



Bogotá, D.C., 02 de julio de 2020

Honorable
**TRIBUNAL CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE SAN ANDRÉS,
PROVIDENCIA Y SANTA CATALINA**
San Andrés
E. S. D.

PROCESO : ACCIÓN POPULAR
ACCIONANTE : JOSEFINA HUFFINGTON ARCHBOLD
ACCIONADA : U.A.E. DE AERONÁUTICA CIVIL
RADICACIÓN : 2020-00006

LUZ MARINA MONTOYA identificada como aparece al pie de mí firma, actuando en mí calidad de apoderada de la **UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE AERONAUTICA CIVIL**, en adelante **UAEAC**, según poder conferido por el Jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la misma, quién tiene facultad para ello al tenor de lo dispuesto en la Resolución No.04282 de Octubre 29 de 2004, proferida por el Director General de la Entidad, me permito presentar dentro del término y oportunidad legal, respuesta al presente Medio de Control para la Protección de derechos e intereses colectivos, en los siguientes argumentos:

I.-CASO EN CONCRETO

La señora **JOSEFINA HUFFINGTON ARCHBOLD** presentó acción popular en contra de la UAEAC por la vulneración de los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicos, y al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública de la comunidad raizal de Providencia y Santa Catalina, con ocasión de la no instalación de una adecuada iluminación en la pista de aterrizaje del Aeropuerto El Embrujo de las Islas de Providencia y Santa Catalina.

En concreto, expuso las siguientes pretensiones:

“Se solicita al Honorable Tribunal Contencioso Administrativo de Providencia y Santa Catalina, se sirva proteger los derechos colectivos del Pueblo Raizal de Providencia y Santa Catalina, Islas, de la vulneración ocasionada por la omisión de la UAE Aeronáutica Civil, por la falta de iluminación de la pista de aterrizaje del Aeropuerto El Embrujo de las Islas de Providencia y Santa Catalina, lo que genera un estado de riesgo excepcional a la comunidad, por la concurrencia de la falta de capacidad estructural, que tiene la prestación de los servicios médico asistenciales en este territorio, haciendo énfasis en la atención de urgencias graves y situaciones de riesgo y/o catastróficas y la imposibilidad de que a las islas puedan arribar aviones medicalizados y ambulancia en horas de la noche.”



En consecuencia, se solicita respetuosamente, se sirva ordenar a la UAE Aeronáutica Civil, la instalación de un sistema de luces de aterrizaje, que cumpla con las condiciones para que, en situaciones de grave emergencia en el estado de los pacientes, o de catástrofes, puedan aterrizar en la pista del Aeropuerto El Embrujo, aviones medicalizados o ambulancia, en horarios nocturnos”.

II. OPORTUNIDAD

Estoy contestando la demanda dentro del término legal concedido en el Auto calendado el 17 de febrero de 2020, por medio del cual se corrió traslado de la demanda a mi representada y que fue notificado el día 24 de febrero de 2020. Adicionalmente, a través de los Acuerdos PCSJA20-11517, PCSJA20-11518, PCSJA20-11519, PCSJA20-11521 y PCSJA20-11567 expedidos por el Consejo Superior de la Judicatura se suspendieron los términos judiciales a partir del 16 de marzo hasta el 1º de julio de 2020.

Así las cosas, como la notificación del Auto admisorio de la demanda de la referencia fue realizada mediante envío de datos al correo electrónico de la entidad, y en atención a que cuando se practica de este modo la notificación, el término de 10 días contenido en el artículo 22 de la Ley 472 de 1998 para contestar la demanda empieza a contarse una vez han pasado los 25 días regulados en el artículo 199 del CPACA, es claro que mi representada dispone hasta el día 29 de julio de 2020 para contestar oportunamente la demanda.

Lo anterior, se soporta en la sentencia de unificación del 8 de marzo de 2018 proferida por la Sección Primera del Consejo de Estado en la que señaló lo siguiente¹:

“Posición unificada de la Sala en torno a los plazos previstos para contestar la demanda en la acción popular (...)

En este sentido, la Sala observa que las reglas previstas en la Ley 472 de 1998 deben complementarse con lo establecido en el artículo 199 de la Ley 1437 de 2011, en particular cuando la notificación del auto admisorio se efectúa por medio electrónico a una entidad pública, al Ministerio Público, a personas privadas que ejerzan funciones públicas y a particulares que deban estar inscritos en el registro mercantil, por lo que debe entenderse que los diez (10) días de traslado que fija el artículo 22 de la Ley 472 de 1998 deben contarse una vez hayan transcurrido los veinticinco (25) días de la citada disposición 199, con el cumplimiento de los demás requisitos establecidos en esta norma, teniendo en cuenta que a la expedición de la Ley 472 no existía la notificación a la dirección

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 8 de noviembre de 2018, CP. Oswaldo Giraldo López, número de radicación 25000-23-42-000-2017-03843-01.



electrónica y que es ahora el medio empleado cuando se trata de las entidades citadas.

Lo anterior, en atención a que el inciso tercero del artículo 21 de la Ley 472 prevé lo siguiente:

“Cuando se trate de entidades públicas, el auto admisorio de la demanda deberá notificarse personalmente a su representante legal o a quien éste haya delegado la facultad de recibir notificaciones, todo de acuerdo con lo dispuesto por el Código Contencioso Administrativo”, hoy Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA).

En consecuencia, la notificación personal del auto admisorio de una demanda en acción popular, que se realice a la dirección electrónica de las entidades públicas, al Ministerio Público, a personas privadas que ejerzan funciones públicas y a particulares que deban estar inscritos en el registro mercantil, deberá realizarse mediante mensaje dirigido al buzón electrónico a que se refiere el artículo 197 del CPACA, o a la dirección electrónica que los particulares tengan registrada en los registros mercantiles y dispuestas para recibir notificaciones judiciales, con copia de la providencia a notificar y de la demanda. Las copias de la demanda y sus anexos quedarán en la Secretaría a disposición del notificado y el traslado de los diez (10) días a que se refiere el artículo 22 de la Ley 472 de 1998, sólo comenzará a correr al vencimiento del término común de veinticinco (25) días después de la última notificación, en los términos del artículo 199 del CPACA”. (Subrayas fuera del texto).

III EN CUANTO A LOS HECHOS

Hecho primero. No es cierto. La accionante pretende unir y aplicar lo resuelto en el proceso identificado con número de radicación 88001 23 33 000 **2016 00066** 00 en el que el Honorable Tribunal amparó, entre otros, el derecho colectivo al goce de un ambiente sano; no obstante, es evidente que dicho proceso versó sobre hechos, causa petendi y argumentos jurídicos diferentes a los que se exponen en la acción popular de la referencia.

Adicionalmente, la accionante alude a la precaria situación en que se encuentra la atención de la salud de la comunidad raizal en las islas de Providencia y Santa Catalina, aspecto que escapa a las funciones de la autoridad aeronáutica de Colombia y que, en todo caso, involucra a otras entidades que son las responsables del control de la prestación del servicio público de salud en dicho territorio.

Hecho segundo. No es cierto. Por la misma razón expuesta en el numeral anterior.

Hecho tercero. No me consta. Me atengo a lo que resulte probado en el trámite del proceso.



Hecho cuarto. No me consta. Me atengo a lo que resulte probado en el trámite del proceso.

Hecho quinto. No es cierto. Como se evidencia en los propios documentos aportados con la demanda, la accionante remitió el mencionado derecho de petición a una cuenta de correo que no es de la UAEAC.

En este punto, debe tenerse en consideración que si bien la demandante adujo que el día 16 de agosto de 2017 remitió a la Aerocivil derecho de petición, el cual afirmó que no le fue contestado por mi representada, no es menos cierto que la cuenta de correo electrónico a la que la demandante remitió la petición no es de la Aeronautica Civil.

Al respecto, la petición fue remitida al correo electrónico Notificaciones_judic@aerocivil.gov.co, cuenta que se insiste, no corresponde a un usuario de correo de la Aerocivil. Tal como consta en la página web de la entidad, la dirección de notificaciones judiciales de la Aerocivil es Notificaciones_judiciales@aerocivil.gov.co.

Así las cosas, no puede alegarse que mi representada omitió dar respuesta a la petición aludida, cuando es claro que nunca la recibió en atención a que la demandante la remitió a una cuenta de correo electrónico que no es de la Aerocivil.

Sin embargo, llama la atención que la accionante en el acapite de notificaciones del escrito introductorio sí indica de manera acertada la cuenta de notificaciones judiciales de la Aeronautica Civil, lo que permite inferir la mala fe de la accionante al afirmar que mi representada no dio respuesta al derecho de petición a sabiendas que el mensaje de datos lo remitió a un correo que no es de la UAEAC.

Hecho sexto. No es un hecho, es una opinión de la demandante, con la cual no estoy de acuerdo.

Hecho séptimo. No me consta. Me atengo a lo que resulte probado en el trámite del proceso.

IV. EN CUANTO A LAS PRETENSIONES

Me opongo a las pretensiones de la demanda por cuanto la **UAEAC** no ha amenazado ni vulnerado los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas ni al acceso a una infraestructura de servicios que garanticen la salubridad pública, tal como se probará en el acápite siguiente.

V. FUNDAMENTOS DE LA DEFENSA

Corresponde al Honorable Tribunal determinar si se incurre en la vulneración



de los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas, así como al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública de la comunidad raizal de las islas de Providencia y Santa Catalina si la UAE de Aeronautica Civil no ha instalado las luces en la pista del Aeropuerto El Embrujo para la operación nocturna de aeronaves.

De acuerdo con lo anterior, la defensa de la entidad se fundamenta en las siguientes excepciones: i) Falta de legitimación en la causa por pasiva de la Aerocivil; ii) Inexistencia de vulneración de derechos colectivos; iii) Inexistencia de responsabilidad y nexo causal; iv) Inviabilidad de autorizar la operación aérea nocturna en el Aeropuerto El Embrujo de Providencia; y v) Indebida aplicación del precedente.

5.1. Falta de legitimación material en la causa por pasiva de la Aerocivil

Sea lo primero manifestar que mi representada es la autoridad en materia aeronáutica en todo el territorio nacional y le compete regular, certificar, vigilar y controlar a los proveedores de servicios a la aviación civil, el uso del espacio aéreo colombiano y la infraestructura dispuesta para ello, así como la coordinación con la aviación del Estado para gestionar la seguridad operacional, la seguridad de la aviación civil y la soberanía nacional.

El cuerpo normativo de la entidad se encuentra conformado por la Constitución Nacional, los Convenios Aéreos, principalmente el Convenio de Chicago de 1944 sobre Aviación Civil Internacional, aprobado mediante la Ley 12 de 1947, las leyes de transporte conformadas por la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, el Código de Comercio Libro V, Parte II, que contiene la legislación básica de Colombia, dichas normas facultan a esta Autoridad Aeronáutica para reglamentar la aviación civil y el transporte aéreo en todos sus aspectos, lo que se hace en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC).

La Ley 336 de 1996 -Estatuto Nacional del Transporte- en su artículo 2° establece que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

De conformidad con lo previsto por el artículo 4° de la mencionada ley, *“El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares”*.

La intervención del Estado en el transporte público tiene por objeto garantizar la seguridad, eficiencia y calidad del servicio prestado, mediante la fijación de condiciones técnicas que permitan cumplir su actividad; y asegurar el acceso objetivo y equitativo de las personas a las prestaciones propias del servicio público correspondiente.



En materia de transporte aéreo, la inspección, vigilancia y control, es una función asignada por la ley a la Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil – Aerocivil, a partir de las regulaciones previstas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC – normatividad en la que se fijan las reglas y parámetros objetivos para la ejecución del servicio de transporte en condiciones de seguridad, eficiencia, calidad y acceso equitativo; aplicables a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que la desarrolle en nuestro territorio, conforme lo establece el numeral 1.1.1. del RAC 1, según el cual:

“1.1.1. Ámbito de Aplicación.

Las normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos son aplicables de manera general a toda actividad de aeronáutica civil y a toda persona natural o jurídica, nacional o extranjera que las desarrolle; y de manera especial a las desarrolladas dentro del territorio nacional; o a bordo de aeronaves civiles de matrícula Colombiana o extranjeras que sean operadas por explotador Colombiano, bajo los términos del artículo 83 bis del Convenio de Chicago/44, cuando se encuentren en espacios no sometidos a la soberanía o jurisdicción de ningún otro Estado, o en el espacio aéreo o territorio de cualquier Estado siempre y cuando ello no resulte incompatible con las leyes o reglamentos de dicho Estado, ni con los Convenios Internacionales vigentes en materia de aviación civil”

Toda la normatividad reglamentaria contenida en los RAC es de imperativo cumplimiento por así disponerlo expresamente el numeral 1.1.3. del RAC 1, al precisar:

“1.1.3. Obligatoriedad.

Las normas contenidas en los presentes reglamentos son de obligatorio cumplimiento por parte de las personas naturales y jurídicas a las cuales son aplicables, conforme a lo previsto en el numeral 1.1.1.”

Dentro de las funciones de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, el artículo 2º del Decreto 823 de 2017, que modificó el 5º del Decreto 260, estableció:

“1. Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, propendiendo por el desarrollo aeronáutico del país.

2. Formular propuestas al Ministerio de Transporte para la definición de las políticas y planes generales de aeronáutica civil y transporte aéreo, dentro de planes generales de aeronáutica civil.

3. Dirigir, organizar y coordinar el desarrollo del transporte aéreo en Colombia.



4. *Garantizar el cumplimiento del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos.*
5. *Armonizar las disposiciones que promulgue la Organización de Aviación Civil Internacional con los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia y garantizar su divulgación.*
6. *Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo.*
7. *Vigilar el cumplimiento de las normas aeronáuticas.*
8. *Regular, vigilar y controlar la navegación aérea que se realice en el espacio aéreo a su cargo.*
9. *Intervenir y sancionar la violación de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.*
10. *Adoptar las medidas necesarias para asegurar que los proveedores de servicio cumplan las normas relacionadas con la seguridad de los pasajeros, las tripulaciones, el personal en tierra y el público en general, en todos los asuntos relacionados con la salvaguarda contra actos de interferencia ilícita en la aviación civil.*
11. *Dirigir y mantener el Programa de Seguridad Operacional del Estado.*
12. *Conducir técnicamente, con independencia y autonomía, las investigaciones de accidentes, incidentes graves e incidentes de la aviación civil, emitir las recomendaciones y propender por la gestión de la seguridad operacional.*
13. *Propender por la atención integral y asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y sus familiares.*
14. *Ejecutar las actividades necesarias para administrar, mantener y operar la infraestructura aeronáutica de su competencia.*
15. *Dirigir, planificar, operar, mantener y proveer, en lo de su competencia, los servicios de navegación aérea.*
16. *Fomentar y facilitar la investigación en ciencia y tecnología aeronáutica y aeroespacial, a partir de las funciones sustantivas de la educación.*
17. *Promover el fortalecimiento de la capacitación técnica del personal aeronáutico en el territorio nacional.*
18. *Fijar y desarrollar la política tarifaria en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.*
19. *Establecer las tarifas y derechos en materia de transporte aéreo.*
20. *Recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos por la prestación de los servicios aeronáuticos y los que se generen por las concesiones,*



autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial.

21. Promover e implementar estrategias de mercadeo y comercialización que promuevan el desarrollo, crecimiento y fortalecimiento de los servicios del sector aéreo y aeroportuario.

22. Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria.

23. Coordinar los lineamientos con las demás entidades u organismos nacionales e internacionales, que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.

24. Conducir, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores, las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil.

25. Facilitar la prestación de la asistencia técnica a las entidades de derecho público internacional o de otros países que la soliciten, bajo acuerdos de cooperación bilateral o multilateral.

26. Realizar todas las operaciones administrativas y comerciales para el cabal cumplimiento de su objetivo.

27. Las demás que señale la ley de acuerdo con la naturaleza del modo de transporte”.

De acuerdo con las funciones asignadas a la Aeronautica Civil es evidente que a mi representada no le corresponde atender la prestación del servicio de salud de las Islas de Providencia y Santa Catalina. En este sentido, el fundamento de la demanda no puede ser oponible a la Aerocivil y, en consecuencia, se concreta la falta de legitimación en la causa por pasiva.

Es claro que la demanda gira en torno a las deficientes condiciones en que presuntamente se encuentra el centro de salud de las islas, aspecto que desborda la competencia de la Aerocivil, toda vez que dentro de sus funciones no tiene a cargo la prestación o el control del servicio de salud en dicha jurisdicción.

En otras palabras, mi representada no es la entidad responsable de la alegada precariedad de la prestación del servicio de salud a la comunidad raizal de las mencionadas islas. Por el contrario, tal como se expuso en precedencia, la Aerocivil es la autoridad aeronáutica de Colombia y en ninguna de sus funciones se establece que deba intervenir en la prestación del servicio de salud.

Lo anterior, cobra mayor relevancia si se observan los derechos colectivos invocados en la demanda, estos son: la seguridad y salubridad públicas, así como el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, intereses colectivos que escapan a las funciones de la Aerocivil en el caso concreto.



Así las cosas, respetuosamente solicito al Honorable Tribunal declarar probada la excepción de falta de legitimación en la causa por pasiva y, en consecuencia, desvincular a la UAEAC del presente trámite procesal.

5.2. Inexistencia de vulneración de derechos colectivos

La demanda de acción popular se concretó en la presunta vulneración de los derechos colectivos consagrados en los literales g) y h) del artículo 4º de la Ley 472 de 1998, a saber:

“Artículo 4. Derechos e intereses colectivos. Son derechos e intereses colectivos, entre otros los relacionados con:

(...)

g) La seguridad y salubridad públicas;

h) El acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública (...).”

Sobre el alcance de los anteriores derechos colectivos se pronunció el Consejo de Estado en los siguientes términos²:

“b. Seguridad y salubridad públicas

El artículo 88 de la Carta Política igualmente relaciona como derecho e interés colectivo el de la seguridad y la salubridad públicas, que a su turno, está dispuesto en el literal g) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998.

Frente a estos derechos, esta Sección en sentencia del presente año, una vez repasado tanto el ámbito internacional, constitucional, legal y jurisprudencial, concluyó que no existe distinción alguna entre tales conceptos, enmarcando su importancia, la cual también implica responsabilidades tanto para los ciudadanos como para el Estado, así :

“[...] El bienestar general contiene responsabilidades compartidas entre el Estado y los ciudadanos; sobre el primero, el artículo 366 constitucional prevé que el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes es uno de los fines del Estado, motivo por el cual señala que la solución de las necesidades insatisfechas en materia de salud es un objetivo prioritario de las autoridades estatales. [...]”

En cuanto al contenido y alcance, la Corporación ha dicho que, tanto la seguridad como la salubridad pública, se concretan en las obligaciones mínimas que tiene el Estado de garantizar la vida en comunidad porque son parte del orden público .

² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 25 de noviembre de 2019, CP. Oswaldo Giraldo López, radicado número: 66001-23-33-000-2014-00322-01(AP).



c. El acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública

El artículo 88 de la Carta Política establece como derecho colectivo el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, igualmente incluido en el literal h) del artículo 4 de la Ley 472 de 1998.

Esta Sección en decisión del año 2018 , se retrotrajo a una providencia del año 2010, donde se indicó lo siguiente frente a este derecho :

“[...] De manera específica, sobre la relación de la salubridad pública con la infraestructura que debe garantizarse a la comunidad, ha sostenido esta Corporación:

“El derecho colectivo invocado como vulnerado en la presente acción es el del “acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública”. Es un servicio público a cargo del Estado cuya finalidad es disminuir la morbilidad, es decir, la proporción de personas que enferman en un sitio y tiempo determinado. Ahora bien, el derecho invocado hace alusión igualmente a la palabra “infraestructura” la cual debe entenderse como un conjunto de elementos o servicios que se consideran necesarios para la creación y funcionamiento de una organización, en este caso, para la buena gestión de la salubridad pública. Por lo tanto, el acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública implica, entre otros aspectos, la posibilidad que tienen las personas de beneficiarse de los programas de salud preventivos, de rehabilitación y atención, buscando disminuir el número de personas enfermas en un lugar específico y en un espacio de tiempo determinado.

Si se hace referencia al acceso, se colige, que la garantía de este derecho o interés colectivo se obtendrá a través de órdenes orientadas a garantizar el acceso a infraestructuras de servicios. [...]”. (Subrayas fuera del texto).

En atención a las anteriores precisiones jurisprudenciales, puede concluirse en el *sub examine*, que la Aeronautica Civil no ha vulnerado los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas, así como tampoco, al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública, ello por cuanto dichos intereses colectivos se refieren al mantenimiento de condiciones óptimas para la prestación del servicio de salud, lo cual, no es competencia de la UAEAC.

Al respecto, debe destacarse que como autoridad aeronáutica de Colombia corresponde a la Aerocivil el diseño de políticas en dicha materia, así como el control de la operación aérea en el territorio nacional, funciones que nada tienen que ver con la garantía de la seguridad y salubridad públicas, ni con el acceso a la infraestructura de servicios de salud que se pretenden en la demanda.



Es evidente que la accionante pretende que se mejore el acceso y la prestación de los servicios de salud a la comunidad raizal de Providencia y Santa Catalina, lo cual, indudablemente es un tema de relevancia constitucional, pero que no puede ser satisfecho por la Aerocivil, en orden a que escapa a sus funciones.

De esta manera, al no ser competencia de la Aerocivil la garantía de los derechos colectivos invocados, obligatoriamente debe concluirse que tampoco existe vulneración a las precitadas garantías constitucionales por parte de mi representada.

De conformidad con lo anterior, solicito al Honorable Tribunal declarar probada la excepción de inexistencia de vulneración de los derechos colectivos a la seguridad y salubridad públicas, así como al acceso a una infraestructura de servicios que garantice la salubridad pública.

5.3. Inexistencia de responsabilidad y nexos causal

Teniendo en consideración que la Aerocivil no vulneró los derechos colectivos invocados en la demanda, tampoco resulta lógico que las presuntas deficiencias en la prestación del servicio de salud en las islas de Providencia y Santa Catalina expuestas por la accionante, sean consecuencia de la falta de luces que permitan la operación aérea en horas de la noche en el Aeropuerto El Embrujado.

Siendo coherentes con las reglas de la lógica es claro que las deficiencias en la atención de la salud de la comunidad raizal no tienen conexión con la falta de iluminación de la pista. En otras palabras, la deficiente prestación del servicio de salud no es consecuencia directa de la imposibilidad de realizar operaciones aéreas nocturnas.

Ahora bien, la pretensión de la demanda dirigida a mejorar la prestación del servicio de salud no guarda una relación de causalidad con las funciones de la UAEAC. Al respecto, ha sido criterio del Consejo de Estado que para la procedencia de la acción popular es menester cumplir unos requisitos mínimos que se exponen a continuación³:

“Acorde con el inciso 2 del artículo 3 de la Ley 472 de 1998, el objeto de la acción popular radica en evitar el daño contingente, hacer cesar el peligro, la amenaza, la vulneración o agravio sobre los derechos e intereses colectivos, o restituir las cosas a su estado anterior cuando ello fuere posible. Por su parte, el artículo 9 de la misma disposición prevé que tal instrumento procede contra toda acción u omisión de las autoridades públicas o de los particulares... esta Corporación ha recalcado que además de que se presente a) una acción u omisión de la parte

³ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 28 de marzo de 2014, CP. Marco Antonio Velilla Moreno, número de radicación: 25000-23-27-000-2001-90479-01(AP).



demandada, b) un daño contingente, peligro, amenaza, vulneración o agravio de derechos o intereses colectivos; peligro o amenaza que no es en modo alguno la que proviene de todo riesgo normal de la actividad humana, sino también c) la existencia de la relación de causalidad entre la acción, la omisión, y la señalada afectación de los referidos derechos e intereses... Cabe anotar que las acciones populares tienen carácter restitutorio, es decir, buscan, cuando ello fuere posible, volver las cosas al estado anterior a la violación del derecho, toda vez que su objeto radica en proteger de manera efectiva el interés colectivo, razón por la cual corresponde al juez determinar si es posible dicho restablecimiento, porque de no serlo procede una indemnización, teniendo claro que la acción popular no persigue un beneficio pecuniario...". (Subrayas fuera del texto).

Con fundamento en lo anterior, es necesario precisar al Honorable Tribunal que no existe relación de causalidad entre la falta de iluminación en el Aeropuerto El Embrujo de Providencia y la deficiente prestación del servicio de salud al pueblo raizal de las islas de Providencia y Santa Catalina que aduce la demandante en el escrito introductorio. Por lo que carece el presente asunto de uno de los elementos para que se configure la responsabilidad del Estado por la vulneración de los derechos colectivos, esto es el elemento causal.

En este orden de ideas, si se asumiera que la falta de iluminación de la pista del mencionado Aeropuerto es causa de la deficiente prestación del servicio de salud en las Islas, se estaría dando un alcance inadecuado al objeto del proceso. Así las cosas, sí lo que se invoca es la deficiente prestación del servicio de salud lo procedente es convocar a las autoridades encargadas de prestarlo y controlarlo para que respondan por los hechos y pretensiones de la demanda, sin que para ello, deba usarse como pretexto la falta de iluminación en la pista del aeropuerto.

En otras palabras, la omisión que advierte la accionante y que imputa a mi representada, no es causa efectiva del daño que expone. De tal manera que la presente acción popular resulta improcedente por cuanto no satisface el requisito de existencia de la relación de causalidad entre la omisión y la señalada afectación de los derechos e intereses colectivos.

En este punto, resulta altamente relevante traer a colación la sentencia del 25 de noviembre de 2020, en la que la Sección Primera del Consejo de Estado precisó las características de la acción popular y los requisitos para su procedencia⁴, como pasa a exponerse:

“(i) Para que pueda predicarse la transgresión o amenaza de derechos colectivos, debe estar demostrado que la misma es real, inminente y concreta, así como también estar probada la vulneración o amenaza. Así lo ha señalado la Sala Plena de lo Contencioso Administrativo de esta Corporación, al explicar lo siguiente :

⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, sentencia del 25 de noviembre de 2019, CP. Oswaldo Giraldo López, radicado número: 66001-23-33-000-2014-00322-01(AP).



“[...] a) Es una expresión concreta el derecho de acción. Es decir, le permite a los titulares solicitar ante el juez competente que mediante orden judicial, provea tutela judicial efectiva de los derechos e intereses colectivos vulnerados o cese la amenaza de ello.

b) Es principal: La acción popular es de carácter principal y en consecuencia autónoma, lo cual implica que no depende de la inexistencia de otras acciones para solicitar la protección del derecho o interés invocado. Muy diferente, por ejemplo, a la acción de tutela, que es eminentemente residual.

c) Es preventiva: Porque procede, incluso, cuando el derecho o interés colectivo no ha sido vulnerado si se concluye que está amenazado y que es necesario evitar un daño contingente o hacer cesar el peligro. Lo anterior, pese a que las acciones u omisiones sean remotas, ya que lo determinante es que sus efectos persistan frente a la amenaza o puesta en peligro.

d) Es eventualmente restitutiva: Porque el juez de la acción popular puede ordenar que las cosas vuelvan al estado anterior cuando fuere posible.

e) Es actual, no pretérita. Ello significa que habrá carencia de objeto si ha cesado la vulneración o amenaza del derecho colectivo. Por el contrario, procederá este mecanismo de protección -aunque el hecho generador sea anterior y se haya consumado-, si la violación, amenaza o puesta en peligro del derecho o interés colectivo, persiste, sea actual o inminente, o imprescriptible, inalienable, como ocurre con la conservación del patrimonio cultural.

f) La vulneración o amenaza debe ser real, inminente, concreta. Tal como lo ha precisado el Consejo de Estado la amenaza y vulneración denunciadas, deben ser reales y no hipotéticas, directas, inminentes, concretas y actuales, de manera tal que en realidad se perciba la potencialidad de violación del derecho colectivo o la verificación del mismo.

g) Es excepcionalmente indemnizatoria. Es decir, en aquellos casos en los cuales se ha probado el daño a un derecho o interés colectivo, el juez podrá condenar al pago de perjuicios en favor de la entidad pública no culpable, que tenga entre sus funciones la vigilancia o protección del derecho o interés colectivo vulnerado (artículo 34 de la L 472).

h) La prueba de la vulneración o amenaza está a cargo del actor popular. Esto implica, en principio, que la carga de la prueba la tiene el demandante; sin embargo, si por razones de orden económico o técnico este no pudiese asumirla, el juez impartirá las órdenes necesarias para suplir la deficiencia y obtener los elementos probatorios indispensables para proferir un fallo de mérito, en la que deben quedar plenamente demostradas las acciones u omisiones denunciadas o queden evidenciadas. [...]”

De esta manera, dado que no existe la aludida vulneración a los derechos colectivos que se le ha imputado a mi representada, solicito respetuosamente al Honorable Tribunal declarar improcedente la acción popular de la referencia



bajo el entendido que no existe responsabilidad alguna de mi representada al no haberse acreditado la relación de causalidad entre la omisión administrativa y la presunta vulneración de los derechos e intereses colectivos invocados.

5.4. Inviabilidad de autorizar la operación aérea nocturna en el Aeropuerto El Embrujo de Providencia

Resulta de especial relevancia para la defensa de la Aerocivil, destacar que técnicamente no es viable que en el Aeropuerto de la Isla de Providencia se autoricen operaciones aéreas nocturnas, lo que lleva a afirmar que la instalación de las luces en la pista tampoco es una necesidad apremiante cuya omisión amenace o vulnere los derechos colectivos de la comunidad raizal.

Al respecto, es pertinente aludir a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), en concreto al RAC-14, el cual dispone lo siguiente:

RAC 14 “Aeródromos, Aeropuertos y Helipuertos”

El RAC 14, fue adoptado mediante Resolución N° 01092 del 13 de marzo de 2007, Publicado en el Diario Oficial Número 46.591 del 04 de Abril de 2007 y se incorporó a los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC -

Definición de Obstáculo. *Todo objeto fijo (ya sea temporal o permanente) o móvil, o partes del mismo, que:*

- a) esté situado en un área destinada al movimiento de las aeronaves en la superficie; o*
- b) sobresalga de una superficie definida destinada a proteger las aeronaves en vuelo; o*
- c) esté fuera de las superficies definidas y sea considerado como un peligro para la navegación aérea.*

Nota: Definición modificada conforme al Artículo PRIMERO de la Resolución N°. 02724 de Septiembre 03 de 2019. Publicada en el Diario Oficial N° 51.067 de Septiembre 05 de 2019

RAC 14.2. GENERALIDADES

14.2.1. Ámbito de aplicación

14.2.1.1. *Esta Parte desarrolla los principios contenidos en el Capítulo V de la Parte Segunda, Libro Quinto, del Código de Comercio estableciendo los requisitos y demás exigencias o condiciones técnicas que deben cumplir todos los aeródromos, aeropuertos y helipuertos abiertos a la operación pública y privada en la República de Colombia, independientemente del explotador u operador, o de cualquier arreglo contractual que ampare su explotación. (subrayado fuera de texto)*



14.2.1.2. ... “La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte” ...

Tabla 1- 1. Clave de referencia de aeródromo
(véase 14.3.1.6.1 a 14.3.1.6.3)

Elementos de clave 1	
Núm. de clave	Longitud de campo de referencia del avión
1	Menos de 800 m
2	Desde 800 m hasta 1200 m (exclusive)
3	Desde 1200 m hasta 1800 m (exclusive)
4	Desde 1800 m en adelante
Elementos de clave 2	
Letra de clave	Envergadura
A	Hasta 15 m (exclusive)
B	Desde 15 m hasta 24 m (exclusive)
C	Desde 24 m hasta 36 m (exclusive)
D	Desde 36 m hasta 52 m (exclusive)
E	Desde 52 m hasta 65 m (exclusive)
F	Desde 65 m hasta 80 m (exclusive)

Nota: Sección modificada conforme al Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 02724 de Septiembre 03 de 2019. Publicada en el Diario Oficial N° 51.067 de Septiembre 05 de 2019.

La tabla 1-1 anterior, establece la clave de referencia de aeródromo basada en dos elementos a saber: longitud de la pista y ancho del tren de aterrizaje de las aeronaves que operan en esa pista. Para el caso de la isla de Providencia, la clave de referencia es 2B.

RAC 14.3. AERODROMOS Y AEROPUERTOS

14.3.3.4.2. **Longitud de las franjas de pista.** Toda franja se extenderá antes del umbral y más allá del extremo de la pista o de la zona de parada hasta una distancia de por lo menos:

- 60 m cuando el número de clave sea 2, 3 ó 4; (aplicable a Providencia)
- 60 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo por instrumentos; y
- 30 m cuando el número de clave sea 1 y la pista sea de vuelo visual.

14.3.3.4.4. Toda franja que comprenda una pista para aproximaciones, que no sean de precisión y visual (subrayado fuera de texto), se extenderá lateralmente hasta una distancia a cada lado del eje de la pista y de su prolongación a lo largo de la franja, de por lo menos:

- 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4;
- 40 m cuando el número de clave sea 2; y (aplicable a Providencia)
- 30 m cuando el número de clave sea 1.
- 15 m cuando el aeródromo sea dedicado a labores de fumigación.



- 12,5 m cuando sea declarado como campo aéreo.

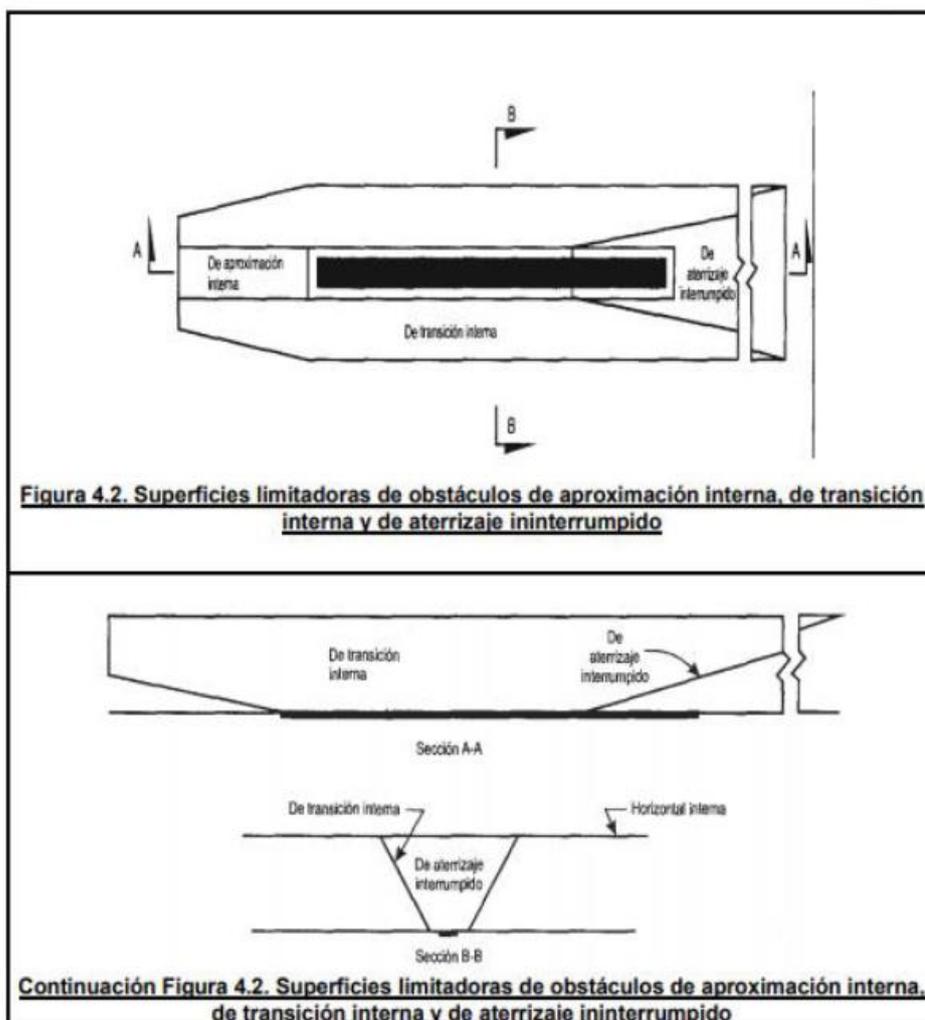
14.3.3.4.8. Nivelación de las franjas de pista. La parte de una franja que comprenda una pista de vuelo por instrumentos debe disponer, hasta una distancia del eje de la pista y de su prolongación, un área nivelada en atención a los aviones a que está destinada la pista en el caso de que un avión se salga de ella, de por lo menos: 105 m cuando el número de clave sea 3 ó 4 y la pista sea utilizada para aproximaciones de precisión; debe cumplirse con lo descrito en la Figura A-3. 75 m cuando el número de clave sea 3 ó 4 y la pista sea utilizada para aproximaciones de no precisión. 40 m cuando el número de clave sea 1 ó 2 (subrayado fuera de texto)

Nota: Sección modificada conforme al Artículo SEGUNDO de la Resolución N°. 02724 de Septiembre 03 de 2019. Publicada en el Diario Oficial N° 51.067 de Septiembre 05 de 2019.

14.3.3.4.10. La superficie de la parte de la franja lindante con la pista, margen o zona de parada debe estar al mismo nivel que la superficie de la pista, margen o zona de parada.

Zona libre de obstáculos. Área rectangular definida en el terreno o en el agua y bajo control de la Autoridad Aeronáutica, designada o preparada como área adecuada sobre la cual un avión puede efectuar una parte del ascenso inicial hasta una altura especificada.

SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS



SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS

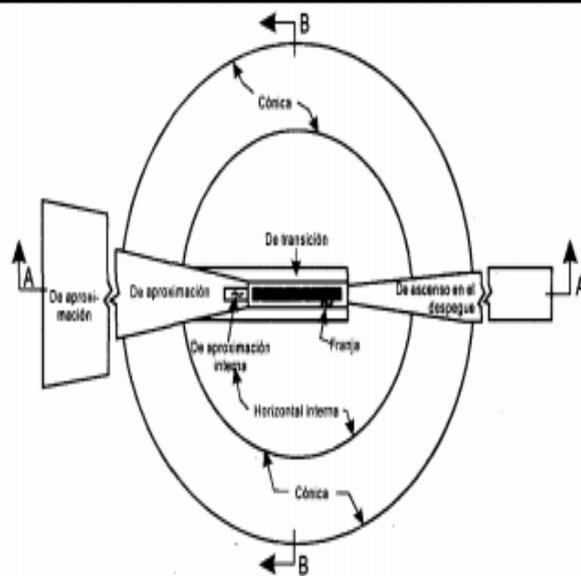
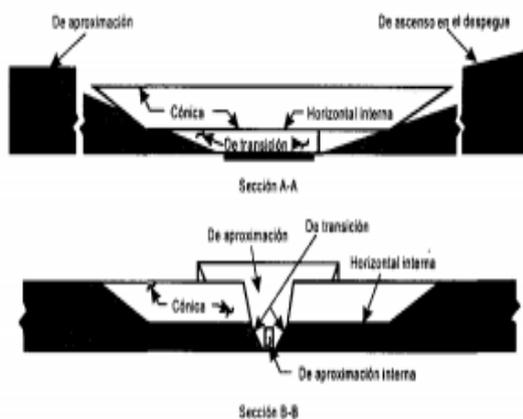
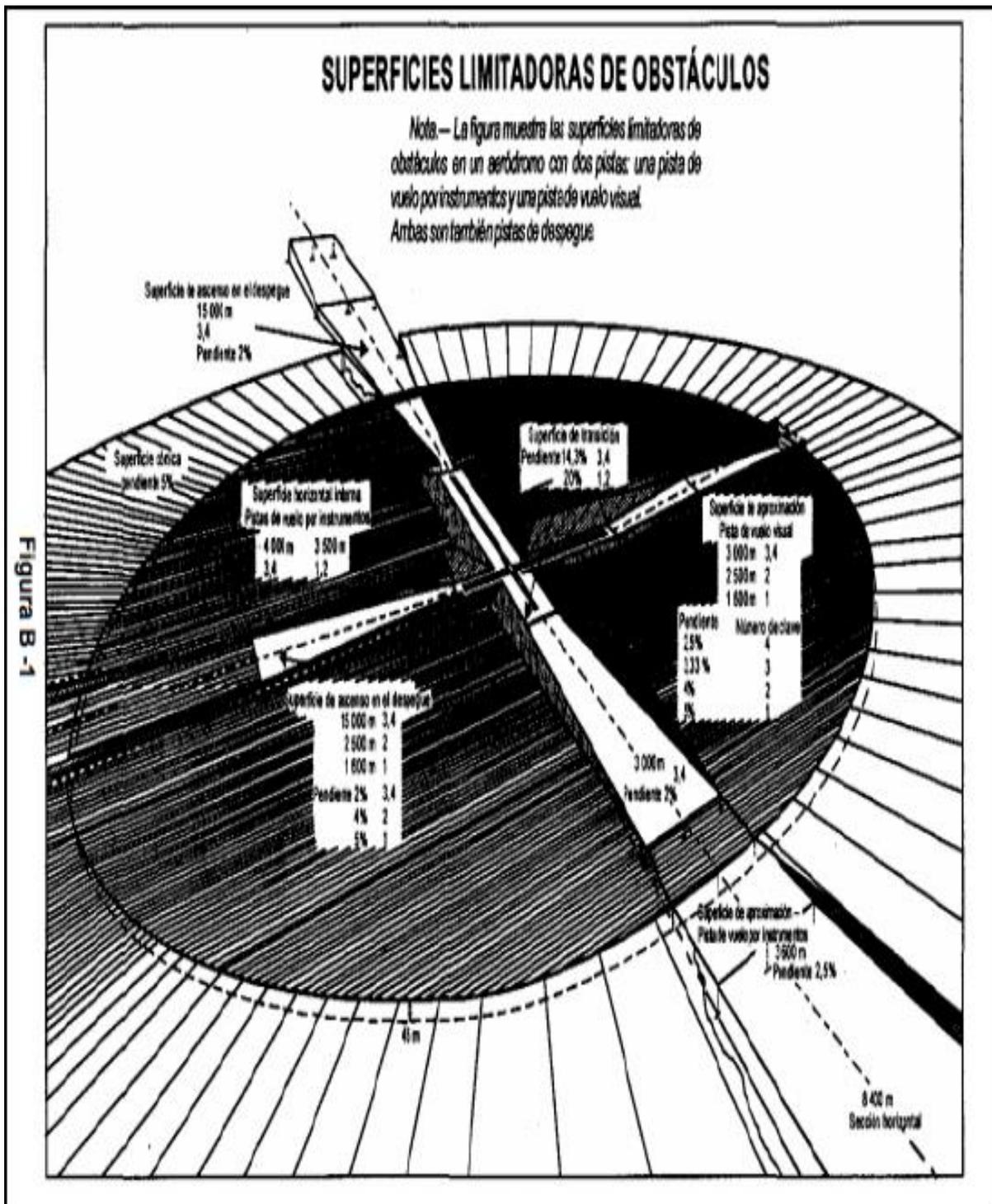


Figura 4 - 1. Superficies limitadoras de obstáculos



Véase la figura 4 - 2 por lo que respecta a las superficies delimitadoras de obstáculos de transición interna y de aterrizaje interrumpido y el Adjunto B para tener una panorámica tridimensional

Continuación Figura 4 - 1. Superficies limitadoras de obstáculos



14.3.4.2.8. **Pistas para aproximaciones que no son de precisión.** En las pistas para aproximaciones que no son de precisión se establecerán las siguientes superficies limitadoras de obstáculos: *(aplicable en el caso de que se autorizara operación nocturna en Providencia, superficies imaginarias que no pueden ser penetradas por obstáculos naturales o artificiales)*



Superficie horizontal interna; (área circular de 3,5 Km de radio medidos desde el centro de la pista, altura 45 mts con respecto a la elevación de la pista. Ningún obstáculo natural o artificial puede penetrar la superficie)

Superficie cónica; (área circular que comienza en el extremo externo de la superficie horizontal hasta los 3,8 Km medidos desde el centro de la pista, altura 60 mts con respecto a la elevación de la pista)

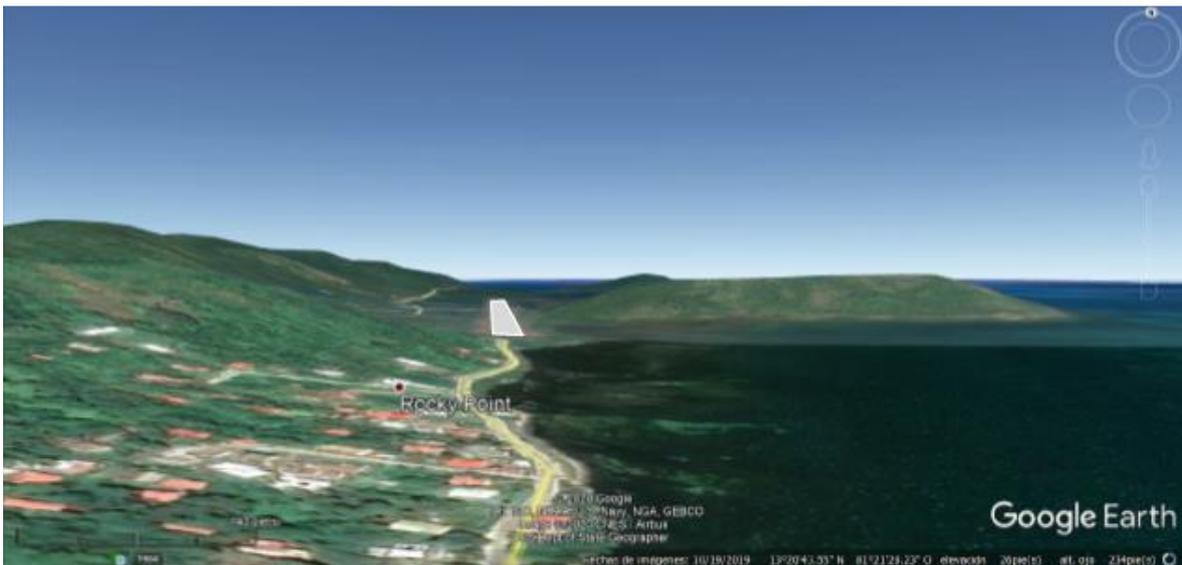
Superficie de aproximación; (empieza a 60 mts antes del comienzo de la pista usada para aterrizar, la que debe tener la misma elevación del umbral de la pista y tiene una pendiente en el sentido del aterrizaje a razón de 15%. Ningún obstáculo natural o artificial puede penetrar la superficie)

Superficies de transición. (Se extienden laterales a cada lado de la pista desde 60 mts medidos desde el eje y con una inclinación de 20%, hasta alcanzar 45 mts. Ningún obstáculo natural o artificial puede penetrar la superficie)

Ahora bien, una vez revisada la normativa contenida en el RAC-14 sobre las superficies limitadoras de obstáculos, es necesario referirnos al caso concreto del Aeropuerto El Embrujo de las Islas de Providencia y Santa Catalina. En concreto el informe que pasa a exponerse fue rendido por el Grupo Inspección a Servicios de Navegación Aérea de la Secretaria de Seguridad Operacional y de la Aviación Civil de la Aeronáutica Civil, veamos:

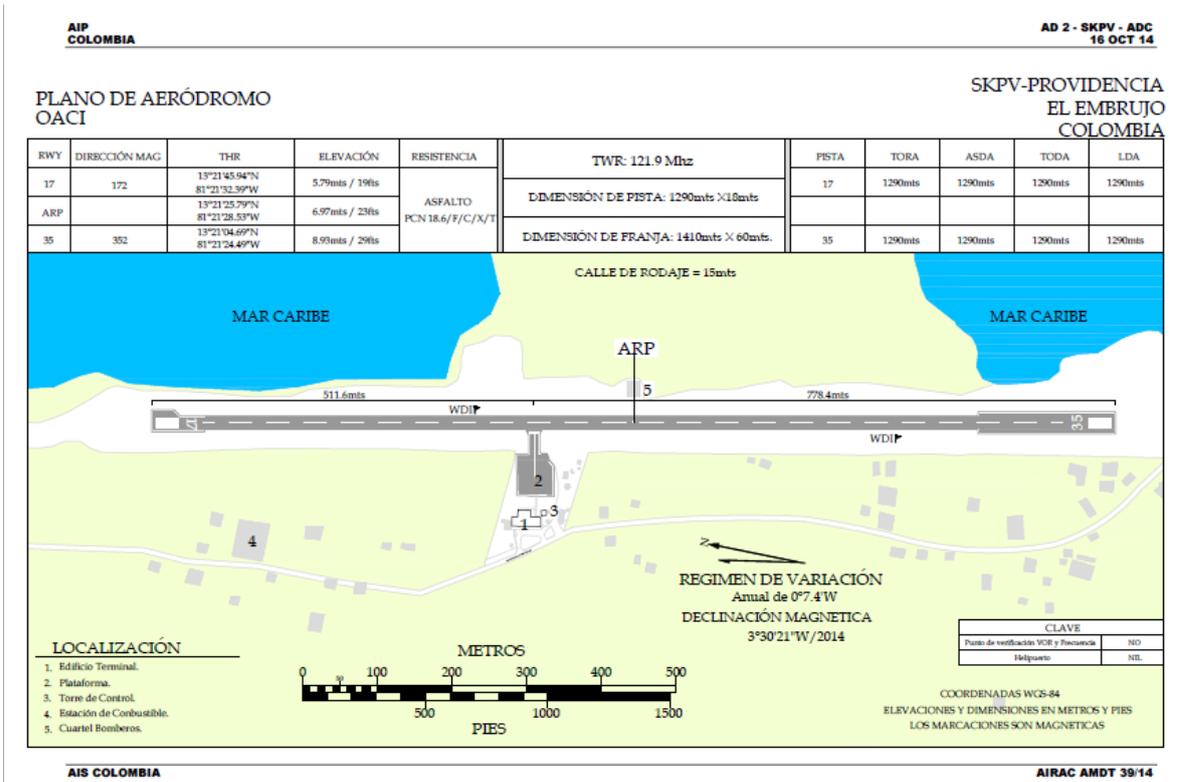
Consideraciones por parte La Autoridad Aeronáutica y de El Prestador del Servicio a la Navegación Aérea: Área de Procedimientos y Ditel:

Vista del entorno del aeropuerto El Embrujo (fuente Google Earth)





Vista del entorno del aeropuerto El Embrujo (fuente Google Earth)



Plano de aeródromo publicado por la UAEAC

Carta de aproximación visual al aeropuerto El Embrujo publicada por la UAEAC en Manual AIP



V A C					
APROXIMACION VISUAL OACI ICAO VISUAL APPROACH ALT. AD: 29, THR 17/35: 19 / 23					
ISLA DE PROVIDENCIA EL EMBRUJO CAT: A RWY: 17/35					
APP: SAN ANDRÉS Aproximación / Approach 119.3 MHz. TWR: EL EMBRUJO Torre / Tower 121.9 MHz.					
DECLI/ARP 3°24'51"W/13 VAR: 7.7°W/90p					
<h2>OPERACIONES VFR UNICAMENTE</h2>					
MNM AD : Distancias verticales en pies y VIS en metros, Vertical distances in ft and VIS in meters.					
MINIMOS VMC OPERACIONALES					
C A T	<table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">TECHO</th> <th style="width: 50%;">VISIBILIDAD</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">1529(1500)</td> <td style="text-align: center;">8000</td> </tr> </tbody> </table>	TECHO	VISIBILIDAD	1529(1500)	8000
TECHO	VISIBILIDAD				
1529(1500)	8000				
A					

De igual manera el AIP de providencia establece el horario en hora UTC tanto para el aeropuerto como servicio ATS, así:

SERVICIOS. HORAS DE OPERACIÓN

Aeropuerto: 1100-2300

Aduana e Inmigración: No

Médicos y sanidad: No

AIS/ARO: No

MET: 1100-2300

ATS: 1100-2300

Abastecimiento de combustible: No

El RAC permitiría instalar luces en pistas donde exista operación nocturna o en pistas para aproximaciones de precisión, lo cual no es el caso de Providencia debido a la geometría de la pista y las superficies limitadoras como lo acabamos de ver, las superficies limitadoras de obstáculos se



encuentran en su TOTALIDAD penetradas por el terreno. Entiéndase por superficies limitadoras de obstáculos las superficies alrededor de un aeródromo con dimensiones específicas destinadas a proteger el aeródromo de la presencia de obstáculos que pongan en riesgo la operación del mismo, la otra condición es cuando los mínimos de aproximación sean inferiores a 800 metros, lo cual tampoco es el caso. Por lo cual no existe técnica y operacionalmente la obligatoriedad de instalación de un sistema de luces de borde de pista.

- La operación nocturna en el aeropuerto El Embrujo de Providencia NO ES VIABLE DESDE EL PUNTO DE VISTA DE PROCEDIMIENTOS, dado que en las fases críticas de aproximación y despegue la aeronave DEBE efectuar una operación completamente visual lo que genera un ALTO riesgo de seguridad operacional toda vez que la pista está rodeada de cerros, la referencia de profundidad se pierde por la oscuridad y adicionalmente el hecho de estar en alta mar no da unas referencias visuales adecuadas.

A continuación, se relacionan los numerales del RAC donde se establece lo expresado:

14.3.5.3.9.1. Se instalarán luces de borde de pista en una pista destinada a uso nocturno o en una pista para aproximaciones de precisión destinada a uso diurno o nocturno.

14.3.5.3.9.2. Deberán instalarse luces de borde de pista en una pista destinada a utilizarse para despegues diurnos con mínimos de utilización inferiores a un alcance visual en la pista del orden de 800 m.

Por lo anterior, la operación VISUAL (VRF) NOCTURNA NO ESTA PERMITIDA

De conformidad con los argumentos que preceden, el Grupo Gestión y Organización del Espacio Aéreo de la Dirección a la Navegación Aérea, rindió el siguiente concepto técnico:

1. “El aeropuerto El Embrujo de Providencia de acuerdo a sus características físicas, puede ser utilizado para realizar operaciones de vuelo visual conforme lo habilita el RAC 14, considerando que la pista tiene una longitud de 1290 mts de largo por 18 mts de ancho, sumado al hecho que se encuentra rodeado de obstáculos naturales de gran altura que penetran las superficies limitadoras de obstáculos, (ver imágenes descritas en **SUPERFICIES LIMITADORAS DE OBSTACULOS**) lo que impide que se cumpla con los requisitos mínimos reglamentarios para que el citado aeropuerto se habilite para que las aeronaves realicen aproximaciones por instrumentos(IFR)/ operación nocturna. (Ver carta VAC descrita arriba).
2. Las luces de borde de pista son un componente asociado a la capacidad en una pista de realizar aproximaciones por instrumentos (IFR)/operación nocturna. Así como se dijo en el punto 2 anterior, la pista El Embrujo solo



puede ser utilizada para aproximaciones visuales, no se resolverán las limitaciones técnicas solo con dotar al aeropuerto con luces de borde de pista.

Dicho lo anterior, la instalación de luces de borde de pista en el aeropuerto El Embrujo de Providencia, será una medida insuficiente para modificar sus características operacionales actualmente aprobadas por la UAEAC y solamente una intervención mayor a la pista y al entorno físico, permitirían la operación por instrumentos (IFR)/Nocturno.

En conclusión, como lo pueden observar los Honorables Magistrados la instalación de iluminación en la pista del Aeropuerto El Embrujo de las Islas de Providencia y Santa Catalina resulta técnicamente inviable debido a la existencia de obstáculos naturales (cerros) que al encontrarse en territorio insular generan en el piloto una falsa percepción de la profundidad, poniendo con ello en riesgo la seguridad aérea. De tal manera, que la ubicación actual del aeropuerto impide que se autorice la operación aérea mediante instrumentos, requiriéndose por el momento de la visibilidad que da la luz del día.

Así las cosas, la instalación de las mencionadas luces además de no ser necesaria, tampoco afecta los derechos colectivos invocados, toda vez que, se insiste, nos encontramos ante la imposibilidad técnica de autorizar vuelos nocturnos en el mencionado aeropuerto.

De acuerdo con lo expuesto, solicito respetuosamente a los Honorables Magistrados declarar probada la excepción de inviabilidad de autorizar la operación aérea nocturna en el Aeropuerto El Embrujo de Providencia.

5.5. Indebida aplicación del precedente

La demandante refiere la sentencia del 23 de octubre de 2017, dictada por el Tribunal Contencioso Administrativo de San Andrés, Providencia y Santa Catalina dentro del trámite de la acción popular identificada con número de radicación 88001 23 33 000 2016 00066 00, promovida por la señora Josefina Huffington Archbold, en la que se resolvió lo siguiente:

“[...] PRIMERO: DECLARAR PROBADA LA EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA del Ministerio de Transporte y del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: DECLARAR NO PROBADA LA EXCEPCIÓN DE FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA propuesta por el Departamento Archipiélago, CORALINA, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), de conformidad con lo expuesto en las consideraciones de esta providencia.



TERCERO: CONCEDER el amparo de los derechos colectivos al goce de un medio ambiente sano y la existencia del equilibrio ecológico, el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales renovables, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución, incoados por Josefina Huffington y otros en contra de la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil, el municipio de Providencia y Santa Catalina y otros.

CUARTO: ORDENAR LA SUSPENSIÓN del proyecto de ampliación de la pista y plataforma del aeropuerto “El Embrujo” en Providencia, hasta que se lleve a cabo el estudio de capacidad de carga, de conformidad con lo razonado en este proveído. La Sala advierte que la suspensión del proyecto de ampliación, no limita en manera alguna la ejecución de obras de mantenimiento del aeropuerto que son requeridas para garantizar condiciones de seguridad en la operación aérea, y en consecuencia LEVÁNTESE la medida cautelar decretada mediante providencia del 22 de mayo de 2017.

QUINTO: ORDENAR al municipio de Providencia y Santa Catalina llevar a cabo el estudio de capacidad de carga de las islas de Providencia y Santa Catalina, el cual deberá ser realizado en el término de diez (10) meses contados a partir de la ejecutoria de esta sentencia.

SEXTO: ORDENAR a CORALINA y a Parques Nacionales Naturales de Colombia efectuar los estudios y análisis que se requieran para establecer la afectación sufrida por los manglares por la descarga de sedimento que sufrió por la ejecución de la obra y efectuar las recomendaciones necesarias para su recuperación, si ello es posible. Para ello dispondrán del término de tres (3) meses contados a partir de la ejecutoria de esta sentencia.

SÉPTIMO: CONFÓRMESE un Comité de Verificación de esta sentencia integrado por la Magistrada Ponente, dos representantes de los accionantes, el Alcalde del municipio de Providencia y Santa Catalina, un representante de la Aeronáutica Civil, la Directora del Parque Nacional Natural Old Providence McBean Lagoon, un representante de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, un representante del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, un representante de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, un representante de CORALINA, un representante del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y el agente del Ministerio Público.

OCTAVO: NEGAR las demás pretensiones de la demanda.

NOVENO: ENVÍESE copia de la presente providencia a la Defensoría del Pueblo con destino al Registro Público Centralizado de las acciones populares y de las acciones de grupo que se interpongan en el país. Cópiese, Notifíquese, Comuníquese y Cúmplase [...]”.

En este orden de ideas, es claro que en aquel proceso judicial se ventilaron hechos diferentes a los que aquí se tratan, lo cual se evidencia en la providencia referida por la accionante, así como en la sentencia dictada el día 11 de julio de 2019 en la que la Sección Primera del Consejo de Estado, resolvió el recurso de apelación de la referida sentencia. Al respecto, concluyó



lo siguiente:

*“En ese entendido, y con las justificaciones anteriormente señaladas, la Sala confirmará la protección otorgada por el Tribunal de primer grado a los derechos relacionados con el **goce de un ambiente sano** y a la **existencia del equilibrio ecológico y el manejo y aprovechamiento racional de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución; la conservación de las especies animales y vegetales, la protección de áreas de especial importancia ecológica, de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas, así como los demás intereses de la comunidad relacionados con la preservación y restauración del medio ambiente**⁵, como en efecto, se dispondrá en la parte resolutive de la presente providencia”.*

De acuerdo con lo anterior, es claro que la providencia judicial referida no constituye un precedente que pueda ser invocado en el caso de marras, toda vez que se insiste, dicho proceso giró en torno a un aspecto jurídico, a hechos y fundamentos de derecho diferentes a los que aquí se estudian. En consecuencia, solicito al Honorable Tribunal dar por probada la excepción de indebida utilización del precedente.

VI. PETICION

Solicito respetuosamente al Honorable Tribunal declarar improcedente la acción popular de la referencia o, en su defecto, negar las pretensiones de la demanda y declarar probadas las excepciones por las razones expuestas en esta contestación.

VI. ANEXOS

- .- Poder
- .- Concepto técnico

VII. NOTIFICACIONES

La entidad recibirá las notificaciones en el correo institucional: Notificaciones_Judiciales@aerocivil.gov.co

Respetuosamente,

LUZ MARINA MONTOYA OLMOS
Apoderada U.A.E. de Aeronáutica Civil

⁵ Previstos en los ordinales a) y c) del artículo 4º de la Ley 472 del 5 de agosto de 1998.

