las medidas de mitigación respectivas. Sin embargo, por ser la modelación una aproximación a la realidad se hace necesario realizar los monitoreos respectivos para ajustar las curvas de ruido obtenidas mediante la modelación y de esta manera obtener las áreas reales de afectación y efectuar los censos respectivos. Por lo tanto no se entiende porque la AERONÁUTICA CIVIL pretende trasladar su responsabilidad a otras entidades como el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente o Catastro Distrital, en cuanto a la elaboración de monitoreos y censos, cuando es su actividad, para la cual adquirió una Licencia Ambiental, la que esta produciendo impactos negativos al ambiente. Obviamente, el Ministerio del Medio Ambiente y el DAMA podrán en cualquier época realizar sus propios monitoreos para verificar la información obtenida de los equipos de monitoreo y entregados a estos por la Aeronáutica Civil".

Que adicionalmente, el Ministerio del Medio Ambiente no pretende que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** realice mitigación a viviendas que se construyan en fecha posterior al último censo predial actualizado que deberá realizarse con fecha 30 de Septiembre de 1.998; sino que teniendo en cuenta que por el efecto del aumento en la frecuencia de las operaciones aéreas en un futuro, el área de afectación en la ciudad de Santafé de Bogotá sería mayor, tal como lo demuestra las modelaciones realizadas en el escenario del año 2010 del Nuevo Estudio de Impacto de Ruido realizado por la AERONÁUTICA CIVIL.

Que teniendo en cuenta lo anterior a estas nuevas áreas afectadas se les deberá realizar medidas de mitigación, pero únicamente a las construcciones existentes y no a las viviendas que no se encuentren construidas al día 30 de septiembre de 1998, fecha en la cual se debe entregar el censo predial actualizado. Las nuevas construcciones realizadas a partir de esa fecha, no tienen que ser insonorizadas por la Aeronáutica Civil".

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2639

Que en relación con la afirmación que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL**, no debe efectuar el control de la contaminación por ruido de actividades tales como el transporte terrestre, o el ocasionado por la industria, cabe anotar que este Despacho para imponer las medidas de mitigación en las viviendas y edificaciones de servicio social de las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, se fundamentó en las curvas de isoruido que presentó esta Entidad, sustentadas en las modelaciones que realizó teniendo en cuenta el promedio día-noche, en decibeles Ldn. De esta forma este Ministerio solamente tuvo en cuenta para esos efectos los resultados que le presentó la misma Aeronáutica Civil, y por lo tanto en ningún momento fueron datos arbitrarios, en consecuencia mal podría tildarse a este Despacho de imponer obligaciones por ruido que no genera directamente el aeropuerto en cuestión.

Que finalmente es importante anotar que el **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** siempre estará presto a atender las recomendaciones de carácter técnico que sobre aspectos aeronáuticos se estimen convenientes; aclarando sin embargo que la potestad y responsabilidad para resolver los recursos de reposición interpuestos, es única y exclusivamente de este Despacho.

En el sentido anterior, recordemos que la Ley 23 de 1973, en su artículo 2 considera que "El medio ambiente es un patrimonio común; por lo tanto su mejoramiento y conservación son actividades de utilidad pública, en las que deberán participar el Estado y los particulares. Para efectos de la presente ley, se entenderá que el medio ambiente está constituido por la atmósfera y los recursos naturales renovables".

El artículo 3 ibídem, manifiesta que "Se consideran bienes contaminables el aire, el agua y el suelo"

El artículo 4 de la citada ley manifiesta que: "Se entiende por contaminación la alteración del medio ambiente por sustancias o formas de energía puestas allí por la actividad humana o de la naturaleza, en cantidades, concentraciones o niveles capaces de interferir con el bienestar y la salud de las personas, atentar contra la flora y la fauna, degradar la calidad del medio ambiente o afectar los recursos de la Nación o de particulares".

Que en cuanto a este aspecto el artículo 5 ibídem manifiesta que "Se entiende por contaminante todo elemento, combinación de elementos o forma de energía que actual o potencialmente pueda producir alguna o algunas de las alteraciones ambientales descritas en el artículo 4º. de la presente ley".

Que igualmente es pertinente manifestar que la Constitución de 1991, no se limitó a establecer la protección ambiental como fin del Estado, sino que fue más allá y configuró un verdadero derecho a gozar de unas ciertas condiciones de calidad en el ambiente, las cuales no pueden ser vulneradas, pues su lesión o puesta en peligro compromete la salud de la colectividad, tal y como ocurre en el caso que nos ocupa.

Que de conformidad con lo anterior, no es factible acceder a la solicitud de revocatoria de la Resolución No. 0534 de 1998 solicitada por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL** en su recurso de reposición y mucho menos suspender provisionalmente la firmeza del artículo Tercero de la Resolución No. 1330 de 1995, razón por la cual en la parte resolutive de la presente providencia únicamente se efectuarán las modificaciones y aclaraciones que se señalaron en los considerandos de este recurso.

Calif
2

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

4. RECURSO DE REPOSICIÓN DEL Dr. BERNARDO HENAO JARAMILLO.

Que así mismo, mediante escrito presentado personalmente el día 24 de junio de los corrientes, el Doctor **BERNARDO HENAO JARAMILLO**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 10.235.931 y Tarjeta profesional de Abogado No. 32401 del Ministerio de Justicia, obrando en calidad de Apoderado General de la sociedad **AERO TRANSCOLOMBIANA DE CARGA S.A. ATC S.A.**, sociedad comercial, legítimamente constituida conforme a las leyes colombianas, con domicilio principal en Santafé de Bogotá, D.C., lo cual acredita con la copia de la Escritura Pública No. 0252, otorgada en la Notaria Novena del Círculo de Bogotá, el día 23 de enero 1995, y con el certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, interpuso recurso de Reposición contra la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998, con el objeto que se modifique y revoque dicha Resolución en lo que afecte a su poderdante.

4.1. Argumentos del recurrente.

Que el Doctor **BERNARDO HENAO JARAMILLO** esbozó los siguientes argumentos en su recurso de reposición:

"1. DESCONOCIMIENTO DE NORMA SUPERIOR POR VIOLACIÓN DEL ARTICULO 58 DE LA CONSTITUCIÓN NACIONAL Y DEL ARTICULO 17 DE LA LEY 153 DE 1887".

- La Resolución 0534 del 16 de Junio de 1.998 del Ministerio del Medio Ambiente, en el artículo Segundo de su Parte Resolutiva, no modifica, como lo solicitó la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, la fecha de iniciación de la prohibición de operaciones de las aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional hasta el primero de enero del año 2003.

- Se confirma lo anterior con el artículo Tercero de la Parte Resolutiva de la Resolución recurrida, que impone una amonestación a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, por no expedir "(...) el acto administrativo que determine que a partir del 1º. de enero del 2000 la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado se hará exclusivamente con aeronaves que cumplan con lo dispuesto en el capítulo 3º. del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

- La obligación, impuesta sobre la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL**, no consulta ni respeta los derechos adquiridos por parte de las Aerolíneas que operan aeronaves de Primera y Segunda Generación o que no cumplen con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional,

- Se está modificando unilateralmente y sobre la marcha, las condiciones de operación que en este sentido impuso la Resolución 721 del 31 de Enero de 1995 expedida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, toda vez que su artículo 5º establece claramente que la prohibición sobre aeronaves que no cumplan con los requisitos de la etapa tres de ruido se producirá a partir del 1º. de enero del año 2003".

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2641

- La Resolución recurrida desconoce los principios de aplicación de la ley en el tiempo, de favorabilidad de la misma y del principio de respeto a los Derechos Adquiridos protegidos Constitucional y Legalmente.

- En efecto, dispone el Artículo 58 de la Constitución Nacional:"

"Se garantizan la propiedad privada y los derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores..."

"Así mismo, el Artículo 17 de la Ley 153 de 1887 que:"

"Las meras expectativas no constituyen derecho contra la ley nueva que las anule o cercene (...)"

"A contrario sensu se entiende que cuando no se trata de expectativas, sino de derechos plenamente constituidos y otorgados por una ley o regulación anterior, estos no podrán ser desconocidos o cercenados por una nueva disposición posterior."

Determina el recurrente que su poderdante tiene derecho a operar con aeronaves que no cumplen con los niveles de ruido correspondientes a la etapa 3, hasta el día 1 de enero del año 2003, derecho que fuera adquirido y otorgado por la disposición contenida en el artículo 5º. de la Resolución 721 del 31 de enero de 1995, anterior a la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 y obviamente, a la expedición de la Resolución recurrida en este escrito.

- La carga que impone la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 y la Resolución 0534 de 1998, en cuanto a que la prohibición de operación debe producirse a partir del 1º. de enero del año 2000 excede el simple "Cambio en las Reglas de Juego", como en su momento argumentara la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ya que traspasa y aniquila un derecho patrimonial debidamente atribuido o concedido por el mismo Estado, a los particulares que operan aeronaves que no cumplen con los requisitos de Etapa 3 de ruido, como lo sería mi poderdante, denegándole el ejercicio del derecho a operar ese tipo de aeronaves hasta la fecha 1 de enero del año 2003.

- No sería de recibo una argumentación tendiente a declarar que las Resoluciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil aunque anteriores en el tiempo, son de menor jerarquía que las expedidas por el Ministerio del Medio Ambiente por la calidad de este último según la Constitución Nacional, o porque se pretenda regular el manejo ambiental, que supone derechos de mayor jerarquía; toda vez que frente a los Administrados el Estado es uno sólo y las diferencias de criterios entre sus distintos organismos, dependencias o divisiones, no lo pueden afectar, máxime si en una oportunidad le concede un derecho y en otra posterior se le pretende arrebatar o hacerle renunciar al mismo, sin ninguna indemnización.

- Que el argumento de que el derecho a un ambiente sano es de mayor jerarquía, aunque válido, no hace presumir que en aras de su respeto puedan desconocerse los derechos adquiridos por particulares con arreglo a disposiciones de anterior expedición, puesto que la misma Corte Constitucional ha fijado límites al principio del interés general sobre el particular, el cual ya no es absoluto, sino que tiene

Celso

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2642

que reconocer los intereses y menguas patrimoniales de quienes se vean afectados en pro de la colectividad.

- Determina así mismo el recurrente que para entender la importancia del concepto del derecho adquirido por mi poderdante en virtud de la expedición de la Resolución 721, especialmente lo indicado en su artículo 5º. en cuanto a que la prohibición de operación de aeronaves de etapa 3 de ruido entrará en rigor a partir del 1 de enero del año 2003, es importante determinar lo siguiente:

"Derecho Adquirido, según Chabot, "es aquel que había sido irrevocablemente conferido y definitivamente adquirido antes del hecho del acto o de la ley que se le pretende oponer para impedir el pleno y entero goce de él".

"Restrepo Hernández dice "Los derechos adquiridos son las consecuencias jurídicas nacidas en virtud de una ley vigente al cumplimiento del hecho previsto en la misma ley".

"Champeau y Urbe indican que "Derecho Adquirido es el resultado de una facultad legal regularmente ejercida, siendo entendido que en ocasiones el titular del derecho no tiene que ejercer nada pues lo ha adquirido ope juris o legis (subrayado, negritas y cursivas fuera de texto)".

"Las anteriores posiciones doctrinarias, ratificadas por la Jurisprudencia Nacional en sentencias de la Corte Suprema de Justicia, de fechas 28 de octubre de 1925, 16 de julio de 1927, noviembre de 1927, 26 de mayo de 1929, 11 de abril de 1932 y 25 de junio de 1940, entre otras, son claras en cuanto a que AERO TRANSCOLOMBIANA DE CARGA S A., tiene respecto de la operación de sus aeronaves, un derecho adquirido a operar con aquellas que no cumplan con el nivel 3 de ruido, hasta el 1 de enero del año 2003, derecho otorgado claramente por la Resolución 721 del 31 de enero de 1995, expedida por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil".

"Lo anterior, porque es claro que la prerrogativa de operación hasta el 1 de enero del año 2003 nació en virtud de una norma vigente y expedida con las formalidades de ley, con anterioridad al acto o ley que pretende oponerse a su ejercicio (Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995) y en este caso, el beneficiario o titular del derecho, realmente no tiene que ejercer nada tangible, simplemente, seguir operando sus aeronaves que no cumplen con el nivel 3 de ruido hasta el año 2003."

"Por los anteriores motivos, se solicita se adicione al Artículo Segundo de la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998, la indicación de que la prohibición correspondiente a las aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional empezará a regir a partir del primero de enero del año 2003, según lo dispuesto en el Artículo 5º. de la Resolución 721 del 31 de enero de 1995, emanada de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil".

"Ya que es claro que el derecho de operación de las aeronaves de mi poderdante hasta el año 2003 hace parte de su patrimonio, es lógico que en caso de no aceptarse el respeto a los derechos por ella adquiridos, argumentando la función ecológica que se atribuye a la propiedad por el artículo 58 de la Constitución debe reconocérsele por parte del Ministerio del Medio Ambiente la indemnización

Cely

2530
10935
3203
2540

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2643

correspondiente, con base en el cambio de regulación o responsabilidad por el hecho de las leyes y teniendo en cuenta que las modificaciones a los plazos previstos por la Resolución 721, por parte de las Resoluciones 1330 y 0534, suponen de darse su cumplimiento, una real expropiación de los derechos patrimoniales de AERO TRANSCOLOMBIANA DE CARGA S.A., adquiridos conforme a las leyes; indemnización que es procedente por así aceptarla los artículos 58 y 90 de la Constitución Nacional".

"2. VIOLACIÓN DE NORMA SUPERIOR POR DESCONOCIMIENTO DEL PRINCIPIO DE IGUALDAD ANTE LA LEY CONSAGRADO EN EL ARTICULO 13 DE LA CONSTITUCIÓN NACIONAL".

"La parte final del Artículo Cuarto de la parte Resolutiva de la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998, recurrida en este escrito, dispone que:"

"En la segunda Pista del Aeropuerto Internacional El Dorado no se permitirá la operación en ningún horario, de aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional".

"Se exceptúan de la anterior medida los aviones que transporten la prensa y las aeronaves que se encuentran en emergencia. (. . .) (Subrayados, negritas y cursivas fuera de texto)".

"La excepción subrayada prevista por la disposición arriba transcrita, es violatoria del principio y derecho a la igualdad ante la ley conferido por el Artículo 13 de la Constitución Nacional a mi poderdante, toda vez que no se entiende el porqué de la odiosa diferencia entre los aviones que transporten la prensa y las demás aeronaves de carga o transporte que decolen o aterricen en el aeropuerto El Dorado y que se encuentren comprendidas dentro del mismo nivel de Ruido".

"¿Qué protege aquí el Ministerio del Medio Ambiente? el derecho a la información de los colombianos, el derecho de producción y propiedad de los medios de comunicación de los propietarios de los periódicos?. ¿No era acaso el derecho al ambiente sano de los vecinos del aeropuerto, superior a los demás derechos de toda la colectividad?".

"No se entiende el porqué de la diferencia, máxime cuando las aeronaves que transportan la prensa por la naturaleza de ese producto, operan en las primeras horas de la mañana, muy a la madrugada y se enmarcan dentro del mismo nivel de ruido que las demás aeronaves de carga, entre ellas, las que opera mi poderdante, quien presta un servicio aun más valioso puesto que transporta principalmente flores importante producto de exportación de carácter perecedero que sale por vía aérea del país."

"En este sentido, lo que está en juego no solamente es, como erróneamente lo considera el Ministerio del Medio Ambiente, el derecho al trabajo de los floricultores. Esta apreciación es demasiado simplista y facilista, puesto que lo que se debe defender y tener en cuenta es, en su totalidad, el sector de las exportaciones del país, que en su mayoría, y se repite, tratándose de productos eminentemente perecederos, sale del aeropuerto internacional El Dorado".

Allyp
5

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

"Así las cosas, la diferencia que se hace entre aeronaves que transportan la prensa y las demás aeronaves para efectos de la operación en la segunda pista del aeropuerto El Dorado, no es procedente de acuerdo a la Constitución por no tener ninguna justificación real o conocida, por desconocer el derecho a la igualdad de las otras empresas que operan aeronaves con nivel 3 de ruido y por restar importancia a uno de los principales sectores económicos y productivos del país como lo es el de las exportaciones, que se verán afectadas por la cuestionada medida".

"Esta medida es adicionalmente violatoria al principio de la igualdad ante la ley por cuanto que impone una mayor carga sobre mi poderdante, la cual no está obligado a soportar, y en general sobre las empresas que operan aeronaves que no cumplan con nivel de ruido 3 o con lo dispuesto en el Capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Internacional, puesto que no solo se les reduce el límite de prohibición al 1º. de enero del año 2000, sino que también, de manera inexplicable, se les deniega el derecho a aterrizar o despegar desde la segunda pista del aeropuerto".

"De igual manera se impone una mayor carga a mi poderdante, con ocasión de la decisión de no permitirle la operación de sus aeronaves que no cumplen los niveles de ruido previstos en el capítulo 3 del anexo 16 del Convenio de Aviación Internacional en la Segunda Pista, toda vez que a pesar de esa restricción, sí se le estaría exigiendo el pago de todas y cada una de las tarifas por derechos de pista tasas aeroportuarias, valores de contribución y demás emolumentos ordenados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, en las Resoluciones Número 01926 del 11 de junio de 1998 y 00627 del 9 de febrero de 1996 circunstancia que además de configurar un enriquecimiento sin causa en favor del Estado, supone la negación de un derecho por el cual se esta pagando y cumpliendo con las contribuciones y la imposición de una carga inequitativa frente a las demás empresas de transporte aéreo que si bien es cierto pagan las contribuciones, no sufren ningún detrimento puesto que correlativamente cuentan con la autorización para operar desde la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado".

"Se solicita por este motivo que se revoque la medida contenida en los dos últimos incisos del Artículo Cuarto de la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998. en cuanto a que no existan restricciones a la operación de aterrizaje despegue o tránsito de aeronaves que no cumplan con el nivel 3 de ruido, en la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado y se autorice la libre operación de las mismas, en ambas pistas y sin ninguna restricción en cuanto a la hora de cada operación".

"3. DESCONOCIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS CONSTITUCIONALES DE INTEGRACIÓN LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE"

"La Resolución 0534 del 16 de junio de 1998 hace case omiso a la solicitud presentada por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONÁUTICA CIVIL** en el sentido de extender la fecha en que empieza a regir la prohibición de operar aeronaves de primera y segunda generación, establecida a partir del 1o. de enero del año 2000, hasta el primero de enero del año 2003, solicitud que se fundamentó entre otras razones, en el hecho de que:"

Calyp
2

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2645**

"La aplicación de estas restricciones adicionales plantea un serio problema a las relaciones internacionales cuando el otro país no dispone de normas equivalentes, como ocurre en los demás países de América Latina, especialmente los del Grupo Andino, ya que sus aerolíneas consideran que no están sujetas a las restricciones de nuestras normas, con la posibilidad de desencadenar un grave conflicto de tipo aerocomercial, de represalias y eventualmente conllevar a la paralización de los servicios de transporte aéreo con la mayoría de los países vecinos".

"En respuesta a este serio argumento, el Ministerio del Medio Ambiente responde que no existe tal problema puesto que los convenios internacionales, celebrados de manera bilateral o multilateral por Colombia, permiten a nuestro país adoptar las medidas que considere necesarias en el orden interno para regular el transporte aéreo y las condiciones de aeronavegabilidad puesto que según el Artículo 5º del Acuerdo Internacional del Transporte Aéreo celebrado entre Colombia y los Estados Unidos de América:"

"Artículo 5º. Las leyes y reglamentos de una de las partes contratantes (...) se aplicarán a las aeronaves de línea o líneas aéreas designadas por la otra Parte Contratante y serán cumplidos por dichas aeronaves a la entrada o a la salida del territorio de la primera Parte Contratante y mientras permanezcan en el".

"También se cita el artículo 11 del Convenio de Chicago, que en sus apartes reza:"

"A reserva de lo dispuesto en el presente convenio, las leyes y reglamentos de un Estado Contratante (...) se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados Contratantes (Negritas, subrayados y cursivas fuera de texto)".

"El Ministerio del Medio Ambiente, considerando que con citar estas normas anula los argumentos de la Aeronáutica Civil, concluye que las disposiciones citadas "claramente establece (n) el respeto por la soberanía de cada país para imponer sus normas y reglas internamente, de tal manera que las aeronaves de otros países que tengan dentro de su ruta de vuelo a Colombia, deben someterse mientras estén en suelo colombiano, a nuestra legislación en ese aspecto (subrayados y negritas fuera de texto)".

"Pues bien, es precisamente esa obligación que tienen las aeronaves extranjeras de someterse a nuestra legislación, la que justifica la solicitud elevada en su momento por la Aeronáutica Civil en el sentido de extender la entrada en vigor de la prohibición al año 2003, petición que reafirma mi poderdante a través de este escrito, pues es bien claro que las aerolíneas de aquellos países que no cuentan con iguales restricciones o previsiones en cuanto al nivel de ruido de las aeronaves como sucede con la mayoría de los Estados latinoamericanos y del Caribe, viéndose en imposibilidad de cumplir con las disposiciones contenidas en la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995 y 0534 del 16 de junio de 1998 dictadas en ejercicio del poder soberano que alega el Ministerio del Medio Ambiente, van a optar por abstenerse de operar desde y hacia Colombia, con dos consecuencias desfavorables para nuestro país, cuales serían:"

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2646**

"1. La disminución en el volumen de importaciones y exportaciones hacia los países cuyas aerolíneas se abstengan de volar desde y hacia Colombia por no cumplir con las disposiciones sobre ruido expedidas por el Ministerio del Medio Ambiente."

"Esta circunstancia privará a nuestro sector productivo del beneficio que supone que sus productos puedan ser distribuidos en el exterior. Sería casi como destruir los puentes que permiten el transporte de mercancías por carretera hacia los puertos del país".

"De igual manera se privará al sector turístico que tan grave situación presenta en la actualidad de contar con afluencia de personas provenientes del exterior a visitar y conocer nuestro país, personas que de otra manera, se desplazarían hacia Colombia en las aerolíneas de sus respectivos países".

"2. El cese de operaciones de las aerolíneas comerciales de transporte de carga o pasajeros colombianas, desde o hacia aquellos países cuyas aerolíneas se vean afectadas por la medida tomada por el Ministerio del Medio Ambiente".

"En efecto, aquellos Estados que observen que sus aeronaves no pueden volar hacia o desde nuestro país, también harán uso del poder soberano y autónomo que les confieren las disposiciones del Convenio de Chicago que el Ministerio del Medio Ambiente cita para dictar normas en su derecho interno que impidan la entrada de nuestras aeronaves a su territorio. En este caso, se podrá alegar que se ha defendido la soberanía y respetado la legislación nacional de cada país mientras que nuestro sector exportador se derrumba y el sector turístico se cae".

"De esta manera, Colombia quedará aislada en materia aeronáutica, por aplicación negativa del principio de reciprocidad en las relaciones internacionales, el cual aparentemente desconoce ese Ministerio y que no supone otra cosa que la toma de represalias en las relaciones comerciales internacionales".

"Se repite mi poderdante no desconoce que cada Estado es libre para dictar la legislación que estime conveniente en materia Aeronáutica, pues en eso consiste el principio de la soberanía de las naciones; desafortunadamente, entender ese principio de una manera absoluta y rígida es cosa del pasado en las relaciones internacionales, puesto que hoy en día con la tendencia a la globalización, se deben tener en cuenta factores como la conveniencia en la toma de decisiones y los terceros internacionalmente afectados, so pena de sufrir las consecuencias de la realización o retorsión internacional, que no sería sino la adopción de medidas restrictivas sobre nuestras aerolíneas, a la luz de otros ordenamientos".

"En este sentido, la decisión del Ministerio del Medio Ambiente, en cuanto a no ampliar el plazo de entrada en vigor de la prohibición frente a operaciones que no cumplan con el nivel de ruido 3, al 1 de enero del año 2003, debe revocarse, por razones de conveniencia y por vulnerar, abiertamente, el preámbulo y el artículo 9 de la Constitución Nacional".

"En efecto, el Constituyente de 1991 expresó en el Preámbulo que el pueblo de Colombia al expedir la Constitución, lo hacía, entre otras razones, **"comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana"**.

amp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

"De igual manera el segundo inciso del Artículo 9º. de la Carta Política expresa que:"

"La política exterior de Colombia se orientará hacia la integración latinoamericana y del Caribe"

"Estos dos artículos dejan claro que si bien existe un marco dentro del cual se debe manejar el Estado al tomar decisiones, cual es el principio de la soberanía, este marco y esas decisiones deben respetar siempre la intención del constituyente y la orden Constitucional, cual es la de tender hacia la integración Latinoamericana y del Caribe".

"En este sentido indica DIAZ ARENAS que **"La integración latinoamericana ha sido elevada en la Nueva Carta Política Colombiana a objetivo supremo (preámbulo), a principio jurídico político, y, aquí (Título VII, Capítulo 8º.) a política de Estado"** (Pedro Agustín Díaz Arenas "La Constitución Política Colombiana! Proceso! estructuras y Contexto" Temis, Bogotá, 1993, pg 222)".

"De igual manera expresa el citado autor que **"Como política estatal la integración latinoamericana tiene prioridad sobre cualquier otro proyecto asociativo. La prescripción de internacionalización política, económica, social y ecológica se cristaliza ante todo en integración latinoamericana o caribeña"** (Op cit., Pág. 223) (subrayados, negritas y cursivas fuera de texto)".

"En relación a las normas constitucionales citadas, y respondiendo a la rígida defensa de la soberanía esgrimida por el Ministerio del Medio Ambiente, merece mencionarse a SÁCHICA, quien expresa que **"(...) no pensamos en términos, hoy obsoletos, de soberanía absoluta sino de interdependencia, cooperación y solidaridad internacionales, como partes de una comunidad de naciones lo que equivale a considerar que ese ordenamiento (el derecho internacional) está en conexión el interno nuestro, y querámoslo o no, lo condiciona, modifica y penetra, así no se haya hecho la declaración paladina de la autonomía de ese derecho y de su aplicación preferente en las respectivas materias"** (LUIS CARLOS SÁCHICA. "Nuevo Constitucionalismo Colombiano" Bogotá, Temis, 1994. Pg. 202)".

"Finalmente se concluye con SÁCHICA que **"Se invoca como guía de estas relaciones, por ser el uso, la soberanía nacional. Aunque, se sabe que en este campo son la igualdad y la reciprocidad entre los Estados los principios que orientan a los sujetos de esas relaciones, ya que la soberanía es del ámbito interno del poder Estatal"**. (Op.cit. pg 203)".

"Estas explicaciones proceden puesto que se observa una cierta arrogancia por parte del Ministerio del Medio Ambiente, frente a los eventuales problemas o complicaciones que puedan surgir por la implementación de las medidas adoptadas en las Resoluciones 1339 y 0534, a nivel aerocomercial con otros países y la imposición de represalias o medidas de retorsión comercial internacional para las aerolíneas colombianas así como para los productos que ellas transportan, ya que no basta ampararse bajo la manta de la defensa y el libre ejercicio de la Soberanía Nacional cuando se trata de tomar decisiones que pueden llegar a afectar las relaciones económicas internacionales de nuestro

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2648

país, ya que es imperativo tornar en cuenta los principios constitucionales que orientan el manejo de la política exterior del país."

"Por estas razones y para evitar la violación a las disposiciones constitucionales contenidas en el preámbulo y en el artículo 9o. de la Constitución Nacional, se solicita se revoque lo ordenado en los Artículos Primero, Segundo, Tercero y Cuarto de la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998, emanada del Ministerio del Medio Ambiente, en el sentido de que la prohibición de operar aeronaves que no cumplan los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 del convenio de Aviación Civil Internacional, entre en vigor a partir del primero de enero del año 2003 como lo había dispuesto inicialmente la Resolución 721 del 31 de enero de 1995, emanada de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil".

4.2. - Consideraciones para resolver.

Que con el objeto de entrar a resolver el recurso en cuestión, este Ministerio en la parte resolutive de la presente providencia a reconocer como tercero interviniente dentro de la presente actuación administrativa al Doctor **BERNARDO HENAO JARAMILLO**, quien actúa en las condiciones anotadas anteriormente.

De conformidad con lo anterior y teniendo en cuenta que se cumplieron los presupuestos que para estos efectos señala el Código Contencioso Administrativo en su artículo 49 y siguientes, este Ministerio procederá a continuación a resolver el recurso de reposición interpuesto por el apoderado general de ATC.

4.2.1. Desconocimiento de norma superior por violación del artículo 58 de la Constitución Política y del artículo 17 de la Ley 153 de 1887

Que con respecto al primer argumento esbozado por el recurrente, cabe anotar lo siguiente:

Que el Ministerio del Medio Ambiente no modificó el numeral 3.1. del artículo 3o de la Resolución No. 1330 de 1995, relacionado con la ampliación del plazo solicitado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para la modernización de aeronaves del año 2000 al 2003, por cuanto dentro de la potestad administrativa que tiene este Ministerio, como entidad estatal y como suprema autoridad ambiental en el país; consideró que el Derecho Fundamental y colectivo a un medio ambiente sano que tienen las personas que habitan las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza, primaba sobre cualquiera otra de las consideraciones que esbozó en su momento la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

Que de igual forma se consideró que el término establecido en esta providencia desde el año 1995 era suficiente para que las aerolíneas de Etapa I y II de ruido modernizaran su flota de aeronaves, de tal forma que adquirieran las que cumplen con los niveles de ruido de que habla el Capítulo 3º. del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Que en cuanto a lo que esboza el recurrente, con respecto a los Derechos Adquiridos resulta pertinente tener en cuenta las siguientes consideraciones:

De acuerdo con la Sentencia C 147-97:

Cuy

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2649

"Configuran derechos adquiridos las situaciones jurídicas individuales que han quedado definidas y consolidadas bajo el imperio de una ley y que, en tal virtud se entienden incorporadas válidas y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona. Ante la necesidad de mantener la seguridad jurídica y asegurar la protección del orden social, la Constitución prohíbe el desconocimiento o modificación de las situaciones jurídicas consolidadas bajo la vigencia de una ley, con ocasión de la expedición de nuevas regulaciones legales.

".....Cuando el artículo 58 de la Constitución, alude a la garantía de la propiedad privada y a los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, y dispone que tales derechos "no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores" indudablemente está otorgando una protección a las situaciones jurídicas que definitivamente han quedado consolidadas bajo la vigencia de una ley y no a las meras expectativas o derechos. Sin embargo la regla precedente no es absoluta, por que ella misma prevé la posibilidad que se pueda afectar, los referidos derechos "cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida.", evento en el cual el interés privado deberá ceder al interés público o social. Ello explica que no obstante el respeto que merecen los referidos derechos sea posible decretar su expropiación, utilizando las modalidades previstas en la Constitución, **o que se puedan imponer limitaciones, obligaciones o cargas especiales, con el fin de asegurar la función social de la propiedad y de la función ecológica que el es inherente**". (Negrilla fuera de texto).

Que en lo que tiene que ver con la Resolución 721 del 31 de Enero de 1.995 "Por la cual se prohíbe la operación de empresas de aeronaves subsónicas en el espacio aéreo colombiano", se observa que el citado acto administrativo, es un acto administrativo de carácter general que no está definiendo situaciones jurídicas individuales y concretas y que fue expedido por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para controlar los efectos del ruido sobre zonas urbanas cercanas a los terminales aéreos del país.

Que en consecuencia la Resolución 721 de 1.995 en ningún caso otorgó un derecho en forma individual y concreto a las aeronaves de Etapa I y II de ruido, sino que simplemente estableció en forma genérica una prohibición respecto a su operación en el espacio aéreo colombiano.

Que en ella se establece que a partir de la fecha de su publicación sólo se concederá permiso de operación a las empresas de transporte aéreo que cuenten con aeronaves Etapa 3 de ruido, definidas en el artículo 4o de la misma.

Que de la misma manera, en la citada resolución se establecen condicionamientos a las empresas de transporte aéreo que pretendan incrementar, reemplazar o renovar sus aeronaves, condicionándolas a que solo podrán hacerlo con aviones que cumplan los requisitos de la Etapa 3 de ruido, definiendo lo que se entiende por aeronaves de Etapa 3 con relación al cumplimiento de unos requisitos en los niveles de ruido.

Que finalmente en el artículo 5o de la resolución en mención se estableció que a partir del 1o de Enero del año 2003 todas las aeronaves que operen en el espacio aéreo colombiano deberán corresponder a las que cumplan con los requisitos de la etapa 3 de ruido.

Ally
2

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2650**

Que cabe anotar, que esta resolución fue expedida con anterioridad a la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 y tiene aplicabilidad en todo el territorio nacional.

Que pese a lo anterior, y teniendo en cuenta la ubicación del aeropuerto El Dorado, dentro de la zona urbana del Distrito Capital y a la afectación a que está siendo sometida la comunidad que habita en los alrededores del terminal aéreo, en la Resolución 1330 de 1.995; este Ministerio en aras de proteger el interés general y garantizar el derecho de protección al medio ambiente sano que tiene la colectividad **consideró conveniente establecer como mitigación** a la misma por los efectos ambientales producidos por el ruido, el adelanto en tres (3) años del plazo establecido por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en la Resolución 721 de 1.995.

Que en consecuencia la Resolución 1330 de 1.995 implica para la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la obligación de establecer una excepción a la aplicación de la Resolución 721 única y exclusivamente para el caso del aeropuerto El Dorado, conservando esta última plenos efectos jurídicos para los terminales aeroportuarios del resto del país. Lo anterior en aras de proteger a la comunidad que se encuentra localizada en inmediaciones del aeropuerto y con miras a garantizarles el Derecho a un Medio Ambiente Sano.

Que en consecuencia tal y como se ha demostrado en el presente acto administrativo, la Resolución No. 1330 de 1995 constituye una excepción a la aplicación de lo dispuesto en esa materia por la Resolución No. 0721 de 1995 en cuanto al Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, de tal forma que mal puede el recurrente esgrimir este argumento para no darle cumplimiento a los actos administrativos expedidos en este sentido por este Despacho, a saber la Resolución 1330 y 1389 de Noviembre de 1.995, actos que han sido debidamente notificados y publicados y que por lo tanto están revestidos de todas las formalidades legales, gozando de la presunción de legalidad.

Que así mismo, como se ha manifestado con anterioridad en el presente acto administrativo, la resolución por medio de la cual se otorgó la licencia ambiental ordinaria tuvo entre otros, como fundamento legal el Decreto 948 de 1995, el cual expresamente le señala funciones a este Ministerio en materia de imposición de restricciones para evitar, ruido de aeropuertos, de tal forma que también dicha norma general por ser posterior y especial, sirve como fundamento para desvirtuar cualquier posible "derecho adquirido" en torno a la Resolución 721 de 1.995 que pretenda hacer valer persona alguna.

Que bien lo dice ATC en su recurso de reposición, que la Resolución No. 0721 de 1995, le creó una **prerrogativa** de operación de sus aeronaves que no cumplieran con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, **prerrogativa que se traduce en una mera expectativa**, la cual no es oponible al acto jurídico mediante el cual se otorgó la licencia ambiental aludida, que tuvo su fundamento en la Ley 99 de 1993, el Decreto 1753 de 1994 y el Decreto 948 de 1995, entre otros.

Que como consecuencia de lo anterior, no se puede hablar de derechos adquiridos en este evento; además, como bien se expresó anteriormente, la Resolución No. 0721 de 1995, no autorizó específicamente a ningún explotador aéreo la utilización del espacio aéreo, sino que este se efectúa a través de un acto de carácter particular y concreto, el cual expide la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA**

Camp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2651

AERONÁUTICA CIVIL en materia individual a las aerolíneas, cuando se cumplen con los requisitos exigidos para tal efecto.

Que como se ha expresado anteriormente, la prohibición contemplada en la Resolución No. 1330 de 1995, obedeció básicamente a la búsqueda de un medio ambiente sano para la población que habita el área de influencia directa del citado terminal aeroportuario, sobre todo teniendo en cuenta que se trata de una zona densamente habitada.

Que por lo anterior, no es ni mucho menos factible pensar siquiera en la posibilidad de una indemnización a ATC o algún otro explotador aéreo y aún en el evento que así lo fuera, no sería precisamente este Ministerio quien tendría que asumir con la citada carga patrimonial.

Por otra parte recordemos que de acuerdo con el artículo 58 de la Constitución Política el interés particular debe ceder ante el interés público, sobre todo en lo que tiene que ver con un Derecho de consagración constitucional cual es el Derecho a gozar de un medio ambiente sano.

Que finalmente y para efectos de resaltar la importancia que tiene la protección del Derecho colectivo al medio ambiente sano, a continuación se citan algunos fallos proferidos en diferentes instancias en torno a este punto.

La Corte Constitucional mediante la Sentencia T-210/94 del 27 de abril de 1994, manifestó entre otras cosas "La contaminación por ruido afecta directamente el derecho colectivo a un medio ambiente sano (C.P. art. 79), para cuya protección el ordenamiento jurídico dispone las acciones populares (C.P. art. 88). Los problemas derivados del ruido inciden sobre la calidad de la vida, por lo que modernamente se considera que el ruido es uno de los factores de deterioro ambiental"

Así mismo, de conformidad con la Sentencia No. T-357/95 del 09 de agosto de 1995, se puede establecer que la violación del derecho colectivo a un medio ambiente sano, como en este ejemplo por contaminación sonora, puede generar en situaciones que ponen en riesgo la salud de las persona; expresa la Corte que "En ese orden de ideas, es posible que un ejercicio de la posibilidad de producir ruido llegue a niveles en los cuales viole o amenace violar un derecho fundamental como el de la salud, pueda ser tutelado, en tanto y en cuanto, se logre comprobar el nexo entre la conducta acusada violatoria del medio ambiente y el daño o amenaza al derecho fundamental".

Continúa la Corte Constitucional manifestando en la aludida sentencia que "En conclusión, el ruido excesivo también puede vulnerar un derecho fundamental, la intimidad personal y familiar (art. 15 C.P.), cuando se presenta una injerencia arbitraria, o sea niveles de ruido que no se tiene la carga de soportar, en ese reducto exclusivo y propio de la persona".

La misma Corte Constitucional en la Sentencia No. C-328/95 del 27 de julio de 1995, en lo relacionado con las licencias ambientales manifiesta que: "La razón de ser de las licencias ambientales es la protección de los derechos individuales y colectivos". Este es un argumento más, que confirma lo acertado de la decisión del Ministerio del Medio Ambiente, al imponer a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la serie de obligaciones que tienen como objeto final, que las

Cely

0745

RESOLUCION NUMERO

DE

05 AGO 1993

Hoja No.

10944

2294

2652

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

personas que habitan el área aledaña al citado terminal aéreo, gocen de un medio ambiente sano.

Continúa el juez constitucional manifestando en la citada sentencia que "No en vano el constituyente elevó el interés colectivo por el ambiente sano al rango de derecho constitucional. La conservación de los recursos naturales y de los ecosistemas es necesaria para garantizar la vida y la salud de todos. Por su naturaleza de derecho colectivo, el ambiente goza de mecanismos constitucionales específicos para su defensa, como son las acciones populares (C.P. art. 88) y los deberes calificados, en cabeza del Estado, para su protección".

De igual manera manifiesta la Corte Constitucional en la sentencia aludida que: "La protección de un ambiente sano y de los recursos naturales renovables es un deber del Estado y de los particulares (C.P. arts. 8, 58 y 95). En virtud de expreso mandato constitucional (C.P. arts. 49, 79, 80 y 334) y de compromisos internacionales contraídos por Colombia (Convención sobre Diversidad Biológica, artículo 14), al Estado corresponde cumplir una serie de deberes específicos en materia ambiental, que ninguna ley, por importante que parezca, puede desconocer".

"El deber de prevención y control del deterioro ambiental se ejerce, entre otras formas, a través del otorgamiento, denegación o cancelación de licencias ambientales por parte del Estado. Solamente el permiso previo de las autoridades competentes, hace jurídicamente viable la ejecución de obras o actividades que puedan tener efectos potenciales sobre el ecosistema".

Como otros ejemplos en los cuales la Corte Constitucional se ha manifestado en el sentido que el ruido es reconocido como un agente contaminante del medio ambiente, encontramos las siguientes sentencias: La T-411/92, la T-308/93, la T-025-94 y la T-225/95, entre otras.

Que así mismo, en relación con el conflicto que puede presentarse entre el Derecho al medio ambiente sano y el Derecho al trabajo, vale la pena recordar la Sentencia de la Corte Suprema de Justicia de fecha 20 de Mayo de 1.993 en la que se estableció expresamente lo siguiente: "El derecho al medio ambiente sano tiene primacía y prevalencia sobre el derecho individual al trabajo"

Que igualmente la Sentencia de la Corte Constitucional de octubre 22 de 1.993 en relación con este aspecto y con la protección del medio ambiente y desarrollo económico sostenible, estableció expresamente lo siguiente: "El marco jurídico que regula las actuaciones de los organismos encargados del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales ofrece al Estado amplios y diversos mecanismos para alcanzar los fines establecidos en la Constitución y la ley para su preservación, entre los que se cuentan incluso, la posibilidad de ordenar el cierre de empresas, con la consiguiente repercusión en términos de recursos humanos y restricción de las posibilidades de empleo.... El constituyente elevó a rango constitucional la decisión política de hacer compatible el desarrollo económico con la preservación del medio ambiente sano. Tal aspiración que adquiriría expresión positiva en diversas normas de la carta fundamental (CP arts 8, 58, 79, 80, 333, 334) fue producto de un entendimiento realista y profundo, en el seno de la Asamblea Constituyente, en torno a la necesidad de preservar el medio ambiente de manera que la vida humana de las generaciones presentes y futuras pueda ser garantizada".

Alp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2653

4.2.2. Violación de norma superior por desconocimiento del principio de igualdad ante la ley consagrado en el artículo 13 de la Constitución Nacional.

Que en cuanto al segundo aspecto esbozado por el Apoderado General de ATC en el recurso de reposición que nos ocupa, y en el que se determina que hubo desconocimiento del Principio de Igualdad ante la ley consagrado en el artículo 13 de la Constitución Política, en el sentido que la prohibición para operar aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Convenio de Aviación Civil Internacional en horario nocturno, no opera respecto de aeronaves que transportaran la prensa, se considera lo siguiente:

Que la Resolución 1330 de Noviembre de 1.995 otorgó la licencia ambiental a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** y estableció en su momento en el artículo tercero Numeral 3.2. esta excepción "para las aeronaves que transportaran prensa y para las que se encuentran en estado emergencia".

Que para aquella época dicho acto administrativo fue notificado y publicado en debida forma, no presentándose objeción alguna a lo allí dispuesto, por parte de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en su condición de beneficiaria de la licencia ambiental, ni de ningún tercero o particular involucrado en este proceso, a saber: comunidad, aerolíneas, los cultivadores de flores, etc.

Que no presentándose oposición alguna en este sentido a dicha excepción, la excepción quedó en firme en aquella oportunidad.

Que sin embargo a fin de que exista un principio de equilibrio en las condiciones de operación fijadas para todas las aeronaves que operan en el aeropuerto El Dorado y específicamente en lo que tiene que ver con la restricción de operación de aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional en la segunda pista del aeropuerto El Dorado de esta ciudad, esta obligación será modificada en la parte resolutive del presente acto administrativo, y específicamente en lo que tiene que ver con la operación de estas aeronaves en el horario diurno en la pista alterna, y de la forma como se describió en el numeral 3.2.3 de la presente providencia

Que la anterior determinación obedece al hecho que la Resolución No. 1330 de 1995 que otorgó la licencia ambiental para la construcción y/o operación de la segunda pista del aeropuerto, no contempló ninguna clase de restricción a las operaciones de este tipo de aeronaves en el horario diurno en dicha pista.

Que se suma a lo anterior el hecho de que en las modelaciones de ruido presentadas por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, para el año de 1998 en la localidad de Fontibón, las cuales generaron las curvas de isoruido aceptadas por este Ministerio, se contemplaron operaciones con aeronaves de todas las etapas de ruido, dando como resultado el área afectada con niveles de contaminación sonora y por ende el número de viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario sujetas a insonorización.

Que únicamente se mantendrá en la segunda pista la restricción en el horario nocturno para todo tipo de aeronaves. Lo anterior tiene como fundamento, los

Calyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2654

argumentos esbozados por este Ministerio en la Resolución No. 0534 de 1998, en cuanto a la restricción nocturna para la pista existente de dicho terminal aéreo.

Que de cualquier forma, se mantendrá la restricción en cuanto al número de operaciones que se pueden realizar en la segunda pista del Aeropuerto El Dorado de esta ciudad, hasta tanto se hayan implementado la totalidad de las medidas de mitigación en las viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario de la localidad de Fontibón y el área rural del Municipio de Funza, con lo cual se busca que la comunidad citada pueda gozar en la medida de lo posible de un medio ambiente sano y que fuera establecida en el artículo 6 de la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998.

Que de acuerdo con lo anterior, y de conformidad con lo expresado en el numeral 3.2.3 de la parte correspondiente a las consideraciones del recurso de reposición presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, este Ministerio modificará el artículo 4 de la Resolución No. 534 del 16 de junio de 1998 en el sentido de permitir la operación en la segunda pista de aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, en el horario comprendido entre las 6:00 a.m. a las 10:00 p.m.

Que en consecuencia no se pueda afirmar que este Ministerio desconoció el principio de igualdad en cuanto a este aspecto.

4.2.3. Desconocimiento de los principios constitucionales de integración latinoamericana y del Caribe.

Que en lo relacionado con el tercer argumento citado por el recurrente, en el sentido que existe por parte de este Ministerio un desconocimiento de los principios constitucionales de integración Latinoamericana y del Caribe, cabe anotar que este Despacho reitera lo expresado en la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998 en lo relacionado con los Convenios Internacionales de Transporte aéreo y la aplicación del Principio de Reciprocidad.

Que por otra parte este Despacho estima que las consideraciones expuestas en su oportunidad en torno a este punto dentro la Resolución 534 de 1.998 impugnada, fueron serias y ajustadas a la ley nacional y al Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), con sus 18 anexos.

Que si eventualmente, se pueden presentar inconvenientes de índole económico para las exportaciones, para el turismo y otras actividades productivas; esta situación, no puede ni mucho menos considerarse responsabilidad de este Ministerio. Mas aún teniendo en cuenta que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en su oportunidad (es decir año 1.995) no interpuso los recursos que le faculta la vía gubernativa en contra de dicha restricción, sumado al hecho que una vez ejecutoriada dicha providencia no expidió el o los actos administrativos correspondientes estableciendo esta obligación para este tipo de aeronaves.

Que es importante recordar que la mayoría de los países industrializados tienen en estos momentos restricciones similares a la que nos ocupa y sin embargo, cuando se establecieron dichas medidas, y a las aerolíneas colombianas que cubren esas rutas, les tocó efectuar grandes inversiones para poder estas; ante dicha situación, no se

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2655

Aeronáutica Civil se establece que los aviones de etapa II son más ruidosos que los de etapa III, además, su capacidad de carga es menor, con lo que se puede establecer que se requerirían más vuelos de etapa dos que de etapa 3 para un mismo volumen de carga, por ende se tendrían mayores niveles de ruido. Para ello se presentan los siguientes ejemplos".

"Un avión de etapa dos de ruido con un peso de 600.000 lb o más, tiene un EPN de 108 dB (tanto para despegue como para aproximación y lateral) mientras que un avión de tercera etapa de ruido con más de 850000 lb de peso tiene un EPN de 106 dB (más de tres motores), 104 dB (Tres motores) y 101 dB (Menos de tres motores) en el despegue y niveles de ruido EPN de 103 dB para lateral y 105 en aproximación".

"Así mismo, si se compara una aeronave de etapa II de ruido de 300000 lb, tiene un EPN de 103 dB en el despegue y 106 dB en aproximación y lateral, mientras que un avión de tercera etapa de ruido con un peso de 425000 lb. tiene unos niveles de ruido de 102 dB (mas de 3 motores), 100 dB (tres motores) y 97 dB (menos de tres motores) en la operación de despegue".

"Por lo anterior, no es cierto que los aviones de Tercera etapa tienen mayores niveles de ruido que los de segunda etapa, es más, con niveles menores transportan mayor carga".

Que en relación con lo afirmado por el recurrente en el sentido que en Colombia no existen aparatos especializados para medir en decibeles puros, a la altura de Bogotá, el ruido generado por un avión, la Subdirección de Licencias Ambientales en el concepto referido determinó que "... en Colombia si existen aparatos que midan los niveles de presión sonora (NPS) para especificar el ruido de un suceso acústico individual utilizan el nivel sonoro con ponderación A, la forma de medirlos están plasmados en la resolución 8321 del Ministerio de Salud. Ahora bien por el tipo de ruido producido por una aeronave en sus diferentes operaciones la OACI y la FAA emplean como medida el nivel de ruido percibido efectivo (EPN dB), los cuales son calculados a partir de los niveles de presión sonora en bandas de tercio de octava".

Que en relación con la afirmación que se debe establecer el ruido nocivo para la comunidad, que por esencia y contenido tiene que ser de un único nivel, independientemente del tipo de aeronave que lo produzca, se determina en el Concepto técnico que nos ocupa que: "Para el caso de operaciones continuas como las realizadas en Aeropuertos establecer mediciones de niveles de ruido puntuales en vez de los promedios, no sería factible ya que de lo contrario no sería posible ninguna de estas operaciones. Por esta razón, se estableció que la medición de los niveles de ruido de las operaciones del aeropuerto se realizaran con mediciones promedio día - noche que dependen de la frecuencia, tipo de aeronave utilizada y tipo de operación que se realiza".

Por lo expresado, no se considera admisible lo expresado por el recurrente y este Ministerio por tanto mantendrá la restricción de operaciones de las aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional en el Aeropuerto El Dorado, durante el horario comprendido entre las 10:01 P.M. y las 11:00 P.M en la pista actual y la prohibición de su operación en el horario nocturno en las dos pistas.

Caly

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2656

5.2.6. Inversión de Turbinas.

Que en lo relacionado con la inversión de turbinas durante el frenado de las aeronaves en el horario comprendido entre las 9:00 P.M. y las 11:00 P.M.; cabe anotar que lo relacionado con este punto se resolvió en las consideraciones del recurso de reposición presentado por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, razón por la cual nos remitimos a lo expuesto en el numeral 2.1.1. de esta providencia, en el cual se tuvieron en cuenta, entre otros, los argumentos que expone el recurrente.

Que en consecuencia en la parte resolutive de la presente providencia se efectuará la manifestación pertinente.

6. RECURSO DE REPOSICIÓN INGRID INÉS FORERO FORERO

Que mediante escrito de fecha 24 de junio de 1998, la señora Ingrid Inés Forero Forero, identificada con la cédula de ciudadanía No. 41.392.618 de Bogotá, actuando en su calidad de ciudadana afectada por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, interpuso recurso de reposición contra la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998 e igualmente solicitó que se le reconociera como tercero interviniente dentro de la actuación administrativa ambiental que aquí se surte.

6.1. Argumentos del recurso.

Que el recurso de reposición aludido versó sobre los siguientes aspectos:

6.1.1. En cuanto al artículo cuarto de la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998 que trata de la operación en el Aeropuerto Internacional El Dorado de operaciones ruidosas.

- Manifiesta la recurrente que se opone a la modificación del Artículo Tercero numeral 3.2 de la Resolución 1330 de 1.995 en el sentido de permitir la operación en el Aeropuerto El Dorado, de aviones ruidosos entre las 9:00 P.M. y las 6:00 A.M. de la mañana.

- Solicita que entre las 9:00 P.M. y las 6:00 A.M., el aeropuerto Internacional El Dorado permanezca cerrado.

- La comunidad de Engativá tiene Derecho a gozar de un medio ambiente sano y con las operaciones nocturnas no se garantizará este precepto constitucional.

6.1.2. En cuanto al artículo décimo cuarto de la Resolución 534 de 1.998 Zona destinada para prueba de motores

- Solicita la recurrente que para la zona destinada para la prueba de motores, se les construya pantallas acústicas que garanticen eficazmente que estas pruebas no perturbarán a las zonas habitadas y equidistantes del sitio elegido para las mismas.

- De igual forma mientras se construyen estas instalaciones, se prohíba las pruebas nocturnas por su incidencia negativa en el Barrio El Mirador de la localidad.

Allyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2657**

habló en ningún momento del Principio de Reciprocidad, ni mucho menos Colombia tomó represalias contra dichas naciones, antes por el contrario se realizó un gran esfuerzo por parte de los explotadores de dichas rutas, para dar cumplimiento a dichas obligaciones; lo anterior, por cuanto es claro para el Gobierno y para las aerolíneas, que cada Nación es soberana para imponer sus normas y reglas internas en este sentido.

Que la realidad aérea mundial demuestra que una de las mayores preocupaciones de las autoridades ambientales y de los fabricantes, consiste en evitar en lo posible la generación de ruido por parte de las aeronaves, de tal forma que los explotadores aéreos están en franco proceso de modernización de su flota de aeronaves, por cuanto no hacerlo significa quedar por fuera del mercado mundial del transporte aéreo, con verdaderos perjuicios para su beneficio económico y en la eventualidad de poder operar a los países industrializados, les correspondería, como en la actualidad ocurre en Europa, operar en aeropuertos alternos o pagar grandes multas, como sanción por la contaminación auditiva que producen y además ser señalados a nivel mundial como una sociedad generadora de contaminación sonora.

Que desde este punto de vista queda claramente demostrado que el proceder del Ministerio del Medio Ambiente, en modo alguno atenta contra el mandato constitucional de la integración Latinoamericana y del Caribe, por cuanto como quedó claro, bajo ninguna circunstancia se está prohibiendo o restringiendo dicha integración.

Que únicamente este Ministerio en aras de proteger el Derecho a un Medio Ambiente Sano que tienen las personas que habitan las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural de Funza; estipuló que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** debía expedir un acto administrativo en el sentido consagrado en el numeral 3.1 del artículo 3o de la Resolución No. 1330 de 1995 y en virtud del cual se prohibiera la operación en aeropuerto El Dorado de aeronaves que no cumplan los niveles de ruido del Capítulo 3, anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional a partir del 1o de Enero del año 2000; acto administrativo este que cobijaría a todas las aeronaves de esta clase que operen en este terminal aeroportuario, ya sean colombianas, europeas, norteamericanas, latinoamericanas, caribeñas, etc. Así mismo es de observar que estas restricciones a su vez las tienen estas naciones en relación con los países Europeos, los Estados Unidos, Australia, Nueva Zelanda, etc.; las cuales para operar hasta esos sitios tienen que someterse a las normas internas de cada país.

Que por otra parte es importante reiterar que la prohibición establecida en el numeral 3.1. del artículo tercero del Resolución 1330 de 1.995 es única y exclusivamente para el Aeropuerto Internacional El Dorado de Bogotá, y por lo tanto en los demás aeropuertos del país es aplicable la Resolución 721 de 1.995.

Que lo anterior implica que las aeronaves colombianas o de otros países de Latinoamérica que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, podrán continuar operando en el espacio aéreo colombiano y por lo tanto en los otros aeropuertos del país, hasta el 1o de Enero del año 2003, tal y como lo establece el artículo 5o de la Resolución 721 del 31 de Enero de 1.995 de la Aeronáutica Civil.

Que igualmente recordemos que entre las diferentes denominaciones que se le ha dado a la Constitución de 1991, está la de Constitución Ecológica, lo cual no

Celyp
7

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2658

responde a una denominación fortuita, sino que tiene su asidero en la consagración de una gran variedad de principios que en esta materia introdujo la nueva Carta Magna, principios estos a los cuales deben ajustarse las diferentes reglamentaciones que surjan en materia legal y que no es ni más ni menos lo que pretende este Ministerio. Entre el articulado constitucional que consagra dichos principios encontramos por ejemplo los artículos 8, 49, 58, 63, 66, 79, 80, 81, 82, 88, 95, 267, 268, 277, 289, 300, 302, 313, 317, 330, 332, 333, 334, 360, 361 y 366.

Que por otra parte la posición adoptada por el Ministerio del Medio Ambiente en este sentido, no es ni mucho menos arrogante, como lo afirma el recurrente en su escrito, sino por el contrario, esta responde a los nuevos planteamientos constitucionales que consagraron los denominados derechos de tercera generación, donde brilla con luz propia, el derecho a un medio ambiente sano; siendo además este un postulado universal del cual Colombia no puede sustraerse, por cuanto convivimos en una comunidad de naciones y no aislados de dicho ámbito internacional, por lo tanto nuestro proceder debe ser en lo posible armónico con las directrices en ese sentido.

Finalmente, en cuanto al cobro de las nuevas tarifas por derechos de pista, tasas aeroportuarias, valores de contribución, etc., que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERÓNAUTICA CIVIL** les está cobrando a los explotadores, aún cuando no puedan utilizar la segunda pista; cabe anotar, como se expresó anteriormente, que en el presente acto administrativo se modificará parcialmente lo establecido en cuanto a ese aspecto en el artículo cuarto de la Resolución No. 0534 de 1998, y por lo tanto se permitirá en el horario comprendido entre las 6:00 A.M. y las 10:00 P.M. la operación de todo tipo de aeronaves en dicha pista, con las restricciones que se establecerán en la parte resolutive de esta providencia.

Que en cuanto al cobro de tarifas como tal, este Despacho considera que este es un aspecto que debe responder la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** quien de conformidad con los numerales 11 y 13 del artículo 5 del Decreto 2724 del 31 de diciembre de 1993, es la entidad encargada de "Desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo, nacional e internacional y sancionar su violación" y "Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generan por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios, o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial, y llevar su registro"; por tal motivo, debe ser esa entidad quien responda a ese planteamiento.

Que finalmente y de conformidad con las consideraciones planteadas en el presente recurso este Despacho adoptará las determinaciones expuestas anteriormente en la parte resolutive de esta providencia.

5. RECURSO DE REPOSICIÓN INTERPUESTO POR LA FEDERACION COLOMBIANA DE TRANSPORTE AERERO - FEDEAEREO.

Que mediante escrito presentado personalmente el día 24 de junio de 1998, el Doctor Alfonso Ramírez Valdivieso, identificado con la cédula de ciudadanía No. 17.035.234 y portador de la Tarjeta Profesional de Abogado No. 11.797 del Ministerio de Justicia, actuando en nombre propio y en calidad de representante legal de la Federación Colombiana de Transporte Aéreo - FEDEAREO, lo cual acreditó con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Santafé de Bogotá, de fecha 23 de abril de 1998, interpuso recurso de reposición contra la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998 emanada de este Ministerio e

Cely

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2659**

igualmente solicitó que se le notificaran las providencias que se surtieran dentro del trámite administrativo ambiental que aquí se adelanta en relación con el proyecto que nos ocupa.

5.1. Argumentos del recurrente

5.1.1. La indebida publicación de la Resolución 1330 de Noviembre de 1.995 da como resultado que no tenga efectos frente a terceros.

- Que la Resolución 534 de 1.998 modifica parcialmente la Resolución 1330 de Noviembre 7 de 1.995, como expresamente se indica en el encabezamiento de su propio texto, circunstancia que obliga a revisar la validez general de la resolución que se pretende modificar y su valor real frente a terceros no intervinientes en la actuación que le dio origen.

- El Ministerio del Medio Ambiente profirió la Resolución 1330 de 1995 dentro de su radio normal de competencia y la notificó a quienes fueron parte en la correspondiente actuación. Más aún, la publicó en la Gaceta Oficial Ambiental No. 17 de Diciembre de 1.995, dando así cumplimiento al Art. 71 de la Ley 99 de 1993.

- Tal publicación en la citada gaceta cumple con las notificaciones referidas a los arts. 44 y 45 del Código Contencioso Administrativo, disposiciones que hacen relación específica a las notificaciones, el 44 a las que corresponden a los directamente interesados y el 45 a las que deben hacerse por edicto, en defecto de aquellas. Consecuentemente, la publicación en la citada gaceta cubre los efectos notificados frente a quienes intervinieron dentro del trámite correspondiente.

Que determina el recurrente que distinta situación ocurre, frente a terceros, en cuanto se trata, como es el caso de la resolución 1330 de 1995, de un acto administrativo de carácter general, que como tal sólo es obligatorio frente a esos terceros, ajenos al trámite, cuando ha sido publicado en el Diario Oficial o en la publicación sustitutiva que las autoridades destinan para ese objeto, caso que no es el de la Gaceta Oficial Ambiental, hasta el punto que pueden mostrarse infinidad de actos administrativos del Ministerio del Medio Ambiente que se publican permanentemente en el Diario Oficial. Significa el argumento expuesto, que si la Gaceta cumpliera la función publicitaria que exige la ley para la validez general de la norma, no se acudiría a la publicación en el Diario Oficial, en cuanto resultaría superflua e innecesaria.

En resumen, en el proceso de conformación, trámite y revisión de la resolución No. 1330 de 1995 ni intervinieron las empresas aéreas, por lo menos, no su totalidad y se omitió la debida información a la gran mayoría de las mismas que, incuestionablemente, resultaban afectadas con dicha disposición. Ellas y muy específicamente las que cuentan con aeronaves de primero y segundo nivel de ruido sufren, en virtud de tal disposición, grave lesión en su economía y en sus operaciones. Por tanto, necesariamente, para lograr la validez plena de la norma debió efectuarse la publicación en el Diario Oficial que prevé y ordena el artículo 43 del C.C.A., en concordancia con el Art. 46 de la misma obra. La omisión afecta la validez jurídica general de la Resolución 1330 de 1995, cuya obligatoriedad sería solo predicable frente a los participantes directos y frente a los notificados.

Que consecuentemente, la Resolución 1330 de 1995 no es obligatoria para los terceros, entre ellos las empresas de aviación, ni puede pretenderse que lo sea la Resolución 0534/98, que se expide con el propósito expreso de modificarla

Alyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2660

parcialmente. Es la simple aplicación del principio de que lo accesorio sufre la suerte de lo principal".

Que en consecuencia el Ministerio del Medio Ambiente debe reconocer que la Resolución 1330 de 1995, por falta de debida publicación, no tiene efectos frente a terceros, "afectados en forma directa e inmediata" por la misma y que no intervinieron en la actuación, como lo prescribe el Art. 46 del C.C.A. Igualmente debe reconocer que la resolución 0534/98, por su carácter simplemente modificatorio de aquella, tampoco tiene tales alcances, dado que en su condición de norma accesorio no puede ampliar los efectos exclusivos entre partes a que queda reducida la disposición principal.

5.1.2. La licencia ambiental expedida para la construcción de la segunda pista no puede en ninguna forma afectar o restringir la operación de aeronaves en la pista inicial.

- Que la Resolución 0534 de 1998 en su Art. 4 prohíbe la operación de aeronaves de primera y segunda etapa de ruido entre las 11:00 y las 6:00 a.m. en el Aeropuerto Eldorado. Tal disposición afecta la utilización de la primera pista, tradicionalmente operada sin ninguna restricción. Olvida el Ministerio del Medio Ambiente que está modificando parcialmente la Resolución 1330 de 1995 y que las partes que no se han cambiado o sustituido, como es el Art. 1º. conservan plena vigencia. Este artículo precisa el alcance total de la resolución cuando textualmente dispone "Otorgar a la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil licencia ambiental ordinaria para la ejecución de las obras de construcción y reparación (sic) de la segunda pista y/o ampliación del aeropuerto internacional Eldorado, localizado en la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C.

- Que la licencia ambiental se refiere, por tanto, exclusivamente a la segunda pista del aeropuerto y a eventuales obras de ampliación. Consecuentemente no puede regular situaciones ajenas a su objeto, como las referidas a la primera pista, que está fuera de su radio de alcance actual por el contrario implica extralimitación indebida de funciones y afectación de situaciones consolidadas bajo el imperio de normas anteriores.

5.1.3. Existe violación de los Principios de igualdad, a la libre empresa, a la competencia legítima en lo establecido en el Artículo 4o y 11 de la Resolución 534 de 1.998.

- Que establece así mismo el recurrente que dentro de ese orden de extralimitaciones la licencia ambiental otorgada para la construcción de la segunda pista obliga a las empresas de naves de hasta segundo nivel de ruido a utilizar exclusivamente la primera pista, con las limitaciones horarias nocturnas. Excluye, sin embargo, los vuelos de prensa, para obviar la protesta de los órganos de comunicación, pero que muestra tanto la necesidad operacional carguera en la noche, en renglones importantes de la economía, como es el caso de la exportación de flores, y que como tal ausencia de razones por parte del Ministerio para restringir una pista que ha operado siempre en condiciones normales.

- Que hacer lo anterior, sin motivos nuevos, favoreciendo determinadas empresas, implica discriminación desequilibrante respecto del principio de igualdad frente a la ley, afectación de la libre empresa y de la competencia legítima.

Ally

25443
10953
250
3135

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2661

- El trato discriminatorio llega al extremo de prohibir la operación en la segunda pista a naves que cuentan con su debido certificado de aeronavegabilidad y a prohibirla, incluso, cuando esté en reparación la primera pista.
- Que se afecta igualmente el Derecho al trabajo, la libre empresa y la igualdad frente a la ley. Y frente a estos absurdos, se olvida que la Aerocivil ha incrementado las tarifas de ambas pistas sobre la base de la construcción de la segunda, llevando al absurdo de que quienes no pueden operar la pista nueva deban sin embargo, contribuir al pago de sus costos de construcción".
- Que de acuerdo a lo anterior el Ministerio del Medio Ambiente debe proceder a reformar la parte pertinente del Art. 4 en cuanto obliga a determinadas aeronaves a solo operar la primera pista y debe eliminar el Art. 11. En razón a que consagra la misma limitación al prohibir, incluso en condiciones exceptivas y de fuerza mayor, la operación de tales aeronaves en la segunda pista. Así mismo se determina que el Ministerio debe reconocer que todas las empresas aéreas tienen un legítimo derecho a operar la segunda pista del aeropuerto Eldorado y cualquier restricción al respecto es discriminatoria y altera el principio de igualdad de las personas ante la ley.

5.1.4. En cuanto al artículo segundo de la Resolución 534 de 1.998 (Prohibición de operar aeronaves que no cumplan de lo dispuesto en el Capítulo III del Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional)

- El Ministerio del Medio Ambiente no puede establecer prohibiciones operacionales para la industria aérea porque carece de competencia para hacerlo. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** es la única autoridad con facultades legales para reglamentar la aviación comercial. Su competencia es privativa y excluyente.
- Esta Entidad al proferir la Resolución 0534 de 1998 invade el área de competencia de la Aeronáutica Civil. El Art. 2º. de tal resolución constituye una injerencia indebida e injurídica en el campo aéreo. El Ministerio solo puede impartir instrucciones para que sean acogidas por la autoridad competente".
- En la actualidad la operación de aeronaves de hasta segundo nivel de ruido está permitida hasta diciembre 31 del año 2002, en cuanto la norma vigente, contenida en la Resolución 0721 de 1.995, dice textualmente "a partir del 1º. de enero del año 2.003 todas las aeronaves que operen en el espacio aéreo colombiano deberán corresponder a las que cumplan con los requisitos de la etapa 3. "Bien es cierto que la Resolución 1330/95 en su Art. 3 dispuso que la licencia ambiental para la segunda pista estaba sujeta al cumplimiento por parte de Aerocivil de, entre otras, la obligación de prohibir la operación en el aeropuerto de Eldorado de aeronaves de "primera y segunda generación" a partir del 1º. de enero del año 2000. La aeronáutica sin embargo, jamás dio cumplimiento a esa disposición y, al no hacerlo, dejó vigente la operación de esas aeronaves hasta dic. 31 del año 2002.

"El Ministerio del Medio Ambiente se refirió a aeronaves de primera y segunda generación, incurriendo en grave error terminológico, que ahora subsana con el citado Art. 2 de la Resolución 0534/98. Su redacción pareciera indicar que simplemente se corrige la terminología porque la fecha límite prevista en la Resolución ambiental está vigente y ello no es cierto. Tanto ello es así, que la propia Resolución 0534 de 1998 en su Art. 16 dispone abrir investigación administrativa sancionatoria a la Aeronáutica Civil.

Alp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"2540
10954
76
2662

Que como consecuencia de lo anterior, el Ministerio del Medio Ambiente debe reformar el Artículo 2º. de la Resolución 0534 de 1998, reconociendo que las aeronaves de primera y segunda etapa de ruido pueden operar hasta diciembre 31 del año 2002, según Resolución 0721/95 de Aerocivil, única norma vigente sobre el tema en el campo aeronáutico. Para el efecto debe basarse en la omisión de la Aerocivil respecto a su obligación de prohibir tal operación después del año 2000, como lo disponía el numeral 3.1 de la Resolución 1330/95."

5.1.5. No es competencia del Ministerio del Medio Ambiente clasificar aeronaves, debe en consecuencia establecer el ruido nocivo para la comunidad, que por esencia y contenido tiene que ser de un único nivel, independientemente del tipo de aeronave que lo produzca, de su fecha de fabricación o del número de sus motores.

El Ministerio del Medio Ambiente ha incursionado en temas privativos de la Aerocivil y ha reafirmado la diferenciación de las aeronaves según las etapas de ruido, con base en disposiciones de la Aeronáutica Civil tomadas de estudios de OACI y F.A.A., ignora que las etapas de ruido se califican por tipos de aviones y que las etapas inferiores de determinadas aeronaves resultan, muchas veces, menos ruidosas que las etapas superiores de otras. Valga como ejemplo indicar que la segunda etapa de ruido de un avión bimotor es en muchas circunstancias menos ruidosa que la tercera etapa de un avión cuatrimotor.

"En Colombia no existen aparatos especializados para medir en decibeles puros, a la altura de Bogotá, el ruido generado por un avión. Los datos copiados de OACI o la F.A.A., corresponden a mediciones en tales decibeles, a nivel del mar y en condiciones especiales. En el país solo se ha trabajado con simulaciones de computador. Las mediciones que se han realizado, todas en decibeles simples, no son confiables. La propia comunidad ha pedido insistentemente la comprobación de la idoneidad de los encargados de esta función. En estos aspectos, además, debe resaltarse que para los efectos ambientales el ruido nocivo debe ser uno solo, independientemente del tipo de avión que lo produzca. Este tiene que medirse en el sitio de impacto a la comunidad. Debe fijarse el mayor ruido permisible para aeronaves cuatrimotores, tercera etapa, y ese aplicarse en forma general para todos los equipos".

"Actuar en contrario es un absurdo, que discrimina en contra de unas empresas y a favor de otras. Desigualdad frente a la ley que es injurídica y que crea desbalance en la competencia comercial, inestabilidad en el trabajo para los servidores de las organizaciones afectadas y problemas de orden económico para esas empresas y para el desarrollo nacional. Por todo ello debe cambiarse la Resolución acusada, más cuando el Ministerio del Medio Ambiente con esta disposición ha asumido funciones propias de la Aerocivil, situación que afecta las áreas de competencia de las autoridades y la propia estructura administrativa del país".

Que en consecuencia el Ministerio del Medio Ambiente debe reconocer que las clasificaciones de aeronaves no le competen y que ese es tema específico y privativo de Aerocivil. Debe, consecuentemente, modificar el art. 2 de la Resolución 0534-98, en el sentido de reafirmar la vigencia de la Resolución 0721/95 en el sentido del cargo anterior (cargo 5º.) y, en cumplimiento de su función de defensa del medio sano, (sic) debe establecer el ruido nocivo para la comunidad, que por esencia y contenido tiene que ser de un único nivel, independientemente del tipo de aeronave que lo produzca, de su fecha de fabricación o del número de sus motores.

amp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2663**

Establecido el nivel nocivo para la comunidad, debe ordenar las medidas de mitigación que sean necesarias para defensa y protección de la misma."

5.1.6. Inversión de Turbinas.

"La seguridad aérea está bajo la vigilancia de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil por clara y expresa disposición de la ley. Al prohibirse la inversión de turbinas para frenado de aeronaves en aterrizajes entre las 11:00 p.m. a 6:00 a.m. se atenta contra la vida de tripulantes y pasajeros. Esta norma afecta maniobras normales en los procedimientos aéreos y crea riesgos graves en la operación de aeronaves. Consecuentemente, debe ser corregida en forma inmediata".

Que en consecuencia, el Ministerio del Medio Ambiente debe suprimir la prohibición de inversión de turbinas en el frenado de aeronaves, en cuanto se trata de decisiones que no son de su competencia y que afectan la seguridad aérea".

5.2. Consideraciones para resolver el recurso.

Que teniendo en cuenta que el recurso de reposición interpuesto por el Doctor Alfonso Ramírez Valdivieso, quien actúa en nombre propio y en calidad de representante legal de FEDEAEREO se presentó con el cumplimiento de los requisitos que para ese efecto estipula el Código Contencioso Administrativo, este Despacho procederá a resolverlo.

5.2.1. La indebida publicación de la Resolución 1330 de Noviembre de 1.995 da como resultado que no tenga efectos frente a terceros.

Que en primera instancia considera este despacho que la Resolución por medio de la cual se otorga una licencia ambiental, no es un acto de carácter general, sino por el contrario **es un acto de carácter particular y concreto que produce efectos generales frente a terceros**, mediante el cual, se le crea un derecho a una persona natural o jurídica pública o privada o pública, para la ejecución de un proyecto obra o actividad.

Que lo anterior se colige de la definición de licencia ambiental prevista en el artículo 50 de la Ley 99 de 1993, "Se entiende por licencia ambiental la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de una obra o actividad, sujeta al cumplimiento por el beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada";

Que en consecuencia la licencia ambiental no es un acto administrativo de carácter general, aún cuando eventualmente puede afectar a terceras personas ajenas al proyecto, obra o actividad que se pretenda realizar, sobre todo teniendo en cuenta que se otorga cuando se pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje.

Al decir de la Doctora Esperanza Avila de Tissot, en el libro Licencias Ambientales - Aproximación Práctica, Primera Edición, abril de 1996, Fundación Friedrich Ebert de Colombia - Fescol, página 32, "La licencia ambiental es una decisión legítima tomada por una autoridad ambiental del Estado, que crea para

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2664**

una persona una situación jurídica especial y determinada, como resultado de un proceso promovido por esa persona natural o jurídica interesada. Por lo tanto es un típico acto administrativo".

"La licencia ambiental estará contenida en una resolución del organismo competente y su texto es de obligatorio cumplimiento. Lo cual quiere decir que el usuario de la licencia puede desistir o renunciar a llevar a cabo la obra, proyecto o actividad para la cual obtuvo la autorización, pero si la realiza, debe cumplir las exigencias, obligaciones y condiciones que le impuso la administración al otorgarle la licencia. Se entiende que la licencia ambiental impone unos límites y actuaciones al usuario, pero que este puede ser más riguroso y cuidadoso tomando medidas que sobrepasen lo impuesto por la administración".

Lo anterior, no quiere significar que dicho acto administrativo de carácter particular y concreto, no este sujeto a publicación con el objeto que produzca efectos con respecto a terceros, sobre todo teniendo en cuenta que en materia ambiental, de conformidad con el artículo 69 de la Ley ibídem, "Cualquier persona natural o jurídica, pública o privada, sin necesidad de demostrar interés jurídico alguno, podrá intervenir en las actuaciones administrativas iniciadas para la expedición, modificación o cancelación de permisos o licencias de actividades que afecten o puedan afectar el medio ambiente o para la imposición o revocación de sanciones por el incumplimiento de las normas y regulaciones ambientales".

Que para efectos de la publicación aludida, la Ley 99 de 1993, en el artículo 70 consagra que "toda entidad perteneciente al Sistema Nacional Ambiental publicará un boletín con la periodicidad requerida que se enviará por correo a quien lo solicite"

Así mismo, el artículo 71 ibídem, al estipular lo concerniente a las decisiones sobre el medio ambiente, manifiesta que "Las decisiones que pongan término a una actuación administrativa ambiental para la expedición, modificación o cancelación de una licencia o permiso que afecte o pueda afectar el medio ambiente y que sea requerida legalmente, se notificará a cualquier persona que lo solicite por escrito, incluido el directamente interesado en los términos del artículo 44 del Código Contencioso Administrativo y se le dará también la publicidad en los términos del artículo 45 del Código Contencioso Administrativo, para lo cual se utilizará el boletín a que se refiere el artículo anterior". (Subrayado y negrilla fuera de texto")

Que por lo expresado, se puede concluir que las autoridades ambientales, para efectos de la publicación de los actos administrativos por ellas proferidos, cuentan con un órgano propio, el cual es el boletín ambiental, con el cual se surte para todos los efectos con la publicidad que exige la ley para los actos administrativos.

Que es pertinente en este aparte citar lo que para ese efecto manifiesta el Doctor Carlos Betancur Jaramillo en su obra "Derecho Procesal Administrativo", Tercera Edición, 5ª. Reimpresión, Señal Editora, Páginas 137 y 138; el cual expresa que:

- "... Fuera de las formas de notificación indicadas para los actos que ponen fin a la actuación administrativa, la ley ordena una forma especial de notificación para los terceros que no habiendo intervenido en la actuación resulten afectados en forma directa e inmediata, consistente en la publicación, por una sola vez, de la parte resolutive de la providencia que tales efectos produce, **en el Diario Oficial o en el medio oficialmente utilizado para el efecto**. No puede olvidarse a este respecto el inciso final del art. 48 del Código que dispone que tampoco producirán efectos legales las decisiones mientras no se hagan las publicaciones respectivas en el

Alyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2665**

caso del art. 46. Vale decir, mientras no se notifique a los que intervinieron y a los terceros que estuvieron por fuera de la actuación".

- "La publicación de que habla el antecitado artículo hay que entenderla hoy en la forma prevista en la Ley 57 de 1985 para la nación, los departamentos y los municipios, o sea que deberá cumplirse en sus respectivos Diarios, Gacetas o boletines oficiales. Se suprime así la posibilidad de que dicha publicación puede hacerse en "Un periódico de amplia circulación en el territorio donde sea competente quien expidió las decisiones".
- "En tal sentido, debe entenderse subrogado el art. 46 del decreto 01 de 1984".

Por lo anterior, queda claramente determinado que haberse efectuado la publicación de la Resolución No. 1330 de 1995, en la Gaceta Oficial Ambiental de Diciembre de 1995; este Ministerio cumplió con los presupuestos legales para ese efecto y por ende goza como todo acto administrativo de la presunción de legalidad, motivo por el cual, ella con sus correspondientes modificaciones están en firme y cumpliendo con su cometido legal y plenos efectos frente a terceros.

5.2.2. La licencia ambiental expedida para la construcción de la segunda pista no puede en ninguna forma afectar o restringir la operación de aeronaves en la pista inicial.

Que en cuanto al segundo aspecto que esboza el recurrente, relacionado con que la licencia ambiental otorgada versa solamente para construcción y operación de la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad; cabe recordarle al recurrente que el artículo primero de la Resolución No. 1330 de 1995, expresa que además de autorizarse la construcción y operación de la citada obra, igualmente se autorizó la ejecución de otra serie de obras, las cuales tienen como finalidad disminuir los niveles de contaminación sonora que se producen en ese terminal aéreo; tales como la barrera contra el ruido en Engativá, la insonorización de las viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario en la localidad de Engativá, la obligación de poner en operación la báscula de pesaje de aeronaves, la obligación de construir una zona para prueba de motores, entre otras.

- Que de otro lado es importante señalar que los proyectos, obras o actividades frente a los cuales la ley o los reglamentos señalan la necesidad de la obtención de una licencia ambiental, deben asumirse integralmente y como un todo, es por esto que la construcción de la segunda pista debe analizarse como un proyecto de ampliación de las instalaciones del Aeropuerto el Dorado. Por esa razón además de analizar la viabilidad de la construcción y operación de la segunda pista, se ordenó en la Resolución No. 1330 de 1995 la ejecución de las obras a las que se hizo alusión anteriormente, las cuales debía adelantar la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, para prevenir, corregir, mitigar y compensar los efectos ambientales que genera la operación del referido terminal aéreo. Recordemos entonces, que el Aeropuerto El Dorado, indistintamente que tenga una, dos o más pistas, es un solo aeropuerto.

Habiéndose efectuado la anterior aclaración; este Despacho se pronunciará con respecto a la restricción de operaciones en el horario nocturno en la pista actual para las aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, la cual no comparte el recurrente.

Alp

0745

10958

3180

2553

2555

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2666**

Que en este sentido cabe manifestarle al interesado que el párrafo segundo del artículo 57 del Decreto 948 de 1995, expresamente faculta a este Ministerio para estos efectos, cuestión sobre la cual se hizo referencia específica en las consideraciones para resolver el recurso de reposición interpuesto por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, el cual fue resuelto en el numeral 3.2 de esta providencia.

Que de cualquier forma mediante la Resolución No. 0534 de 1998, se permitió con algunas restricciones la operación nocturna de este tipo de aeronaves, entre las 9:00 P.M. y las 11:00 P.M. en la pista actual, con lo cual se modificó lo estipulado en la Resolución No. 1330 de 1995, la cual expresamente consagraba que al momento de entrar en operación la pista alterna del aeropuerto El Dorado, no se permitiría en el horario nocturno (9:00 P.M. a las 6:00 A.M.) la operación de aeronaves que no cumplieran con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Que sin embargo, teniendo en cuenta que la restricción del horario nocturno entre las 9:00 P.M. y las 11:00 P.M., está generando problemas de congestión en las operaciones del aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, atentando incluso contra la seguridad aérea y por ende contra la vida de las personas que habitan el área circundante a dicho terminal aéreo, de los pasajeros y tripulantes, situación esta que no pretendió este Ministerio que se generara con la Resolución 0534 de 1.998; este Despacho en aras de evitar estas situaciones, ampliará el horario diurno en una hora, de tal manera que todas las aeronaves que operan en el Aeropuerto Internacional El Dorado, puedan realizar operaciones entre las 6:00 A.M. y las 10:00 P.M., y entre las 10:01 PM y las 11:00 PM podrá realizar operaciones con las restricciones que se señalarán en la parte resolutive de la presente providencia.

Que en cuanto al aspecto que señala el recurrente, en el sentido que no se permite la operación de aeronaves de etapa 2 de ruido en la segunda pista, la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio manifestó que "Con respecto al uso de la segunda pista por aeronaves de etapa I y II de ruido, las modelaciones presentadas por la Aeronáutica Civil establecen lo siguiente:

Llegadas pista 13 R

Día de 7 :00 a 19:00: 2.7%
Tarde: 19:00 a 22:00: 0.8%
Noche: 22:00 a 7:00: 0.71%

Salidas Pista 13 R

Día de 7 :00 a 19:00: 1.31%
Tarde: 19:00 a 22:00: 0%
Noche: 22:00 a 7:00: 0%

Salidas Pista 31L

Día de 7 :00 a 19:00: 0%
Tarde: 19:00 a 22:00: 0%
Noche: 22:00 a 7:00: 0.26%

Alyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2667**

Que de conformidad con lo expuesto, este Despacho considera que conforme a lo anteriormente expresado y a lo manifestado en el numeral 3.2.3 con respecto al recurso de la Aeronáutica civil y 4.2.2. de la presente providencia, en la parte correspondiente a las consideraciones del recurso impetrado por ATC, se permitirá la operación de aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional en la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, durante el horario comprendido entre las 6:00 A.M. y las 10:00 P.M., tal y como se expresará en la parte resolutive de la presente providencia.

Que igualmente es de anotar que lo referente a este punto fue debidamente explicado en el aparte correspondiente del recurso interpuesto por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**.

5.2.3. Violación del Principio de igualdad, a la libre empresa, a la competencia legítima en lo establecido en el Artículo 4o y 11 de la Resolución 534 de 1.998.

Que con respecto al planteamiento esbozado por el recurrente en el sentido que se rompió el principio de igualdad ante la ley al permitir la operación en el horario nocturno (9:00 P.M. a las 6:00 A.M.) de las aeronaves que transportan la prensa, aún cuando esta se realice a través de aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional; este Ministerio considera que en la parte correspondiente a las consideraciones para resolver el recurso de reposición interpuesto por **AERO TRANSCOLOMBIANA DE CARGA S.A. ATC S.A.** se respondió lo pertinente a este punto. Y por lo tanto se reitera lo dispuesto sobre el particular en el numeral remitirse al 3.2.3. de esta providencia.

Que así mismo en lo concerniente a la presunta violación al derecho al trabajo, a la libre empresa y a la igualdad ante la ley que argumenta el Doctor **Alfonso Ramírez Valdivieso** y en que incurrió este Ministerio al prohibir la operación de dichas aeronaves en la segunda pista del Aeropuerto El Dorado, así como también lo relacionado con las tarifas; este Despacho considera que en las consideraciones para resolver el recurso de ATC así como también dentro de otros apartes de los recursos resueltos hasta el momento, se ha dado respuesta a lo pertinente, por lo cual no se considera del caso volver sobre el mismo asunto.

5.2.4. En cuanto al artículo 2o de la resolución 534 de 1.998 (Prohibición de operar aeronaves que no cumplan lo dispuesto en el capítulo III del anexo de 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional.

Que en cuanto a la falta de competencia del Ministerio del Medio Ambiente para prohibir la operación de aeronaves de etapa 1 y 2 de ruido en el Aeropuerto internacional El Dorado a partir del 01 de enero del año 2000, este Despacho considera que en la presente providencia, en la parte pertinente a las consideraciones para resolver los recursos de reposición presentados por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL Y ATC.**, quedó claramente determinada la competencia legal que tiene este Ministerio para este efecto.

Que en relación con el error terminológico que aduce el recurrente, en que incurrió este Ministerio en la Resolución No. 1330 de 1995, al hablar de aeronaves de primera

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2668**

y segunda generación y no de tipos de ruido; este fue efectivamente corregido en la resolución recurrida, al determinar que se refería a aeronaves que no cumplieran con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Que en lo que tiene que ver con el argumento respecto a que la operación de aeronaves de etapa I y II de ruido se produzca hasta el 31 de Diciembre del año 2002, por cuanto la norma vigente en este sentido es la Resolución 721 de 1.995, este Despacho reitera lo dispuesto en las consideraciones para resolver los recursos de reposición interpuestos por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL Y ATC**. En consecuencia no accederá a la petición de reformar el artículo 2o de la Resolución 534 de 1.998 y por lo tanto el numeral el numeral 3 del artículo de la Resolución No. 1330 de 1995.

Que en cuanto al argumento en virtud del cual la fecha límite del 31 de Diciembre de 1.999 establecida por este Ministerio mediante las Resoluciones 1330 de 1.995 y 534 de 1.998 para permitir la operación de aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 2 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, no se encuentra vigente, por cuanto la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, no expidió el acto administrativo que así lo ordenara; este despacho considera errada la posición expuesta por el recurrente, en razón a los siguientes argumentos:

Que si bien es cierto que el Ministerio del Medio Ambiente estipuló que debía ser la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, en cumplimiento de las funciones que le asigna la ley y como ente rector de los explotadores aéreos, quien expidiera dicho acto administrativo; no es menos cierto y en esta resolución se ha demostrado, en los consideraciones de los anteriores recursos resueltos, que la autoridad ambiental tenía la competencia para imponer esta obligación a la Aerocivil.

Que el hecho de haberse proferido la Resolución No. 1330 de 1995, haberse notificado y publicado en debida forma implica que la misma se encuentra plenamente vigente y por lo tanto lo allí dispuesto tiene fuerza vinculante.

Que de tal forma que no se puede invocar el incumplimiento en el que ha incurrido la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** para justificar el no cumplimiento de esta obligación por parte de los explotadores aéreos, quienes por la actividad que realizan, son quienes en últimas deben ajustarse a lo dispuesto en la licencia ambiental.

Que el Ministerio del Medio Ambiente en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 57 del Decreto 948 de 1995, bien podía directamente imponer esta obligación a los explotadores aéreos, sin embargo respetuoso de la existencia de una autoridad aeronáutica, optó por dejar en cabeza de ella la expedición de dicho acto administrativo, cuya omisión, no es óbice para su incumplimiento por parte de las aerolíneas y coloca a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, en el curso de una investigación sancionatoria por su conducta omisiva.

Que los explotadores aéreos, no pueden alegar desconocimiento de la norma para justificar su no acatamiento a lo dispuesto por este Ministerio, por que si bien es cierto, no somos su ente rector desde el punto de vista aeronáutico,, no es menos

Cely

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2669**

cierto que ellos realizan una actividad que genera factores de deterioro al medio ambiente, específicamente contaminación sonora.

Que en consecuencia, deben sujetarse a las disposiciones que emita este Ministerio en la búsqueda de garantizarle a los habitantes de los sectores de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza, el derecho fundamental a un medio ambiente sano, máximo en este caso cuando operan en el terminal aéreo para cuya ampliación se otorgó la licencia ambiental que nos ocupa.

Que no puede tampoco alegar el recurrente, desconocimiento de la existencia de la obligación de modernizar sus aeronaves en cuanto a niveles de ruido al año 2000; por cuanto quedó demostrado que la publicación de dicho acto administrativo se efectuó en debida forma.

5.2.5. No es competencia del Ministerio del Medio Ambiente clasificar aeronaves, debe en consecuencia establecer el ruido nocivo para la comunidad, que por esencia y contenido debe ser de un único nivel, independientemente del tipo de aeronave que lo produzca, de su fecha de fabricación o del número de motores -

Que en relación con la falta de competencia de este Despacho para la clasificar aeronaves, se aclara al recurrente que este Ministerio en ningún momento ha clasificado aeronaves por tipo de ruido, esta clasificación la realizó la Organización de Aviación Civil Internacional - OACI en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional y fue retomada por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** con la Resolución No. 0721 del 31 de enero de 1995.

Que así mismo es importante anotar que este Despacho, retomó los lineamientos planteados por la OACI y la **AERONAUTICA CIVIL** para determinar la clase de aeronaves que no podrían operar a partir del año 2000 en el Aeropuerto El Dorado de Santafé de Bogotá y que además tendrían restringida su operación en el horario nocturno; debido a que en este horario, se hace necesario gozar de un mayor grado de tranquilidad, para efectos del reposo de las personas que habitan en las inmediaciones del este aeropuerto.

Que igualmente cabe destacar que el artículo 57 del Decreto 948 de 1995, expresamente en el literal f consagra que estas autoridades ambientales dentro del trámite de las licencias ambientales de proyectos de construcción, ampliación de aeropuertos, pueden determinar normas para la prevención de la contaminación sonora relacionadas con el siguiente aspecto: **"f. Tipo de aeronaves cuya operación sea admisible por sus niveles de generación de ruido"**

Que por otra parte las autoridades ambientales también pueden restringir las operaciones de ciertos tipos de aeronaves en el citado terminal aéreo, para lograr la tranquilidad y reposo de las personas que habitan en inmediaciones del aeropuerto. (Artículo 57 parágrafo 2o Decreto 948 de 1.995)

Que en cuanto a lo que expresa el recurrente en el sentido que existen aeronaves de etapa 3 de ruido, que generan mas ruido que aeronaves de etapa 2 de ruido, la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio, mediante el Concepto No. 356 - 98 del 30 de julio de 1998, manifestó que "En el cuadro enviado por la

0745

1096

2556
2566

3177

aly

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2670

6.1.3. En cuanto al artículo décimo segundo de la Resolución 534 de 1.998 Tasas por ruido

Se solicita adicionar este artículo, en el sentido de que para el caso del Aeropuerto El Dorado, la TASA por ruido, se destine para mitigar los efectos negativos producidos por las operaciones de aviones ruidosos, en las comunidades impactadas por ruidos mayores a 45 db.

6.1.4. En cuanto al artículo décimo de la Resolución 534 de 1.998. Abatimiento de ruido en las viviendas.

Se solicita adicionar este artículo en el sentido de que si del Estudio Técnico respecto a las vibraciones, se desprende que hay viviendas afectadas en su estructura, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá proceder a corregir este problema.

6.1.5. En cuanto al artículo sexto de la Resolución 534 del 1.998 relacionado con medidas de mitigación.

Se solicita adicionar este artículo en el sentido de que la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá ejecutar la medida de mitigación para los complejos deportivos de los barrios de la Localidad Décima de Engativá, que se encuentran dentro de las curvas de isoruido mayores a 65 db construyéndoles barreras vivas.

6.2. Consideraciones para resolver

Que teniendo en cuenta que el recurso de reposición aludido cumplió con los requisitos exigidos por la ley para su presentación, de acuerdo con lo establecido en el Código Contencioso Administrativo, este Despacho procederá a resolverlo.

6.2.1. En cuanto al Artículo cuarto de la Resolución No. 0534 de 1998 que trata de la operación en el aeropuerto El Dorado de aeronaves ruidosas

Que con relación al punto solicitado por la recurrente en el sentido que se prohíba en su totalidad la operación nocturna en el aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, este Despacho considera que no es factible acceder a tal petición, por cuanto es de la esencia misma de la existencia del terminal de la Ciudad de Santafé de Bogotá, su operación en el horario nocturno; horas en las cuales se pueden realizar una serie de operaciones que en el día no son viables, tanto por la gran demanda que presenta dicho terminal, como por la naturaleza de los productos que se transportan, tales como la exportación de flores y otros productos perecederos, el transporte de la prensa, el envío de productos perecederos hacia alejadas regiones de la geografía nacional. Sumado al hecho de la falta de presencia cercana, de otro terminal aeroportuario, que pueda funcionar en forma alterna.

Que si bien es cierto la operación de dicho terminal genera en el área circundante contaminación por ruido; no es menos cierto que en la Licencia Ambiental otorgada se establecieron una serie de medidas tendientes a que se mitigaran esos niveles de contaminación sonora, hasta lograr que el ruido que genera dicho terminal aéreo, no supere los 65 dB (Ldn) y en horas nocturnas, los 45 dB (Ldn).

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2671**

Que dentro de las medidas contempladas para mitigar los niveles de contaminación sonora, se encuentran: La barrera contra el ruido en Engativá (obra que no se encontraba contemplada dentro del Estudio de Impacto Ambiental presentado por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil); la insonorización de viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario que se encuentren dentro de las curvas de isoruido con niveles de contaminación sonora; la realización de la prueba de motores en el costado occidental de la segunda pista y la prohibición de esta actividad en el horario nocturno; la restricción del horario nocturno para aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, entre otras.

Que para efectos de establecer la dificultad que representa adoptar una medida como la solicitada por la recurrente, resulta procedente citar apartes de la Sentencia T-210 del 27 de abril de 1994 emanada de la Corte Constitucional, donde hace referencia a los ruidos inevitables y de difícil erradicación tales como los que genera el aeropuerto que nos ocupa. "La doctrina extranjera claramente distingue entre los ruidos inevitables-industriales, de tráfico aeroportuarios-, y los ruidos cuyo control es perfectamente posible. Mientras los primeros son de difícil erradicación, en atención a los costos económicos y a las transformaciones urbanísticas que requeriría su eliminación o reducción, a través de políticas de mediano y largo plazo, los segundos son fácilmente evitables, mediante la exigencia oportuna de los deberes de respeto del otro o *alterum non ledere*".

Que de acuerdo con lo anterior no es factible acceder a la petición de la recurrente.

6.2.2. En cuanto al artículo décimo cuarto de la Resolución No. 0534 de 1998 Zona destinada para prueba de motores

Que en cuanto a la zona de prueba de motores, cabe manifestarle a la recurrente que en la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998 emanada de este Ministerio, se ordenó a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** la realización provisional de las pruebas de motores en el sitio que ellos determinaron para ese efecto, en una zona alejada de los núcleos urbanos.

Que sin embargo se le estableció un término para la presentación de los diseños respectivos y para la posterior construcción de la zona definitiva para dicha zona.

Que es pertinente manifestar que la zona provisional para la prueba de motores se encuentra cerca a la cabecera occidental de la segunda pista y la zona señalada como definitiva, se ubicará en ese mismo sector, cerca de las plantas de tratamiento de aguas residuales del citado terminal aéreo.

Que así mismo es de anotar que el diseño que para ese efecto presente la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, será evaluado por los funcionarios pertinentes de este Ministerio, de tal forma que si se considera necesario, se exigirá la construcción de las pantallas acústicas a las que alude la recurrente en su recurso de reposición.

Que finalmente es de recordar que las pruebas de motores en el horario nocturno, se encuentran prohibidas.

6.2.3. En cuanto al artículo décimo segundo de la Resolución No. 0534 de 1998 Tasas por ruido

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2672

Que sobre el particular es pertinente recordar que de acuerdo con la Ley 99 de 1.993 las tasas retributivas, compensatorias y por utilización de aguas constituyen rentas de las Corporaciones Autónomas Regionales con unos fines específicos claramente definidos en los artículos 42 y 43 de la ley en cita, razón por la cual no es jurídicamente viable destinar el producto de las mismas, para fines distintos a los previstos en estas normas.

Que igualmente es preciso aclarar que en la actualidad no existe reglamentación alguna que determine el pago de una tasa retributiva o compensatoria por los efectos del ruido.

Que sin embargo, este Ministerio determinó en la Resolución 534 de 1.998 que en el evento en que se reglamentaran las tasas por ruido, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** debería cancelar el valor correspondiente a la autoridad ambiental regional que determine dicha norma, la cual deberá destinarla para los fines que se establezcan en la ley y que para el efecto fijará el acto administrativo que las ordene.

6.2.4. En cuanto al artículo décimo de la Resolución No. 0534 de 1.998., en cuanto a las implicaciones del ruido en las viviendas por las vibraciones ocasionadas por el funcionamiento del aeropuerto.

Que del estudio que adelante la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, se determinara la posible responsabilidad que puede tener esa entidad en cuanto a la afectación de las viviendas por ese efecto. De tal manera que en caso de que se establezcan afectaciones en las viviendas por las vibraciones ocasionadas por el funcionamiento del aeropuerto El Dorado, se ordenará lo pertinente por este Ministerio.

6.2.5. En cuanto al artículo sexto de la Resolución 534 del 1.998 relacionado con medidas de mitigación.

Que con relación a la realización de medidas de mitigación para los complejos deportivos de los barrios de la localidad Décima de Engativá, es de anotar que en el Estudio de Impacto Ambiental - Plan de Gestión Social, solamente se contempló lo pertinente al Estadio de Atahualpa, por la cercanía de complejo deportivo a la segunda pista, motivo por el cual este Despacho no puede exigir medidas de insonorización a unidades deportivas que no estén previamente identificadas.

Que en el evento que de los monitoreos realizados o del seguimiento que efectúe este Ministerio, se detecte que existen complejos deportivos en la localidad de Engativá, que queden cobijados con niveles de contaminación sonora, esto es con niveles de ruido iguales o superiores a los 65 dB (Ldn) se ordenará a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** implementar barreras vivas o la correspondiente medida de mitigación de ruido, al igual que al complejo deportivo Atahualpa, localizado en la localidad de Fontibón.

7. RECURSO DE REPOSICIÓN DE LA ASOCIACION DE TRANSPORTADORES AEREOS COLOMBIANOS - ATAC

Que mediante escrito presentado personalmente el día 25 de junio de 1998, la Doctora **MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO**, identificada con la cédula de ciudadanía No. 39.780.472 expedida en Usaquen y Tarjeta Profesional de

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2673**

Abogada No. 64966 del Ministerio de Justicia, quien actuó en calidad de representante de la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES AÉREOS COLOMBIANOS - ATAC**, debidamente reconocida como tercera interviniente dentro de la actuación administrativa ambiental que aquí se surte mediante el Auto 335 del 01 de junio de 1998 de este Ministerio, presentó a este Ministerio recurso de reposición contra la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998.

7.1. Argumentos del recurrente

Que en el recurso aludido se solicitó modificar la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 en los siguientes aspectos:

7.1.1. En cuanto al inciso cuarto del artículo primero de la Resolución 534 de 1.998. La inversión de turbinas es un mecanismo de seguridad indispensable.

Que el factor de seguridad, tanto aérea como aeroportuaria constituye la consideración preeminente en la operación de todo aeropuerto. Debe recordarse que se trata de una actividad que combina el uso de grandes cantidades de combustibles especialmente inflamables, la movilización de cantidades ingentes de pasajeros y la aglomeración de un número mayor de personas auxiliares o simples acompañantes de los que viajan. A los elementos de riesgo antedichos se suma el hecho de efectuarse los aterrizajes y decolajes de las aeronaves a altas velocidades y en números crecientes.

Que así lo manifestó el Banco Mundial en el simposio **'La Infraestructura Aeroportuaria; el Papel Emergente de Sector Privado'** que tuvo lugar en Viena Austria, entre el 12 y el 15 de diciembre de 1995.

"En el caso del Aeropuerto Eldorado, los vectores de riesgo se exacerbaban por la presencia de urbanizaciones cercanas. No es irrazonable prever la ocurrencia de un accidente mayor en el que se precipite una aeronave sobre uno de los barrios que circundan el Aeropuerto. La situación que se describe es una de vulnerabilidad entendida como la conjunción sinérgica de riesgos que hace posible el accidente".

"La posición que debe asumir el Estado frente a los riesgos colectivos es la de prevenir todos los que pueda. Téngase presente que el deber de procurar la seguridad y salubridad de los asociados constituye la razón primordial de todo Estado. En el caso colombiano así lo confirman los artículos 20 (inciso segundo), 88, 189, 189-22 y 218 de la Constitución".

"Específicamente, el artículo 88 de la Carta Fundamental señala que existen derechos e intereses colectivos relacionados con la seguridad y la salubridad públicas. A este respecto se pronunciaron los autores del proyecto N° 62 de acto reformativo de la Constitución Política:"

"Todo individuo tiene el derecho a vivir libre de peligros y riesgos públicos, a que se eliminen las causas que los generan. Ningún individuo perteneciente a un grupo humano debe estar expuesto, a sabiendas, a daños contingentes que puedan amenazar su integridad personal o patrimonial. Se trata de un derecho colectivo, porque al verse afectado o desconocido se generan las calamidades

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2674**

públicas. Tal fue el caso de Armero, de Villatina, de los ahorradores en la crisis financiera de 1982".

"El carácter colectivo de este derecho lo reconoce el Código Civil en el artículo 2353 al otorgar acción popular en 'los casos de daño contingente que por imprudencia negligencia de alguno o algunos amenace a personas indeterminadas.' La Ley de Reforma Urbana también consagra este derecho cuando determina la obligación del Estado de relocalizar las comunidades que viven en sectores de alto riesgo."

"La situación potencial de accidente que involucre un avión de pasajeros o de carga en las inmediaciones del Aeropuerto Eldorado, con grave demérito de vidas y bienes, es lo suficientemente calamitosa como para obligar al Ministerio del Medio Ambiente a contemplar no sólo los riesgos ambientales propiamente dichos sino aquellos que pongan en peligro el derecho colectivo a la seguridad ya esbozado".

"En aras de minimizar la polución sonora, el Ministerio del Medio Ambiente no puede obligar a las aeronaves entrantes y salientes a prescindir de los dispositivos de operación para reducir velocidad y de emergencia. Estos, por definición, deben estar a disposición del operador respectivo en todo momento".

"El procedimiento de inversión de turbinas es precisamente uno de tales mecanismos, que se utilizará cuando los dispositivos de freno aerodinámico y mecánico (flaps, spoilers, frenos) de la aeronave no sean suficientes para frenarla, cuando el peso de la misma incida en el control que debe ejercer el piloto en los momentos críticos de aterrizaje o despegue o cuando las condiciones de la pista no permitan una respuesta eficaz del sistema de frenado de la aeronave. El armado del reverso no implica incremento de ruido, por ello es necesario autorizar en todo momento como medida precautelativa para salvaguardar la seguridad aérea, en caso de una activación con potencia".

"Las amenazas a la seguridad no pueden ser tratadas como meras anomalías que únicamente ameritan reportes ulteriores; por el contrario, los riesgos de desastre deben ser entendidos en su verdadera magnitud, incluso a riesgo de excederse en el celo preventivo. Es necesario tener en cuenta aquellas amenazas que, por remotas que sean, envuelven un riesgo catastrófico porque de materializarse el daño a soportar es inaceptable".

"La razón de este postulado reside en la dimensión de lo que se quiere evitar. A diferencia de los infortunios domésticos, personales y cotidianos, como pueden ser un choque automovilístico, un accidente individual de trabajo o una enfermedad coronaria, el accidente colectivo tecnológico para el caso la colisión de una aeronave de gran calado sobre un barrio, no sólo multiplica el número de víctimas y las pérdidas materiales, sino que incide de manera severa sobre la sensación de seguridad colectiva que debe imperar y que en últimas es el bien jurídico protegido con el orden público, sea éste político, económico o ecológico".

"Además, las características de los accidentes aéreos (posibilidad de incendio o explosión; indefensión de las víctimas, su hacinamiento en espacios reducidos, la velocidad no sólo de la aeronave sino de los hechos mismos), conducen a admitir que, de ocurrir, tienden a ser devastadores. Al menos en las circunstancias que se están considerando".

Alyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2675**

Determina el recurrente que "Todas estas razones apuntan a que se trate el uso de los motores en inversión de turbina como una excepción a la política de abatimiento de ruido que permite la Resolución impugnada. Como en todos los casos de intereses en conflicto, la autoridad que concede, decide o juzga debe sopesar los diferentes derechos e intereses enfrentados, inclinándose por aquel que tiene una mayor "densidad" en términos de valor social y colectivo. En el caso presente tenemos de una parte, el interés del Ministerio de proteger a las comunidades circundantes del Aeropuerto. Esta es una finalidad abierta; una tarea que no termina nunca y que siempre es susceptible de ser mejorada".

"En el otro plato de la balanza está la necesidad de asegurar una operación aérea lo más segura posible. A diferencia de la empresa de mitigación de ruido, la prevención de accidentes tiene límites y procedimientos conocidos. Uno de ellos a no dudarlo es aquel de invertir al piloto responsable de todos los mecanismos posibles para que este en capacidad de evitar una tragedia. ATAC y con ella los expertos de las aerolíneas que la integran, considera que la inversión de motores es una salvaguardia técnica de última instancia que por lo mismo debe estar a disposición del piloto en todo momento".

"Para no contradecir el tenor de la Resolución de la que hace parte, el artículo cuarto establecerá que los pilotos se limitarán a montar o armar el mecanismo de inversión de turbinas, para utilizarlo cuando a criterio del piloto es absolutamente necesario hacerlo. De esta manera se cumple la misión dual de prevención de accidentes y mitigación de ruido".

"Adicionalmente, puede señalarse que condiciones especiales de la pista tales como la denominada "pista mojada" y la contaminación de la pista misma con los detritos de las llantas, que la hacen más resbalosa, son por sí mismas, justificación de inversión efectiva de las turbinas".

Que de acuerdo a lo anterior se solicita por la recurrente que se reforme el inciso cuarto del artículo primero de la Resolución 0534 del 16 de junio de 1998, en los siguientes sentidos:"

- En la operación de aeronaves dedicadas al transporte de pasajeros se permitirá a los pilotos respectivos armar o montar el dispositivo de inversión de turbinas dejando a su discreción la utilización del mismo por razones de seguridad. Asimismo, de presentarse condiciones de pista "mojada", se permitirá la utilización plena del mecanismo sin que sea necesario reportarlo a la Autoridad aeronáutica."
- De igual forma se debe estipular que en la operación de aeronaves de carga el procedimiento de inversión de turbinas puede ser utilizado en cualquier caso, a discreción del piloto y con independencia del estado de la pista.

7.1.2. En cuanto al artículo décimo cuarto de la Resolución 534 de 1.998 La ubicación de la zona destinada a las pruebas de motores en la cabecera de la pista atenta contra la seguridad aérea.

Que determina la recurrente en su escrito que los argumentos anteriores son igualmente válidos para solicitar la reubicación de la zona destinada a las pruebas de motores, pues así como se pone en alto peligro a la comunidad y al terminal aéreo en el caso anterior, de la misma manera sucedería en caso de

amp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2676**

emergencia si se mantiene un obstáculo, como lo serían las aeronaves que prueban motores, en la cabecera misma de la pista.

Que por ello, en aras de garantizar la seguridad en las operaciones aéreas, las cabeceras de las pistas, por normas de seguridad internacional de la OACI, deben estar libres de todo obstáculo, a fin de evitar que puedan presentarse accidentes en las mismas. Por esta razón, el hecho de ubicar la zona de pruebas en la cabecera de una pista compromete la seguridad de la operación aérea; aún más si se tiene en cuenta el evento de aproximarse a tierra una aeronave por instrumentos. En ese caso el riesgo de encontrarse en el aterrizaje con un obstáculo puede dar lugar a un accidente de dimensiones mayores.

Que una segunda hipótesis de inseguridad es aquella que se deriva de la imposición de condiciones que dificultan la realización de las pruebas de motores. Estos obstáculos pueden dar lugar a que las aerolíneas sean menos rigurosas en el control y mantenimiento de sus aeronaves, con el correlativo incremento del riesgo de una falla mecánica.

Que de igual forma determina el recurrente la inconveniencia de la restricción nocturna, en razón a los siguientes argumentos:

Que el sentido de la operación aérea tiene una secuencia lógica. En virtud de la misma, las aeronaves operan durante el día y reciben mantenimiento en la noche. Esto debido a que las labores de mantenimiento requieren para su cabal cumplimiento de la utilización de las pistas, lo que puede dificultar el tráfico aéreo con evidente peligro de colisión. Esta es la razón de las pruebas nocturnas y de la petición respetuosa que aquí se hace.

Se determina que resulta incongruente prohibir las pruebas de motores en tierra durante las horas nocturnas al tiempo que se permite operaciones de despegue, aterrizaje y sobrevuelo en ese mismo horario, toda vez que estas últimas generan más ruido que las pruebas de motores.

Que como consecuencia de lo anterior se solicita que se enmiende el artículo décimo cuarto en tres sentidos:

- Se descarte la realización de las pruebas de motores en el extremo occidental de la cabecera de la pista 1-3R
- Se autorice de manera provisional, mientras se adecua la zona de pruebas permanente, la realización de tales pruebas en los lugares donde se han venido realizando por las diferentes empresas.
- Se levante la restricción horaria para la realización de pruebas.

7.1.3. En cuanto al artículo cuarto de la resolución 534 de 1.998 . Operación nocturna aeronaves ruidosas - La operación de las empresas cargueras exige una ampliación de la frecuencia de vuelos nocturnos.

Que el Ministerio del Medio Ambiente debe considerar que la operación de las aerolíneas dedicadas al transporte de carga, y específicamente aquellas que facilitan el transporte de flores y otros productos perecederos, debe realizarse en horario nocturno como resultado de la congestión en el flujo de pasajeros durante

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" ~~2677~~

el día y de la naturaleza intrínseca de sus cargas, que excluye cualquier demora en su movilización.

Que limitar el número de operaciones a 16 conllevaría un perjuicio insoslayable a estas aerolíneas. Adicionalmente, es necesario tener en cuenta que el número de 16 operaciones podría no ser suficiente para la operación de carga en alta temporada, aspecto que se puede verificar por medio de las estadísticas que para tal fin debe llevar la Aeronáutica Civil. Por esa misma razón y en aras de preservar la equidad, es indispensable que se establezca un criterio para determinar la asignación de los cupos para estas operaciones, de manera que no quede sujeta tal determinación al arbitrio de la Aeronáutica Civil.

Que de la misma manera, el criterio para ir reduciendo el número de operaciones en el horario de las 9:00 p.m. a las 11:00 p.m. para aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 de la OACI, no puede ser simplemente la imposición de unas fechas límite, sino por el contrario, debe obedecer al cumplimiento por parte de la Aerocivil de las obras de mitigación. En la medida en que esta última entidad acredite la realización de las mismas, se podría pensar en disminuir la frecuencia de operaciones.

Que como consecuencia de lo anterior, solicita la recurrente que se modifique el artículo cuarto de la Resolución impugnada en el sentido de ampliar a 30 el número de operaciones permitidas entre las 9:00 p.m. y las 11:00 p.m. para aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional. Determinando que esta frecuencia se mantendrá hasta el 31 de diciembre de 1999.

Que así mismo solicita la recurrente, que se establezcan unos parámetros de selección para escoger las aeronaves que harán uso del cupo de 30 operaciones antedicho, que garanticen el derecho de todas las aerolíneas de acceder a la operación en ese horario.

Que de manera subsidiaria a la petición formulada en el numeral se obligue a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** a demostrar la paulatina y creciente insonorización de las viviendas afectadas, como la única contrapartida aceptable para la disminución de la frecuencia de operaciones en el horario citado.

7.1.4. En cuanto al artículo segundo de la Resolución 534 de 1.998 Reconversión aeronaves ruidosas año 2000.

Que igualmente, en el recurso aludido ATAC esbozó una serie de consideraciones en lo concerniente a la fecha límite para la conversión de flotas, expresando su inquietud en relación con la posición asumida por la Aeronáutica Civil y otras aerolíneas en ese aspecto y reiterando su pensar en el sentido que " ... la consideración principal en este asunto debe ser la protección de las comunidades afectadas y la integridad del medio ambiente sonoro, antes que la defensa de un interés empresarial particular, por importante que sea. ATAC reconoce en la protección del medio ambiente, un ingrediente vital para el desarrollo de la actividad aeronáutica. Prueba de lo anterior es el hecho de que sus afiliadas, en cumplimiento a lo dispuesto en la Resolución 1330 de 1995 adelantaran el proceso de renovación de flota.

ay

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"**2678**

Cita igualmente ATAC en el escrito contentivo del recurso de reposición, lo que considera el marco jurídico internacional aplicable para el caso en comento, manifestando entre otras cosas que "La ley fundamental en términos de aviación civil está contenida en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y aprobado por Colombia mediante la Ley 12 de 1947, y del cual son parte la totalidad de los países con los cuales Colombia sostiene relaciones aeronáuticas. Es decir, todos los Estados involucrados se rigen por las mismas normas"

Efectúa además ATAC, un recuento de lo estipulado en los artículos 11 y 12 de dicho tratado, donde se consagra el respeto por las leyes internas de cada país, de tal manera que de forma independiente de la nacionalidad de las aeronaves, estas deben cumplir con las leyes y reglamentos sobre vuelos y maniobras de aeronaves; de igual forma los Estados deben asegurarse que sus propias aeronaves al operar en otros países, deben respetar las normas allí imperantes. "La observancia de las leyes locales respecto a una aeronave extranjera no solamente es imperativa en virtud del sometimiento a la jurisdicción del Estado donde se encuentren, sino también en obediencia a la jurisdicción del Estado de bandera. Por último, los Estados se encuentran obligados a armonizar sus propias reglamentaciones con las que expida sobre el particular la OACI en virtud del Convenio"

Citan como ejemplo de lo anterior, que en ese sentido se encuentran vigentes en la Comunidad Económica Europea, los Estados Unidos, Australia, Nueva Zelanda y otros, restricciones en ese sentido, donde todos los operadores extranjeros tienen que cumplir con sus normas ambientales sobre la emisión de ruido y gases tóxicos, y por qué en Colombia todos los operadores, tanto nacionales como extranjeros, tienen que cumplir con las normas que sobre el particular se expidan.

Cita la recurrente los antecedentes que tuvo la expedición del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, el cual en aras de procurar un desarrollo sostenible, concretó las recomendaciones de la Conferencia especial y sus enmiendas, y ha sido consultado reiteradamente a los Estados como lo prescribe el mismo Convenio.

Continúa manifestando la Doctora Martha Susana Mantilla Moncaleano que "En suma, hay una obligación absolutamente clara e ineludible de carácter internacional por parte de todos y cada uno de los Estados signatarios del Convenio de Chicago y es la de incorporar en sus legislaciones respectivas o reglamentaciones internas, las normas internacionales contenidas en el Anexo 16 al Convenio, en cuanto a los niveles, estándares y métodos recomendados sobre ruido, quedando bajo su discreción, oportunidad y condiciones particulares la aplicación de los plazos que consideren convenientes.

Que por lo tanto no existe limitación jurídica para la imposición y puesta en vigor de normas ambientales sobre ruido en aeropuertos, y en este caso particular sobre el aeropuerto de Bogotá, en los términos que lo hizo el Ministerio del Medio Ambiente, pues hay una expresa remisión al Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

Así mismo la ATAC, en el recurso aludido expresa algunas consideraciones en relación con el alcance del principio de reciprocidad, las cuales nos permitiremos citar, por cuanto concuerdan en su totalidad con las apreciaciones que en ese

Cely

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

sentido tiene este Ministerio. Entre lo manifestado por la recurrente, se destaca entre otras cosas que "La reciprocidad está referida en el marco de los acuerdos bilaterales a los servicios aéreos internacionales cuando una actividad comercial no es objeto de disposición concreta de un acuerdo de transporte aéreo. La reciprocidad consiste en que un Estado otorgue un derecho o beneficio a una entidad extranjera, tal como un transportista aéreo, sin tener obligación internacional alguna de hacerlo, a condición de que el Estado de dicha entidad conceda el mismo trato a la propia entidad equivalente".

"En ese orden de ideas, las normas internas de los Estados como son las medidas que sobre ruido adopten los diferentes países no están sujetas a la aplicación del principio de reciprocidad, pues son normas de orden público que no pueden ser negociadas" bilateralmente. De lo contrario, ningún país en el mundo hubiera podido implementar medidas ambientales, pues Colombia hasta antes de 1995 no contaba con ese tipo de normas y las aerolíneas colombianas sí cumplieron de acuerdo con el artículo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional, con esas normas en Europa y los Estados Unidos. De igual manera, todas las aerolíneas latinoamericanas, que operan a los mencionados destinos han tenido que dar estricto cumplimiento a las normas internas sobre el ruido".

"Por ello, hasta la fecha la Aeronáutica Civil si ha podido exigir el cumplimiento de la Resolución 721/95 a las empresas extranjeras, al igual que a las colombianas. No se entiende el por qué no puede exigir el cumplimiento de la Resolución 1330/95 y de la Resolución 0534/98, si se refieren a la misma materia".

"La mención que existe en casi todos los acuerdos bilaterales al tipo de aeronaves con el cual se puede operar es una medida relacionada con la capacidad ofrecida pues es costumbre limitar la oferta por un modelo determinado de aeronave, que indica más el número de pasajeros que se pueden operar, que el tipo específico con el cual se puede operar".

"Por lo tanto, la reciprocidad al no poderse referir bajo ninguna modalidad a normas internas que de acuerdo con el Convenio de Aviación Civil Internacional deben cumplir tanto operadores nacionales como extranjeros, no puede considerarse vulnerada por una aplicación cabal del ordenamiento interno".

"Por lo anterior, de ninguna manera puede admitirse el argumento según el cual, el límite del año 2000 va en detrimento de las relaciones internacionales para avalar la omisión por parte de algunas aerolíneas de su deber de renovar la flota. Lo cierto es que la inquietud por la contaminación sonora ha conducido a la gran mayoría de los países del mundo y de la región, a exigir de parte de sus aerolíneas la operación con aeronaves que cumplan con los niveles previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 de la OACI. Prueba de ello es que de doce aerolíneas latinoamericanas que vuelan actualmente a Colombia once cuentan con aeronaves que cumplen con los estándares de ruido exigidos. No sobra especificar que las aerolíneas del resto del mundo operan en Colombia con aeronaves Etapa 3 de ruido".

Esboza de igual manera ATAC, unas consideraciones en cuanto a la primacía del interés general sobre el colectivo, el cual considera con lógica razón como de más valiosa consideración, que los argumentos esgrimidos por la Aerocivil.

Caly

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2680

Finalmente, ATAC resalta la competencia que le asiste al Ministerio del Medio Ambiente para la expedición de los actos administrativos que involucran el licenciamiento de las obras de construcción y operación de la segunda pista y/o ampliación del Aeropuerto internacional El Dorado de esta ciudad y todas las obligaciones que surgieron como consecuencia de dicho trámite administrativo.

7.1.5. Solicitud de Pruebas.

Que finalmente en el citado escrito, la Doctora Martha Susana Mantilla Moncaleano, actuando en la calidad anotada anteriormente, solicitó la práctica de varias pruebas relacionadas con el asunto que nos ocupa.

7.2. Consideraciones para resolver

Que teniendo en cuenta que el recurso de reposición aludido fue presentado por escrito, dentro del término legal, personalmente y por quien tenía facultad para ese efecto; este Despacho procederá a resolverlo:

7.2.1. En cuanto al inciso cuarto del artículo primero de la Resolución 534 de 1.998. La inversión de turbinas es un mecanismo de seguridad indispensable.

Que en lo referente al procedimiento de la inversión de turbinas, en el presente acto administrativo, se ha dado suficiente ilustración sobre este aspecto, razón por la cual en la parte resolutive de la presente providencia se procederá a efectuar la manifestación pertinente.

7.2.2. En cuanto al artículo Décimo Cuarto de la Resolución 534 de 1.998 La ubicación de la zona destinada a las pruebas de motores en la cabecera de la pista atenta contra la seguridad aérea.

Que en lo relacionado con este punto es pertinente manifestarle a la **ASOCIACIÓN DE TRANSPORTADORES AEREOS COLOMBIANOS ATAC**, que fue la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** quien propuso el sitio provisional para la prueba de motores, hasta tanto se construyera el sitio definitivo para estos efectos

Que de esta forma este Despacho atendió la solicitud de la máxima autoridad aeronáutica de este país, considerando que ella como concedora del Aeropuerto Internacional El Dorado y teniendo entre sus funciones velar por la seguridad de las operaciones que allí se adelantan, había sugerido el sitio apropiado para esos fines.

Que es importante anotar que el sitio escogido en forma provisional para estos efectos, no es propiamente la cabecera occidental de la segunda pista, sino la bahía de espera de ésta, el cual está ubicado en jurisdicción del Municipio de Funza, de tal manera que no se ponen en peligro las operaciones aéreas que allí se realizan, así como también dicho lugar se encuentra lo más alejado posible de la gran concentración urbanística que presenta la zona.

Que en cuanto a la prohibición de la prueba de motores en el horario nocturno, cabe destacar que esta prohibición fue fijada mediante la Resolución No. 1330 de 1995, de tal forma que en la presente resolución será reiterada.

Alyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2681**

Que dicha prohibición fue establecida en consonancia con todas las otras demás medidas que se fijaron en dicho acto administrativo y las cuales buscan que las personas que habitan el área circundante al aeropuerto referido, puedan gozar de un medio ambiente sano dentro de los límites permisibles, sobre todo en el horario de descanso, que es cuando más tranquilidad se requiere, demostrado como está que la prueba de motores genera un ruido considerable y permanente.

Que por lo anterior, no es factible que las pruebas de motores, se realicen en un lugar diferente del señalado para ese efecto; como tampoco se permitirá esta prueba en el horario nocturno.

Que en cuanto a este aspecto, la Subdirección de Licencias Ambientales manifestó lo siguiente: "La Aeronáutica Civil en su Manual de Procedimientos Para Abatimiento de Ruido manifiesta en su numeral 1.3.1 que "Teniendo en cuenta que en el horario diurno existe menor sensibilidad al ruido, las operaciones de prueba de motores con potencia se efectuarán preferiblemente durante el día y dependiendo de las condiciones operacionales del momento, la Torre de Control las autorizará en la bahía de punto de espera de la pista 13R".

"El Manual de Procedimiento Para Abatimiento de Ruido en el numeral 1.3.2 manifiesta que "las pruebas de motores en **mínimas** podrán realizarse a cualquier hora, por espacio no superior a diez minutos. Para tal fin, la persona responsable de la operación, deberá comunicarse con la frecuencia de control Superficie del aeropuerto, para solicitar la presencia de un inspector de rampa que supervise el trabajo".

"Adicionalmente a lo anterior, el Director General de la Unidad administrativa especial de la Aeronáutica Civil mediante el oficio SP-98-721 del 10 de Julio de los corrientes, expresó que no se permitirá la ejecución de las pruebas de motores en los horarios nocturnos por cuanto se comprometió con las comunidades a no realizarlas en este horario. Adicionalmente expresa "cada una de las decisiones en el marco ambiental la Aeronáutica Civil ha contado con los estudios previos que demuestran la factibilidad de la acción o en su defecto, la medida de mitigación".

Por lo anterior no es factible modificar la citada obligación.

7.2.3. En cuanto al artículo cuarto de la resolución 534 de 1.998 . Operación nocturna aeronaves ruidosas - La operación de las empresas cargueras exige una ampliación de la frecuencia de vuelos nocturnos.

Que con respecto a la ampliación del número de aeronaves que puedan utilizar el horario entre las 9:00 P.M. y las 11:00 P.M. hasta treinta (30) operaciones, cabe manifestar que con el objeto de evitar problemas en la operación de las aeronaves en el horario nocturno, este Ministerio ampliará el horario diurno hasta las 10:00 P.M., de tal forma que hasta esa hora puedan realizar operaciones todo tipo de aeronaves en las dos pistas del Aeropuerto Internacional El Dorado y la restricción horaria para aeronaves que no cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, sería entre las 10:00 P.M. y las 11:00 P.M. con las mismas condiciones que se fijaron en el artículo 4 de la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998.

Calyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2682

Que adicionalmente a lo anterior, se revocará el número límite de operaciones que se fijaron en ese horario para esta clase de aeronaves, razón por la cual es innecesario que este Despacho fije unos parámetros de selección para las aeronaves que pueden utilizar el horario nocturno, tal y como se estableció en la parte pertinente al resolver los recursos de la Aeronáutica Civil, A T C y Fedeaéreo.

Que así mismo es importante anotar que de conformidad con las visitas de seguimiento que efectúan periódicamente funcionarios de este Ministerio a la zona en cuestión y a los informes de interventoría que contrató la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, los cuales deben allegarse periódicamente con destino al expediente No. 209, este Ministerio cuenta con los elementos necesarios para determinar el estado de avance de las obras de insonorización, las cuales son un factor determinante para que entre en operación en su totalidad la segunda pista del aeropuerto Internacional El Dorado de Santafé de Bogotá D.C.

Que con relación a lo expuesto sobre la prohibición de la operación de aeronaves que no cumplan los niveles del ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional a partir del año 2000, este Despacho o confirmará lo dispuesto al respecto en el artículo 2o de la Resolución 534 de 1.998.

Que como consecuencia de las anteriores consideraciones, este Ministerio solamente admitirá parcialmente la petición formulada por la **ASOCIACION DE TRANSPORTADORES AEREOS - ATAC** en lo relacionado con la inversión de turbinas en el frenado de aeronaves.

7.2.4. Solicitud de pruebas.

Que en cuanto a este aspecto, la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio, mediante el Auto 381 del 01 de julio de 1998, rechazó por improcedente la práctica de las pruebas solicitadas por la recurrente.

8. Otros aspectos a considerar**8.1. Investigación administrativa.**

Que teniendo en cuenta que en el artículo décimo sexto de la resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, este Despacho abrió investigación y formuló pliego de cargos contra la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, por haber violado el numeral 3.1 del artículo 3 de la Resolución No. 1330 de 1995, en razón a que no expidió el acto administrativo que prohibiera a partir del 01 de enero del año 2000 la operación de aeronaves de primera y segunda etapa de ruido en el Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad y que dicho cargo ya había sido formulado por este Ministerio mediante el Auto 327 del 20 de mayo de 1997 dentro del correspondiente proceso de investigación sancionatoria, este Despacho procederá a modificar el artículo décimo sexto citado, excluyendo de la correspondiente investigación lo relacionado con la investigación sancionatoria por el incumplimiento del numeral 3.1. del artículo tercero de la Resolución 1330 de 1.995.

Que de acuerdo con lo anterior este Despacho en la parte resolutive de la presente providencia modificará el artículo décimo sexto citado, en el sentido que la investigación sancionatoria que se ordenará abrir, obedece al incumplimiento al

Alyp

0742

2570

10975 2580

3763

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2683

numeral 3.12 del artículo 3 de la resolución No. 1330 de 1995; así como también por el hecho de haber iniciado operaciones en la segunda pista del Aeropuerto el Dorado de esta ciudad, sin encontrarse en firme la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998.

8.2. Reparqueo.

Que en lo relacionado con la nueva solicitud para que se autorice el reparqueo de la pista actual del aeropuerto en cuestión, la Subdirección de Licencias Ambientales de este Ministerio mediante el Concepto No. 356-98 del 30 de julio de 1998, efectuó una evaluación de las alternativas planteadas por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**:

"Alternativa No.1"

6:00 a.m. - 6:00 p.m. = Utilización de la segunda pista para 182 operaciones de aterrizaje (de occidente a oriente) y 210 de despegue (de occidente a oriente). Ninguna operación por la primera pista que esta en repavimentación.

6:00 p.m. - 10:00 a.m. = Utilización de la primera pista con 69 aterrizajes (de occidente a oriente) y por la segunda pista 44 despegues (de occidente a oriente).
10:00 p.m. - 6:00 a.m. = Utilización de la primera pista para 20 operaciones de aterrizaje (de occidente a oriente) y 17 despegues (de oriente a occidente).

"Alternativa No. 2"

6:00 a.m. - 6:00 p.m. = Utilización de la segunda pista para 182 operaciones de aterrizaje (de occidente a oriente) y la primera pista para 210 de despegue (de occidente a oriente).

6:00 p.m. - 10:00 p.m. = Utilización de la segunda pista con 69 aterrizajes (de occidente a oriente) y 44 despegues (de occidente a oriente). No utilización de la primera pista.

10:00 p.m. - 6:00 a.m. = Utilización de la segunda pista para 20 operaciones de aterrizaje (de occidente a oriente) y 17 despegues (de oriente a occidente).

Maniobra de 6pm a 6am

"Alternativa No. 3"

Camp

05 AGO. 1998

10976

2571

3112

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2684**

6:00 a.m. - 12:00 m. = Utilización de la segunda pista para 76 aterrizajes y 118 despegues (todos de occidente a oriente) por la segunda pista. La primera en repavimentación

12:00 m. - 10:00 p.m. = Utilización de la segunda pista para 175 aterrizajes (de occidente a oriente) y 135 despegues por la primera pista (de occidente a oriente).

10:00 p.m. - 0:00 m. = Utilizando la primera pista o la segunda pista con 7 operaciones de despegue (de oriente a occidente) y 10 operaciones de aterrizaje (de occidente a oriente).

0:00 m. - 6:00 a.m. = Utilizando la segunda pista para 10 operaciones de aterrizaje (de occidente a oriente) y 10 operaciones de despegue (de oriente a occidente). La primera pista en repavimentación.

Que una vez evaluadas las alternativas presentadas por la Aeronáutica Civil, este Ministerio considera que la que menor impacto causa, teniendo en cuenta las afectaciones que por niveles de ruido se generan operando la primera y la segunda pista, es la segunda alternativa.

Este Ministerio considera que para adelantar la repavimentación debe usarse a plena capacidad la segunda pista.

Por lo anterior, este Ministerio considera viable lo siguiente:

- Autorizar las actividades de repavimentación aplicando la SEGUNDA ALTERNATIVA de utilización de pistas.

- Se autorizan las actividades de repavimentación solo hasta cuando la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** haya realizado la totalidad de obras de insonorización en la zona de Fontibón y el área rural de Funza, es decir, cuando haya cumplido con la insonorización de las 815 viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario allí identificadas.

En virtud de lo anterior, en la parte resolutive de la presente providencia, se procederá a modificar el artículo décimo primero de la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998.

Que en mérito de lo expuesto,

Ally

0745

05 ABO. 1998

10977

2573
2552

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2686**

- Las operaciones de aterrizaje que se realicen en el horario citado, deberán realizarse en un 100% en dirección occidente - oriente.

Se exceptúan de las anteriores restricciones las operaciones aéreas que por razones metereológicas no puedan cumplir con lo previsto. En este último caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

c. Las aeronaves que cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, podrán operar en el horario comprendido entre las 11:01 P.M. y las 6:00 A.M., con las restricciones señaladas en el literal anterior del presente artículo. En este mismo horario no podrán operar aeronaves que no cumplan con los niveles previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

d. Se exceptúan de la anterior medida las aeronaves de todo tipo que transporten la prensa y las que se encuentren atrasadas de itinerario. En este último evento, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

2. La **segunda pista** del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, operará de la siguiente manera:

a. Podrán realizarse sin ninguna restricción, operaciones de todo tipo de aeronaves en el horario comprendido entre las 6:00 A.M y las 9:00 P.M.

b. En el horario comprendido entre las 9:01 P.M. y las 10:00 P.M. las operaciones aéreas de todo tipo de aeronaves, deberán realizarse bajo las siguientes condiciones:

- Las operaciones de descolaje se realizarán en un 100% en sentido oriente a occidente, sin sobrevolar sobre la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C.
- Las operaciones de aterrizaje que se realicen en el horario citado, deberán realizarse en un 100% en dirección occidente - oriente.

Se exceptúan de las anteriores restricciones las operaciones aéreas que por razones metereológicas no puedan cumplir con lo previsto. En este último caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

c. No se permitirá la operación entre las 10:00 P.M. y las 6: A.M. de ningún tipo de aeronaves en la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad.

3. Podrán operar en la primera y en la segunda pista del Aeropuerto internacional El Dorado de esta ciudad, en cualquier horario, las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal aéreo como aeropuerto alternativo por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad, las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de

Cely

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2687**

Defensa. En estos últimos casos la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

4. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en un plazo de dos (2) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia deberá aportar a este Ministerio las correspondientes certificaciones o documentos que acrediten la homologación de las aeronaves que cumplan lo establecido en Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional en lo que tiene que ver con los niveles de ruido establecidos.

5. El seguimiento a la restricción de operaciones en el horario nocturno deberá realizarse por este Ministerio, el DAMA y las veedurías ambientales de Fontibón y Engativa..

ARTICULO TERCERO. Modificar el artículo quinto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, el cual quedará de la siguiente forma:

El numeral 3.11 del artículo 3o de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 quedará de la siguiente manera:

LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar a más tardar el día 30 de Septiembre de 1.998 el censo predial actualizado que incluya todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn), independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1.998 (entrada en operación de la segunda pista).

En el censo predial se deberán cobijar las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que resulten impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn), como producto de los monitoreos de ruido que se realizarán una vez se encuentren operando normalmente las dos pistas del aeropuerto internacional El Dorado.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar monitoreos permanentes en las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza durante todo el tiempo de operación del proyecto, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora, tal y como lo establece el plan de manejo ambiental. De lo anterior, se presentarán informes trimestrales a este Ministerio.

El término nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas establecido en el inciso anterior, se refiere a las que resulten impactadas de acuerdo con las curvas de isoruido establecidas en el monitoreo del 30 de septiembre de 1998 y aquellas que en un futuro resulten impactadas por la ampliación de las mismas curvas, por incremento de los niveles de ruido al

Aluy

1

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2688** ~~2197~~

umentar las operaciones. Para ese efecto se entenderán las que se encuentren construidas a la fecha de entrega del censo predial actualizado.

Las viviendas y edificaciones que se construyan o amplíen con posterioridad a la fecha de entrega del censo y queden cobijadas con niveles de contaminación sonora, su insonorización, no será responsabilidad de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** sino de cada uno de sus propietarios o constructores correspondientes.

ARTICULO CUARTO. Modificar el artículo sexto de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 que quedará de la siguiente manera:

El inciso 2o del numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995, quedará de la siguiente forma:

Con anterioridad al 31 de Diciembre de 1.999 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá implementar las medidas de mitigación del ruido en los 13686 predios que se encuentran afectados por la operación del aeropuerto Internacional El Dorado, conforme lo dispuesto en la parte motiva de la Resolución 534 de 1.998. En consecuencia deberá ajustar el cronograma de actividades presentado para tal efecto y presentarlo a este Ministerio dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de ejecutoria de la presente providencia.

A partir de la fecha de expedición de la presente resolución y hasta tanto se implementen las medidas de mitigación de ruido en las 815 viviendas ubicadas en Fontibón podrá operar la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado en las siguientes condiciones:

En un número máximo de 100 operaciones exclusivamente de aterrizaje y con sentido occidente oriente.

Los restantes 59 aterrizajes y 68 despegues que aspiran a realizar por la segunda pista podrán llevarse a cabo gradualmente en la medida en que se implementen progresivamente las medidas de insonorización necesarias en las 815 edificaciones y viviendas de Fontibón, conforme a la siguiente relación:

VIVIENDAS	815
OPERACIONES	127
RESTANTES	

VIVIENDAS	%	OPERACIONES
41	5	1
82	10	2
163	20	3
245	30	4
285	35	5
326	40	7
367	45	9
408	50	11
448	55	14
489	60	18

Calyp

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2689

530	65	23
571	70	30
611	75	38
652	80	48
685	84	59
693	85	61
734	90	78
774	95	100
815	100	127

Las operaciones a realizar con fundamento en el cuadro anterior, solamente podrán ser de aterrizaje hasta tanto se llegue al 85% de cumplimiento en la mitigación del ruido sobre dicho sector.

A partir de este momento se autorizan los decolajes en la proporción establecida en la tabla anterior.

Cuando culminen las medidas de mitigación en la totalidad de las edificaciones y viviendas de la localidad de Fontibón según el número indicado en la tabla anterior podrá operar en un 100% la segunda pista.

El seguimiento de las operaciones graduales que se autorizan para la segunda pista de acuerdo a las metas señaladas en el cuadro anterior deberá realizarse por este Ministerio, el DAMA y la veeduría ambiental de Fontibón.

Inmediatamente entre en operación plena la segunda pista la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** realizará un monitoreo de ruido, por el término de un (1) mes en todas las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, con el objeto de determinar si existen nuevas áreas sujetas a niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn).

Este monitoreo servirá de base para el censo predial que debe presentarse a este Ministerio a más tardar el día 30 de septiembre de 1998 y será supervisado por el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente y la veeduría ambiental.

De resultar nuevas viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario impactadas con niveles de ruido superiores a 65 dB (Ldn) la mitigación se efectuará con sujeción al siguiente cronograma:

No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación
De 1 a 2000	31 de Diciembre de 1999
De 2001 a 4000	31 de Julio del 2000
De 4001 en adelante	31 de Diciembre de 2000

Las medidas de mitigación se implementarán comenzando por el mayor grado de afectación a los niveles de exposición sonora, dando prioridad a las edificaciones de servicio y comunitario.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá ejecutar la medida de mitigación propuesta en el plan de gestión social del Estudio de

Ally

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" 2690

Impacto Ambiental para el complejo deportivo Atahualpa, código catastral 006416, consistente en sembrar una barrera viva.

Si de los monitoreos realizados o del seguimiento que efectúe este Ministerio, se detecta que existen complejos deportivos en la localidad de Engativá, que queden cobijados con niveles de contaminación sonora, esto es con niveles de ruido iguales o superiores a los 65 dB (Ldn) se les implementarán barreras vivas o la correspondiente medida de mitigación de ruido.

La eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización, junto con la solución de los efectos colaterales, estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.

A partir del año 1999 la tasa de crecimiento del número de aeronaves que utilicen la segunda pista no puede ser mayor a un 5% anual, debido a la ampliación de los conos de ruido y el desplazamiento de las curvas.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá cumplir con las obras de mitigación que sea necesario implementar en las edificaciones y viviendas como resultado de los monitoreos, las cuales estarán sujetas al cumplimiento de los plazos que para ese efecto establezca este Ministerio.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar el Manual de Procedimientos Para el Abatimiento de Ruido debidamente compilado.

PARAGRAFO.- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar las gestiones necesarias tendientes a garantizar la existencia de los recursos necesarios para ejecutar la medidas de mitigación del ruido, en los términos y condiciones establecidos en el presente artículo.

ARTICULO QUINTO. Modificar el artículo Octavo de la Resolución No. 0534 del 16 de junio de 1998, el cual quedará de la siguiente manera:

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá continuar realizando los talleres ordenados en los numerales 3.10 y 3.13 del artículo Tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, hasta tanto se culmine el censo predial y las medidas de mitigación.

El orden del día de los talleres debe ser concertado con los asistentes e incluirá toda la información relacionada con las medidas que se adoptarán para mitigar los niveles de ruido que se producirán por efecto de la operación del terminal aéreo, tales como, procedimiento de operación de las dos pistas, procedimientos de despegue y aterrizaje, funcionalidad de las barreras antiruido, restricción de vuelos en horario nocturno, etc.

De la realización de cada taller, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá allegar a este Ministerio un Acta, la cual deberá ser elaborada y firmada conjuntamente con los asistentes.

ARTICULO SEXTO. Modificar el artículo décimo de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 el cual quedará de la siguiente manera:

Alm

4

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2693

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá garantizar un abatimiento de ruido mínimo de 65 dB (Ldn) en el interior de cada una de las edificaciones y viviendas objeto de insonorización, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva.

LA **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** debe realizar en un término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria de la presente providencia, un estudio técnico que permita establecer las implicaciones de las vibraciones ocasionadas por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, en las viviendas de la zona de influencia directa de dicho terminal aeroportuario, que tenga en cuenta como mínimo los siguientes parámetros:

- Tipo y características de la vivienda (Altura, cimentación, estructura, muros de cerramiento, cubiertas y materiales de construcción, etc.)
- Distancias a la fuente emisora y las cargas a que son sometidas por efecto de los desplazamientos de aire producidos en la operación de aeronaves.

ARTICULO SEPTIMO.- Modificar el artículo décimo primero de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 el cual quedará de la siguiente manera:

Autorizar las actividades de repavimentación de la primera pista del aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, aplicando la SEGUNDA ALTERNATIVA propuesta para ese efecto por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, hasta tanto se hayan efectuado en su totalidad las medidas de mitigación para las 815 viviendas en la zona de Fontibón y el área rural del Municipio de Funza.

ARTÍCULO OCTAVO: - Modificar el artículo décimo cuarto de la Resolución 534 del 16 de Junio de 1.998 el cual quedará de la siguiente manera:

El numeral 3.5 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 quedará de la siguiente forma:

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** dentro del mes siguiente a ejecutoria de la presente providencia, en un plano a escala 1:10.000 la ubicación exacta, las dimensiones y las características de la zona destinada para las pruebas de motores.

Esta zona deberá estar construida y entrar en funcionamiento en un plazo no mayor a diez (10) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia.

Mientras se tienen construidas las anteriores instalaciones se autoriza de manera provisional, la realización de las pruebas de motores en la bahía de espera del extremo occidental de la cabecera de la pista 13R.

La prohibición de realizar las pruebas de motores en el horario nocturno en el Aeropuerto El Dorado de esta ciudad, opera desde el momento de entrar en

aly

2694

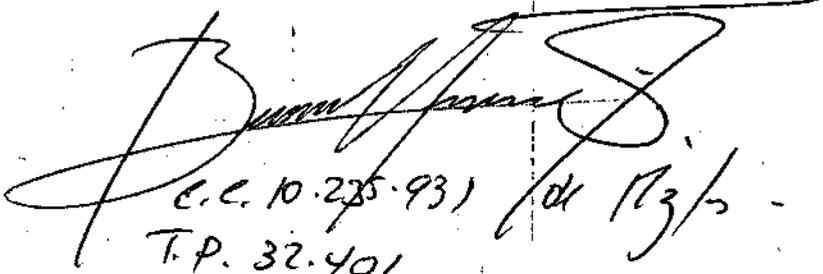
7035

REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
NOTIFICACION PERSONAL

24 AGO. 1998

Hoy de de se notificó personalmente
a DEANADO HENAO JACOBINO, y fue
informado que contra el no procede recurso de reposición

El notificado
C. C. No. 10.235.931 T. P. 32.401
El funcionario Julian Alvarado

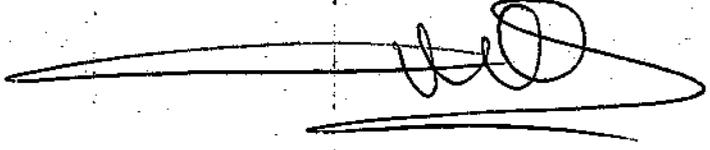


C.C. 10.235.931 de 11/3/98
T.P. 32.401.

REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
NOTIFICACION PERSONAL

31 AGO. 1998

Hoy de de se notificó personalmente
a Gloria Estor Ramirez Vargas
informado que contra el no procede recurso de reposición

El notificado
C. C. No. 41.548.987 T. P.
El funcionario Julian Alvarado



copias T

07 45

10083

2579

205

200

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición"

2691

operación la segunda pista de dicho terminal aéreo, indistintamente que se encuentre construida la zona definitiva para esos efectos.

ARTICULO NOVENO. Modificar el artículo Décimo sexto de la resolución 534 del 16 de Junio de 1.998, el cual quedará así:

Abrir investigación sancionatoria a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** por el incumplimiento de la obligación establecida en el numeral 3.12 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995.

En consecuencia formular a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** el siguiente cargo:

- Violación del inciso 2o del numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995, por no implementar las medidas de mitigación del ruido con anterioridad a la entrada en operación de la segunda pista del aeropuerto El Dorado.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** contará con un término de diez (10) días para presentar las correspondientes descargos.

ARTICULO DECIMO.- Modificar el literal a) del artículo décimo séptimo de la resolución 534 de 1.998 el cual quedará de la siguiente forma:

a. Oficiar a la **PROCURADURÍA DELEGADA PARA ASUNTOS AMBIENTALES Y AGRARIOS** para que determine si los contratistas de las obras de mitigación de ruido, así como también los que realizaron los estudios de ruido, aguas y aire tienen la experiencia de que trata la Ley 80 de 1.993, si han hecho trabajos de igual naturaleza, así como también si las interventorías son las más idóneas para ejecutar el control de las obras.

ARTICULO DECIMO PRIMERO.- Los demás términos y condiciones de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, continúan plenamente vigentes.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO.- Reconocer como tercero interviniente en la presente actuación administrativa ambiental al Dr., **BERNARDO HENAO JARAMILLO**, apoderado de la **SOCIEDAD AERO TRANSCOLOMBIANA DE CARGA S.A. - ATC S.A.**

ARTICULO DECIMO TERCERO.- Por secretaría notifíquese la presente resolución a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, al **DEFENSOR DEL PUEBLO**, al **SEÑOR JOSÉ CIPRIANO LEÓN**, a la Dra., **MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO**, apoderada de la **ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES AÉREOS - ATAC**, , al

Clyp

2692

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

2 AGO. 1998 NOTIFICACION PERSONAL

Se notificó personalmente

al Sr. Alfonso León esta providencia y fue informado que contra ella procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación.

EL NOTIFICADO: Alfonso León

C.C. No. 19107485 Tarjeta Profesional

EL FUNCIONARIO: Elson Torres

[Handwritten signature]

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

9 AGO. 1998 NOTIFICACION PERSONAL

Se notificó personalmente

al Sr. San Carlos esta providencia y fue informado que contra ella procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación.

EL NOTIFICADO: San Carlos

C.C. No. 8043692 Tarjeta Profesional 62687

EL FUNCIONARIO: Elson Torres

[Handwritten signature]

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE

REPUBLICA DE COLOMBIA

20 AGO. 1998 NOTIFICACION PERSONAL

Se notificó personalmente

al Sr. Jose Laureano esta providencia, y fue informado que contra ella procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación.

EL NOTIFICADO: Jose Laureano

C.C. No. 19322310 Tarjeta Profesional 82446 CSJ

EL FUNCIONARIO: Elson Torres

[Handwritten signature]

"Por medio de la cual se resuelven unos recursos de reposición" **2699**

señor **OSCAR GONZALEZ VILLAMIL**, en su condición de veedor ambiental de Fontibón, a la señora **INGRID INES FORERO FORERO**, en su condición de veedora ambiental de Engativá, a la Doctora **CLAUDIA MARCELA MALDONADO AVENDAÑO**, quien actúa en nombre propio, al Doctor **BERNARDO HENAO JARAMILLO**, quien actúa en calidad de apoderado de la sociedad Aero Transcolombiana de Carga S.A. - ATC S.A., al señor **JOSE CIPRIANO LEON**, al Doctor **ALFONSO RAMÍREZ VALDIVIESO**, quien actúa en nombre propio y como representante legal de la Federación Colombiana de Transporte Aéreo - FEDEAEREO y al Director de la Dirección de Infraestructura, Industria y Desarrollo Regional de la Contraloría General de la República.

ARTICULO DECIMO CUARTO - Envíese copia de esta resolución a LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA - CAR, AL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE- DAMA, a la GOBERNACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, a las ALCALDÍAS DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ, FONTIBÓN, ENGATIVA, FUNZA Y OSQUERA.

ARTICULO DECIMO QUINTO.- Ordenar a la UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL la publicación del encabezado y la parte resolutive de la presente providencia en un diario de amplia circulación, así como también ordénase su publicación en la Gaceta oficial Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente.

ARTICULO DECIMO SEXTO - Contra la presente providencia NO procede recurso alguno, en consecuencia queda agotada la vía gubernativa.

NOTIFIQUESE, COMUNIQUESE, PUBLIQUESE Y CUMPLASE


EDUARDO VERANO DE LA ROSA
Ministro del Medio Ambiente

2696

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
REPUBLICA DE COLOMBIA
NOTIFICACION PERSONAL

Seis (6) De Agosto De 1998 se notificó personalmente
Martha Susana Mantilla esta providencia, y fué informado que contra
ella procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio
Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación

EL NOTIFICADO, Martha Susana Mantilla M

C.C. No. 39280472 Usaquén Tarjeta Profesional 64966 Consejo Sup. Jud.

EL FUNCIONARIO: [Signature]

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
REPUBLICA DE COLOMBIA
NOTIFICACION PERSONAL

10 AGO. 1998
Se notificó personalmente
al OSCAR GONZALEZ esta providencia, y fué informado que contra
ella procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio
Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación

EL NOTIFICADO, [Signature]

C.C. No. 39119125/60 Tarjeta Profesional

EL FUNCIONARIO: [Signature]

MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
REPUBLICA DE COLOMBIA
NOTIFICACION PERSONAL

11 AGO. 1998
Se notificó personalmente
al INGRID INES FORERO FORERO esta providencia, y fué informado que contra
ella procede el recurso de reposición ante el Ministerio del Medio
Ambiente, dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha de notificación

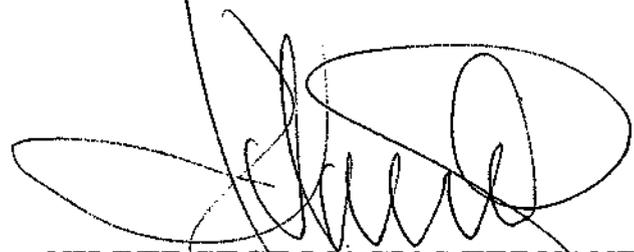
EL NOTIFICADO, [Signature]

C.C. No. 41.392.618 Tarjeta Profesional

EL FUNCIONARIO: [Signature]

2488
2601-2590
~~3351~~
10985

CONSTANCIA DE FIJACION: Santafé de Bogotá D.C. a los Veinticuatro (24) días del mes de Agosto de 1998, se hace constar que en el día de hoy, siendo la hora de las ocho de la mañana(8:00 AM) se fija el presente **EDICTO** por el término de diez (10) días Hábiles en lugar público (cartelera) de la Secretaría Legal del Edificio anexo, correspondiente al Ministerio del Medio Ambiente.



NILBERCECE MACIAS FERNANDEZ.
Jefe de la **Secretaría legal**
SUBDIRECCION DE LICENCIAS.
Expediente.Pista

10986

2582
281

~~2363~~

2697

**REPUBLICA DE COLOMBIA
MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE
SUBDIRECCION DE LICENCIAS
SECRETARIA LEGAL**

EDICTO

**EL JEFE DE LA SECRETARIA LEGAL DE LA DIRECCION DE DESARROLLO
SOSTENIBLE DEL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE**

HACE SABER

**Que se ha proferido la Resolución No. 0746 de agosto 6 de 1998 por medio de
la cual, se:**

RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO: Modificar el artículo primero de la Resolución 534 de 16 de
Junio de 1.998, el cual quedará de la siguiente manera:

**Aceptar las nuevas modelaciones de ruido presentadas por la UNIDAD
ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL, realizadas con base
en el nuevo modelo de operación presentado para el Aeropuerto Internacional El
Dorado de la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C., para los escenarios año 1998
Sector de Fontibón y área rural del Municipio de Funza y año 2003 para el Sector
de Engativá, donde se señalan las áreas afectadas con niveles de contaminación
sonora y por ende sujetas a la implementación de medidas de mitigación.**

2583
10987 2592
~~3502~~
~~2698~~

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá dar estricto cumplimiento a su Manual de Procedimientos de Abatimiento de Ruido presentado a este Ministerio.

Cualquier modificación al Manual de Procedimientos de Abatimiento de Ruido que realice la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, que implique crecimiento en las curvas de isoruido, deberá ser presentada a este Ministerio, con los sustentos técnicos y ambientales de tal manera que no se contribuya a elevar los niveles de contaminación sonora.

ARTICULO SEGUNDO: Modificar el artículo cuarto de la Resolución 634 del 16 de Junio de 1998, el cual quedará de la siguiente forma:

El inciso primero del numeral 3.2 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995, quedará así:

1. La **primera pista** del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, operará de la siguiente manera:

a. Podrán realizarse sin ninguna restricción, operaciones de todo tipo de aeronaves en el horario comprendido entre las 6:00 A.M y las 10:00 P.M.

b. En el horario comprendido entre las 10:01 P.M. y las 11:00 P.M. las operaciones aéreas de todo tipo de aeronaves deberán realizarse bajo las siguientes condiciones:

- Las operaciones de descolaje se realizarán en un 100% en sentido oriente a occidente, sin sobrevolar sobre la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C.
- Las operaciones de aterrizaje que se realicen en el horario citado, deberán realizarse en un 100% en dirección occidente - oriente.

Se exceptúan de las anteriores restricciones las operaciones aéreas que por razones meteorológicas no puedan cumplir con lo previsto. En este último caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

10988

2584

~~25924~~

~~934~~

2699

c. Las aeronaves que cumplan con los niveles de ruido previstos en el Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional, podrán operar en el horario comprendido entre las 11:01 P.M. y las 6:00 A.M., con las restricciones señaladas en el literal anterior del presente artículo. En este mismo horario no podrán operar aeronaves que no cumplan con los niveles previstos en el Capítulo 3 del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional.

d. Se exceptúan de la anterior medida las aeronaves de todo tipo que transporten la prensa y las que se encuentren atrasadas de itinerario. En este último evento, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

2. La **segunda pista** del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, operará de la siguiente manera:

a. Podrán realizarse sin ninguna restricción, operaciones de todo tipo de aeronaves en el horario comprendido entre las 6:00 A.M y las 9:00 P.M.

b. En el horario comprendido entre las 9:01 P.M. y las 10:00 P.M. las operaciones aéreas de todo tipo de aeronaves, deberán realizarse bajo las siguientes condiciones

- Las operaciones de despegue se realizarán en un 100% en sentido oriente a occidente, sin sobrevolar sobre la ciudad de Santafé de Bogotá, D.C.
- Las operaciones de aterrizaje que se realicen en el horario citado, deberán realizarse en un 100% en dirección occidente - oriente.

Se exceptúan de las anteriores restricciones las operaciones aéreas que por razones meteorológicas no puedan cumplir con lo previsto. En este último caso la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

c. No se permitirá la operación entre las 10:00 P.M. y las 6: A.M. de ningún tipo de aeronaves en la segunda pista del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad.

10989 2585
~~2365~~ 2594
2700

3. Podrán operar en la primera y en la segunda pista del Aeropuerto internacional El Dorado de esta ciudad, en cualquier horario, las aeronaves de todo tipo que tengan que utilizar dicho terminal aéreo como aeropuerto alternativo por motivos meteorológicos, técnicos o de seguridad, las aeronaves que operen en misiones de ayuda médica, desastres u otras clases de emergencia y vuelos especiales del Ministerio de Defensa. En estos últimos casos la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá reportar este hecho al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** en un plazo no mayor a tres (3) días después de sucedido el evento.

4. La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** en un plazo de dos (2) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia deberá aportar a este Ministerio las correspondientes certificaciones o documentos que acrediten la homologación de las aeronaves que cumplan lo establecido en Capítulo III del Anexo 16 al Convenio de Aviación Civil Internacional en lo que tiene que ver con los niveles de ruido establecidos.

5. El seguimiento a la restricción de operaciones en el horario nocturno deberá realizarse por este Ministerio, el DAMA y las veedurías ambientales de Fontibón y Engativa..

ARTICULO TERCERO. Modificar el artículo quinto de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, el cual quedará de la siguiente forma:

El numeral 3.11 del artículo 3o de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 quedará de la siguiente manera:

LA UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL deberá presentar a más tardar el día 30 de Septiembre de 1.998 el censo predial actualizado que incluya todas las unidades de vivienda y edificaciones de servicio social y comunitario que estarán sometidas a niveles de ruido entre 65 y 75 dB (Ldn), independientemente del uso del suelo y de acuerdo con la modelación presentada para el año 1.998 (entrada en operación de la segunda pista).

En el censo predial se deberán cobijar las edificaciones de servicio social y comunitario y las viviendas que resulten impactadas con niveles de ruido por encima de los 65 dB (Ldn), como producto de los monitoreos de ruido que se

2586

~~335 1085~~

2701

70.990

realizarán una vez se encuentren operando normalmente las dos pistas del aeropuerto internacional El Dorado.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá entregar un plano a escala 1:5000 donde se indique el área censada y se especifique dicha información.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar monitoreos permanentes en las localidades de Fontibón, Engativá y el área rural del Municipio de Funza durante todo el tiempo de operación del proyecto, con el objeto de mantener actualizado el censo predial y poder implementar las medidas de insonorización en nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas que resulten impactadas con niveles de contaminación sonora, tal y como lo establece el plan de manejo ambiental. De lo anterior, se presentarán informes trimestrales a este Ministerio.

El término nuevas edificaciones de servicio social y comunitario y viviendas establecido en el inciso anterior, se refiere a las que resulten impactadas de acuerdo con las curvas de isoruido establecidas en el monitoreo del 30 de septiembre de 1998 y aquellas que en un futuro resulten impactadas por la ampliación de las mismas curvas, por incremento de los niveles de ruido al aumentar las operaciones. Para ese efecto se entenderán las que se encuentren construidas a la fecha de entrega del censo predial actualizado.

Las viviendas y edificaciones que se construyan o amplien con posterioridad a la fecha de entrega del censo y queden cobijadas con niveles de contaminación sonora, su insonorización, no será responsabilidad de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** sino de cada uno de sus propietarios o constructores correspondientes.

ARTICULO CUARTO. Modificar el artículo sexto de la Resolución 634 del 16 de Junio de 1.998 que quedará de la siguiente manera:

El inciso 2o del numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995, quedará de la siguiente forma:

Con anterioridad al 31 de Diciembre de 1.999 la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá implementar las medidas de mitigación del ruido en los 13686 predios que se encuentran afectados por la

2587
~~2596~~
~~2558~~
2702
10.991

operación del aeropuerto Internacional El Dorado, conforme lo dispuesto en la parte motiva de la Resolución 534 de 1.998. En consecuencia deberá ajustar el cronograma de actividades presentado para tal efecto y presentarlo a este Ministerio dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de ejecutoria de la presente providencia.

A partir de la fecha de expedición de la presente resolución y hasta tanto se implementen las medidas de mitigación de ruido en las 815 viviendas ubicadas en Fontibón podrá operar la segunda pista del aeropuerto internacional El Dorado en las siguientes condiciones:

En un número máximo de 100 operaciones exclusivamente de aterrizaje y con sentido occidente oriente.

Los restantes 59 aterrizajes y 68 despegues que aspiran a realizar por la segunda pista podrán llevarse a cabo gradualmente en la medida en que se implementen progresivamente las medidas de insonorización necesarias en las 815 edificaciones y viviendas de Fontibón, conforme a la siguiente relación:

VIVIENDAS	815
OPERACIONES	127
RESTANTES	

VIVIENDAS	%	OPERACIONES
41	5	1
82	10	2
163	20	3
245	30	4
285	35	5
326	40	7
367	45	9
408	50	11
448	55	14
489	60	18
530	65	23
571	70	30
611	75	38

2583
297

~~3357~~

2703

10.992

652	80	48
685	84	59
693	85	61
734	90	78
774	95	100
815	100	127

Las operaciones a realizar con fundamento en el cuadro anterior, solamente podrán ser de aterrizaje hasta tanto se llegue al 85% de cumplimiento en la mitigación del ruido sobre dicho sector.

A partir de este momento se autorizan los decolajes en la proporción establecida en la tabla anterior.

Cuando culminen las medidas de mitigación en la totalidad de las edificaciones y viviendas de la localidad de Fontibón según el número indicado en la tabla anterior podrá operar en un 100% la segunda pista.

El seguimiento de las operaciones graduales que se autorizan para la segunda pista de acuerdo a las metas señaladas en el cuadro anterior deberá realizarse por este Ministerio, el DAMA y la veeduría ambiental de Fontibón.

Inmediatamente entre en operación plena la segunda pista la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DEL AERONÁUTICA CIVIL** realizará un monitoreo de ruido, por el término de un (1) mes en todas las localidades de Fontibón, Funza y Engativá, con el objeto de determinar si existen nuevas áreas sujetas a niveles de ruido superiores a los 65 dB (Ldn).

Este monitoreo servirá de base para el censo predial que debe presentarse a este Ministerio a más tardar el día 30 de septiembre de 1998 y será supervisado por el DAMA, el Ministerio del Medio Ambiente y la veeduría ambiental.

De resultar nuevas viviendas y edificaciones de servicio social y comunitario impactadas con niveles de ruido superiores a 65 dB (Ldn) la mitigación se efectuará con sujeción al siguiente cronograma:

No de Viviendas	Fecha máxima para la mitigación
-----------------	---------------------------------

2589

2598

~~2586~~ 10.99B

2704

De 1 a 2000	31 de Diciembre de 1999
De 2001 a 4000	31 de Julio del 2000
De 4001 en adelante	31 de Diciembre de 2000

Las medidas de mitigación se implementarán comenzando por el mayor grado de afectación a los niveles de exposición sonora ,dando prioridad a las edificaciones de servicio y comunitario.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá ejecutar la medida de mitigación propuesta en el plan de gestión social del Estudio de Impacto Ambiental para el complejo deportivo Atahualpa, código catastral 006416, consistente en sembrar una barrera viva.

Si de los monitoreos realizados o del seguimiento que efectúe este Ministerio, se detecta que existen complejos deportivos en la localidad de Engativá, que queden cobijados con niveles de contaminación sonora, esto es con niveles de ruido iguales o superiores a los 65 dB (Ldn) se les implementarán barreras vivas o la correspondiente medida de mitigación de ruido.

La eficiencia y eficacia de las medidas de insonorización, junto con la solución de los efectos colaterales, estarán sujetas a la aprobación de este Ministerio.

A partir del año 1999 la tasa de crecimiento del número de aeronaves que utilicen la segunda pista no puede ser mayor a un 5% anual, debido a la ampliación de los conos de ruido y el desplazamiento de las curvas.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá cumplir con las obras de mitigación que sea necesario implementar en las edificaciones y viviendas como resultado de los monitoreos, las cuales estarán sujetas al cumplimiento de los plazos que para ese efecto establezca este Ministerio.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar el Manual de Procedimientos Para el Abatimiento de Ruido debidamente compilado.

PARAGRAFO.- La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá realizar las gestiones necesarias tendientes a garantizar la existencia

2590

~~2594~~

10.994

~~3355~~

2705

de los recursos necesarios para ejecutar la medidas de mitigación del ruido, en los términos y condiciones establecidos en el presente artículo.

ARTICULO QUINTO. Modificar el artículo Octavo de la Resolución No. 0634 del 16 de Junio de 1998, el cual quedará de la siguiente manera:

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá continuar realizando los talleres ordenados en los numerales 3.10 y 3.13 del artículo Tercero de la Resolución 1330 del 7 de noviembre de 1995, hasta tanto se culmine el censo predial y las medidas de mitigación.

El orden del día de los talleres debe ser concertado con los asistentes e incluirá toda la información relacionada con las medidas que se adoptarán para mitigar los niveles de ruido que se producirán por efecto de la operación del terminal aéreo, tales como, procedimiento de operación de las dos pistas, procedimientos de despegue y aterrizaje, funcionalidad de las barreras antiruido, restricción de vuelos en horario nocturno, etc.

De la realización de cada taller, la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, deberá allegar a este Ministerio un Acta, la cual deberá ser elaborada y firmada conjuntamente con los asistentes.

ARTICULO SEXTO. Modificar el artículo décimo de la Resolución 634 del 16 de Junio de 1.998 el cual quedará de la siguiente manera:

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá garantizar un abatimiento de ruido mínimo de 65 dB (Ldn) en el interior de cada una de las edificaciones y viviendas objeto de insonorización, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva.

LA **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** debe realizar en un término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ejecutoria de la presente providencia, un estudio técnico que permita establecer las implicaciones de las vibraciones ocasionadas por la operación del Aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, en las viviendas de la zona de influencia directa de dicho terminal aeroportuario, que tenga en cuenta como mínimo los siguientes parámetros:

2591
2600

~~3394~~
2706

10.995

- Tipo y características de la vivienda (Altura, cimentación, estructura, muros de cerramiento, cubiertas y materiales de construcción, etc.)
- Distancias a la fuente emisora y las cargas a que son sometidas por efecto de los desplazamientos de aire producidos en la operación de aeronaves.

ARTICULO SEPTIMO.- Modificar el artículo décimo primero de la Resolución 634 del 16 de Junio de 1.998 el cual quedará de la siguiente manera:

Autorizar las actividades de repavimentación de la primera pista del aeropuerto Internacional El Dorado de esta ciudad, aplicando la SEGUNDA ALTERNATIVA propuesta para ese efecto por la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL**, hasta tanto se hayan efectuado en su totalidad las medidas de mitigación para las 815 viviendas en la zona de Fontibón y el área rural del Municipio de Funza.

ARTÍCULO OCTAVO: - Modificar el artículo décimo cuarto de la Resolución 634 del 16 de Junio de 1.998 el cual quedará de la siguiente manera:

El numeral 3.5 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995 quedará de la siguiente forma:

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** deberá presentar al **MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE** dentro del mes siguiente a ejecutoria de la presente providencia, en un plano a escala 1:10.000 la ubicación exacta, las dimensiones y las características de la zona destinada para las pruebas de motores.

Esta zona deberá estar construida y entrar en funcionamiento en un plazo no mayor a diez (10) meses contados a partir de la ejecutoria de la presente providencia.

Mientras se tienen construidas las anteriores instalaciones se autoriza de manera provisional, la realización de las pruebas de motores en la bahía de espera del extremo occidental de la cabecera de la pista 13R.

La prohibición de realizar las pruebas de motores en el horario nocturno en el Aeropuerto El Dorado de esta ciudad, opera desde el momento de entrar en operación la segunda pista de dicho terminal aéreo, indistintamente que se encuentre construida la zona definitiva para esos efectos.

2592
2801
10.996

~~2753~~
2707

ARTICULO NOVENO. Modificar el artículo Décimo sexto de la resolución 534 del 16 de Junio de 1.998, el cual quedará así:

Abrir investigación sancionatoria a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** por el incumplimiento de la obligación establecida en el numeral 3.12 del artículo tercero de la Resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995.

En consecuencia formular a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** el siguiente cargo:

- Violación del inciso 2o del numeral 3.12 del artículo tercero de la resolución 1330 del 7 de Noviembre de 1.995, por no implementar las medidas de mitigación del ruido con anterioridad a la entrada en operación de la segunda pista del aeropuerto El Dorado.

La **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** contará con un término de diez (10) días para presentar las correspondientes descargos.

ARTICULO DECIMO.- Modificar el literal a) del artículo décimo séptimo de la resolución 534 de 1.998 el cual quedará de la siguiente forma:

a. Oficiar a la **PROCURADURÍA DELEGADA PARA ASUNTOS AMBIENTALES Y AGRARIOS** para que determine si los contratistas de las obras de mitigación de ruido, así como también los que realizaron los estudios de ruido, aguas y aire tienen la experiencia de que trata la Ley 80 de 1.993, si han hecho trabajos de igual naturaleza, así como también si las interventorías son las mas idóneas para ejecutar el control de las obras.

ARTICULO DECIMO PRIMERO.- Los demás términos y condiciones de la Resolución 534 del 16 de junio de 1998, continúan plenamente vigentes.

ARTICULO DECIMO SEGUNDO.- Reconocer como tercero interviniente en la presente actuación administrativa ambiental al Dr., **BERNARDO HENAO JARAMILLO**, apoderado de la **SOCIEDAD AERO TRANSCOLOMBIANA DE CARGA S.A. - ATC S.A.**

2593

2602

10.997

~~2592~~

2708

ARTICULO DECIMO TERCERO.- Por secretaría notifíquese la presente resolución a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONAUTICA CIVIL, AL DEFENSOR DEL PUEBLO, al SEÑOR JOSÉ CIPRIANO LEÓN, a la Dra., MARTHA SUSANA MANTILLA MONCALEANO, apoderada de la ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES AÉREOS - ATAC, , al señor OSCAR GONZALEZ VILLAMIL, en su condición de veedor ambiental de Fontibón, a la señora INGRID INES FORERO FORERO, en su condición de veedora ambiental de Engativá, a la Doctora CLAUDIA MARCELA MALDONADO AVENDAÑO, quien actúa en nombre propio, al Doctor BERNARDO HENAO JARAMILLO, quien actúa en calidad de apoderado de la sociedad Aero Transcolombiana de Carga S.A. - ATC S.A., al Doctor ALFONSO RAMÍREZ VALDIVIESO, quien actúa en nombre propio y como representante legal de la Federación Colombiana de Transporte Aéreo - FEDEAEREO y al Director de la Dirección de Infraestructura, Industria y Desarrollo Regional de la Contraloría General de la República.**

ARTICULO DECIMO CUARTO - Envíese copia de esta resolución a **LA CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE CUNDINAMARCA - CAR, AL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DEL MEDIO AMBIENTE- DAMA, a la GOBERNACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE CUNDINAMARCA, a las ALCALDÍAS DE SANTAFÉ DE BOGOTÁ, FONTIBÓN, ENGATIVA, FUNZA Y MOSQUERA.**

ARTICULO DECIMO QUINTO.- Ordenar a la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE LA AERONÁUTICA CIVIL** la publicación del encabezado y la parte resolutive de la presente providencia en un diario de amplia circulación, así como también ordénase su publicación en la Gaceta oficial Ambiental del Ministerio del Medio Ambiente.

ARTICULO DECIMO SEXTO - Contra la presente providencia **NO** procede recurso alguno, en consecuencia queda agotada la vía gubernativa.

NOTIFIQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CUMPLASE

(fdo) EDUARDO VERANO DE LA ROSA
Ministro del Medio Ambiente

2594

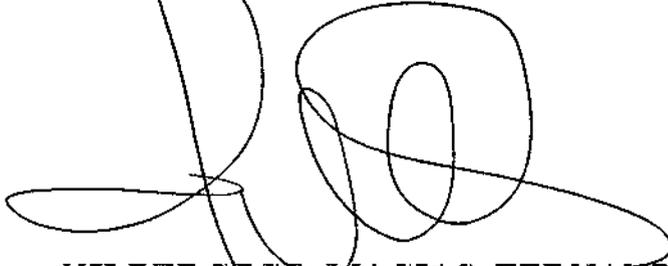
~~2603~~

~~3350~~

2709

10.998

CONSTANCIA DE DESFLIACION: Santafé de Bogotá D.C. a los Cuatro (4) días del mes de Septiembre de 1998 siendo la hora de las cinco y treinta de la tarde (5:30PM) se desfija el presente **EDICTO**.



~~NILBERCE MACIAS FERNANDEZ.~~

Jefe de la Secretaría Legal

SUBDIRECCION DE LICENCIAS.

Expediente.pista