

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

PROYECTO DE LEY ____ DE 2024

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECE LA INVESTIGACIÓN DE LOS
ACCIDENTES DE AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA Y SE DICTAN
OTRAS DISPOSICIONES”**

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto fortalecer la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública.

Artículo 2. Sistema de grabación y almacenamiento de voz. Todas las aeronaves de la Fuerza Pública deberán contar con un sistema de grabación y almacenamiento de voz que registre las conversaciones que sostenga la tripulación en la cabina en todos los trayectos que realice una aeronave, incluyendo vuelos operacionales, mantenimiento y de entrenamiento.

El sistema de grabación y almacenamiento que se implemente debe garantizar que la información recaudada no pueda ser alterada y permanezca segura en caso de accidente. De igual forma, debe ser de fácil acceso y estar diseñado para soportar las condiciones de operación de las aeronaves militares y de policía propias de su misión constitucional.

La protección de los datos extraídos de las grabaciones debe ser rigurosa y cumplir con todos los estándares vigentes.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

La información registrada en el sistema de grabación es protegida y privilegiada. Únicamente se contempla su divulgación pública en situaciones excepcionales, como casos en los que suponga la corrección de condiciones que puedan comprometer la seguridad, siempre que esté debidamente justificado y que su difusión no entorpezca el fin último de las grabaciones.

Parágrafo. El Gobierno Nacional definirá la implementación progresiva del sistema de grabación y registro de vuelo en todas las aeronaves de la Fuerza Pública, la cual no podrá ser superior a tres (3) años a partir de la entrada en vigencia de la Ley.

Artículo 3. Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes. Créase el Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes, el cual estará conformado por dos representantes expertos en investigación de accidentes aéreos de cada Fuerza Armada y la Policía Nacional, sin perjuicio de que, por la naturaleza y complejidad del evento, se solicite colaboración a otros expertos nacionales y/o extranjeros de índole civil o uniformado.

Este Comité será el responsable de investigar los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública donde se registren pérdidas de vidas humanas.

La Autoridad Aeronáutica de Aviación del Estado ejercerá la secretaría técnica del Comité.

El Ministerio de Defensa Nacional deberá realizar un informe de cada accidente aéreo donde se encuentre pérdida de vida humana, el cual debe contemplar los resultados finales de la investigación realizada por el Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes, estableciendo la causa directa y/o indirectas (contribuyentes) según cada caso. El documento se deberá enviar a las Comisiones Constitucionales Segundas

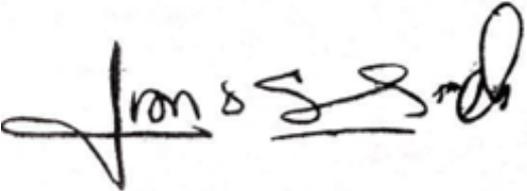
Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

del Senado de la República y la Cámara de Representantes una vez finalice el proceso de investigación.

Artículo 4. Vigencia y derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

 <p>JUAN MANUEL CORTÉS DUEÑAS Representante a la Cámara por Santander</p>	 <p>GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ Senador de la República</p>
 <p>JUAN CARLOS WILLS OSPINA Representante a la Cámara por Bogotá</p>	 <p>JUAN DANIEL PEÑUELA C Representante a la Cámara de Nariño</p>
 <p>ANDRÉS FELIPE JIMÉNEZ VARGAS Representante a la Cámara Circunscripción Antioquia Partido Conservador</p>	 <p>WILLIAN FERNEY ALJURE MARTÍNEZ Representante a la Cámara CITREP No. 7 Meta - Guaviare</p>

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER



OSCAR BARRETO QUIROGA
Senador de la República



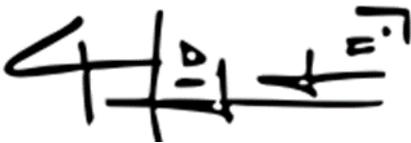
FIRMA AUTORIZADA COALICIÓN PL REPRESENTANTE MARY PERDOMO 22.10.2024
MARY ANNE ANDREA PERDOMO
Representante por Santander
Congreso de la República
mary.perdomo@camara.gov.co



ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
Representante a la Cámara Departamento
Archipiélago de San Andrés, Providencia y
Santa Catalina.



JUAN ESPINAL
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático



ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO
LUGO
Representante a la Cámara por Vichada
Partido de la U

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Bogotá D.C., 14 de noviembre de 2024

Doctor

JAIME RAÚL SALAMANCA

Presidente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

PROYECTO DE LEY ____ DE 2024

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECE LA INVESTIGACIÓN DE LOS
ACCIDENTES DE AERONAVES DE LA FUERZA PÚBLICA Y SE DICTAN
OTRAS DISPOSICIONES”**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objetivo del proyecto de ley

El presente proyecto de ley tiene por objeto fortalecer la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública, para lo cual se hace obligatorio que en todas las aeronaves de Estado exista un sistema de grabación y almacenamiento de voz que registre las conversaciones que tenga la tripulación en la cabina y la creación del Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes como garantía de

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

transparencia y responsabilidad para la mejora de la seguridad aérea en accidentes aéreos con fatalidades humanas.

2. Marco normativo actual

Actualmente el proceso investigativo de los accidentes que involucran aeronaves del Estado se rige bajo los parámetros establecidos en el RECAE 114, adoptado mediante la Resolución 001 del 30 de julio de 2020 y elaborado por la Fuerza Aérea Colombiana en su condición de Autoridad Aeronáutica de Aviación del Estado de conformidad con lo previsto en el Decreto 2937 de 2010.

En este documento se establece que las investigaciones, cuando involucran a una sola Fuerza, estarán a cargo de un investigador encargado designado por la entidad que sufrió el accidente y este, a su vez, conformará una junta investigadora de expertos en la materia:

“(a) Cuando se presenten accidentes o incidentes graves de las siguientes características:

(1) El suceso tenga alto impacto mediático.

(2) Cualquier otro suceso, que se determine por el órgano investigador del Ente de Aviación de Estado, o la Autoridad de Investigación de Accidentes de la Aviación de Estado.

El órgano investigador del Ente de Aviación de Estado, designará un Investigador encargado, quien a su vez conformará una Junta Investigadora compuesta, según sea requerido, por un grupo de expertos en factores humanos, medicina y psicología de aviación, licencias de personal, aeronavegabilidad y mantenimiento de aeronaves, operación de aeronaves, servicios de tránsito aéreo, procedimientos de aeronavegación, meteorología aeronáutica, telecomunicaciones e información aeronáutica, salvamento y

*Juan
Manuel
Cortés*

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

extinción de incendios, búsqueda y salvamento, ayudas a la navegación, aeropuertos y servicios de aeródromos, entre otros, según se requiera. Dichos expertos, deberán conformar una junta investigadora y abocar este proceso desde las diferentes áreas de su competencia, para determinar la incidencia o no en el suceso.

(b) El número de personas llamadas a participar, dependerá exclusivamente de la particularidad de cada caso y de preferencia, se tratará de personas que por sus calificaciones y trayectoria, pueden aportar sus conocimientos especializados y de esta manera, lograr sinergia en el proceso y así alcanzar factores contribuyentes y/o fallas latentes. Para tales fines, el investigador encargado, será el vocero autorizado por la junta vigente.

(c) Salvo casos excepcionales, donde no haya más expertos disponibles en el órgano investigador del Ente de Aviación de Estado, se buscarán personas externas, de los demás EAE O UAEAC según el caso, que no estén involucradas en la supervisión o tengan parentesco alguno, dentro del cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad o único civil con:

- a. Cargos de mando y dirección superiores al nivel del órgano investigador del EAE.*
- b. Tripulaciones involucradas.*
- c. Terceros involucrados.*

Cuando representantes acreditados, de las empresas fabricantes de la aeronave, participen en la investigación, el órgano investigador del EAE, podrá invitarlos a formar parte de la junta investigadora.

Los representantes acreditados y sus asesores:

- a. Proporcionarán al órgano investigador que lleva a cabo la investigación toda la información pertinente de la que dispongan.*

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

b. No divulgarán información sobre el curso y las conclusiones de la investigación a ninguna persona, sin el consentimiento expreso del órgano investigador del Ente de Aviación de Estado¹”.

Por otro lado, cuando se presentan accidentes que involucran a dos entidades de aviación de Estado la investigación se adelanta de manera conjunta entre las respectivas juntas investigadoras:

“Cuando se produzca un accidente, donde estén involucradas aeronaves de más de un Ente de la Aviación de Estado, se establecerán mecanismos de coordinación entre las respectivas juntas investigadoras. En el suceso, en el cual más de un Ente de Aviación de Estado se encuentre involucrado, la investigación correspondiente, esta se efectuará por un comité conjunto, o coordinado, por un investigador de seguridad operacional, citado entre los EAE implicados. Este comité investigador, estará integrado por miembros expertos, de cada uno de los Entes de Aviación de Estado involucrados dentro del suceso y la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado, participara como garante del proceso investigativo²”.

Sin embargo, este modelo de investigación acarrea varias dificultades. En primer lugar, cuando un accidente involucra a una sola Fuerza la investigación la adelanta la misma entidad, lo cual genera un proceso sin independencia y con una potencial posibilidad de intromisión en el proceso investigativo por parte de los niveles directivos de la institución afectada.

Por ejemplo, si la causa de un accidente es una falla en el mantenimiento de las aeronaves por deficiencias en la contratación de los repuestos, la entidad que incurrió en el error es la misma que adelanta la investigación, lo cual, de plano, afecta las

¹ Fuerza Aérea Colombiana. Recae 114 de 2020. Adoptado conforme al artículo Primero de la Resolución No. 001 del 30 de julio de 2020. Publicado en el Diario Oficial 51.461 del 8 de octubre de 2020. Punto 114.330.

² Fuerza Aérea Colombiana. Recae 114 de 2020. Adoptado conforme al artículo Primero de la Resolución No. 001 del 30 de julio de 2020. Publicado en el Diario Oficial 51.461 del 8 de octubre de 2020. Punto 114.340

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

conclusiones a las que puede llegar la junta investigadora, a pesar que esta tenga un origen técnico.

En segundo lugar, solamente cuando un accidente involucra a dos entes de aviación del Estado se realiza una investigación conjunta. No obstante, al igual que sucede con los siniestros que involucran a una sola Fuerza, la entidad responsable de las operaciones de vuelo es la misma que investiga las causas del suceso, lo cual, de nuevo, genera una afectación a la independencia de la investigación y no permite que exista un mecanismo de control entre Fuerzas.

Debido a ello, el presente proyecto de ley busca modificar este modelo de investigación para, en cambio, establecer que todo accidente que genere pérdidas de vidas humanas deba ser investigado por un Comité integrado por dos representantes expertos de cada Fuerza Armada y la Policía Nacional.

De esta manera, las investigaciones no estarán afectadas por falta de independencia y, por el contrario, cada una de las Fuerzas terminará ejerciendo un control autónomo a la actuación de la otra, de manera semejante a como las diferentes ramas del poder público desarrollan sus competencias bajo un modelo de pesos y contrapesos.

En segundo lugar, de acuerdo a las cifras entregadas por el Ministerio de Defensa, que se citan a continuación, en los últimos años se ha reportado un crecimiento considerable de los accidentes que involucran aeronaves de la Fuerza Pública, sin que la opinión pública conozca cuáles fueron las razones de cada uno de los siniestros.

Esta falta de transparencia no solo eleva cuestionamientos al proceso de investigación y cercena la confianza de la ciudadanía en las instituciones, sino que pone en tela de juicio los procedimientos adelantados por parte de las diferentes juntas investigadoras.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

En efecto, los procesos de investigación, además de establecer las causas de los accidentes con fines sancionatorios, deben cumplir con una función preventiva para evitar que se repitan esos sucesos, lo cual, desafortunadamente, no se ha logrado, máxime cuando los siniestros aéreos han ido en aumento y se han perdido un número considerable de vidas de uniformados.

Por esta razón, se considera fundamental modificar las reglas bajo las cuales se adelanta la investigación de accidentes aéreos para establecer un procedimiento donde participen expertos de cada una de las Fuerzas del Estado, además de técnicos externos que brinden soporte a la actividad.

Finalmente, vale resaltar que el 28 de octubre de 2024 se solicitó al Ministerio de Defensa, mediante derecho de petición, un informe respecto de las objeciones/comentarios que presentaron las diferentes Fuerzas al RECAE aprobado por la Fuerza Aérea, sin que al momento de la presentación de este proyecto de ley hubiese sido respondido.

3. Aeronaves de la Fuerza Pública

Actualmente las Fuerzas Militares y de Policía cuentan con un grupo de aeronaves que superan los treinta años de servicio, razón por la que es determinante el mantenimiento que se les realice.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Policía Nacional

TIPO DE ALA	TIPO DE USO PRINCIPAL	LÍNEA	EQUIPO	PNC	FECHA LLEGADA A LA POLICIA	AÑOS SERVICIO	Clasificación DIRECTIVA 015/2013
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0904	25/10/2021	2,4	OPERATIVA
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0905	02/02/2015	9,3	OPERATIVA
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0906	02/02/2015	9,3	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0907	02/02/2015	9,3	OPERATIVA
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0908	21/01/1998	26,5	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0909	28/06/1995	29,1	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0911	20/01/1998	26,5	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0918	05/08/1987	37,2	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	INSTRUCCIÓN	BELL 206	BELL 206	0922	28/08/1987	37,1	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 206	BELL 206	0921	28/08/1987	37,1	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 206	BELL 206	0924	12/07/1995	29,1	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0925	27/12/2010	13,4	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0926	17/12/2013	10,4	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0927	17/12/2013	10,4	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0928	31/03/2014	10,1	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0929	31/03/2014	10,1	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0930	28/09/2016	7,6	OPERATIVA

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

HELICOPTERO	PRENAL	BELL 407	BELL 407	0931	31/07/2020	3,7	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	PRENAL	BELL 412	BELL 412	0801	18/03/1999	25,4	OPERATIVA
HELICOPTERO	PRENAL	HUHGE S 500	HUHGES 500	0104	16/01/1991	33,7	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	PRENAL	HUHGE S 500	HUHGES 500	0106	29/05/2009	15,0	OPERATIVA
AVION	INSTRUCCIÓN	C-152	C-152	0263	14/04/1999	25,3	SIN AFECTACION
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0264	09/11/2021	2,4	OPERATIVA
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0265	25/08/2009	14,8	SIN AFECTACION
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0266	10/02/2010	14,3	OPERATIVA
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0267	10/02/2010	14,3	OPERATIVA
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0268	10/09/2018	5,6	SIN AFECTACION
AVION	INSTRUCCIÓN	C-172	C-172	0269	09/11/2021	2,4	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	PIPER	PIPER	0230	13/01/2009	15,4	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	PIPER	PIPER	0232	14/09/2009	14,7	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	KING 300	0208	11/09/1997	26,9	MANTENIM IENTO
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	KING 300	0255	23/11/2006	17,6	MANTENIM IENTO
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	B-1900	0237	08/04/2008	16,2	OPERATIVA
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	B-1900	0238	03/12/2008	15,5	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	B-1900	0250	25/04/2019	5,0	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	B-1900	0251	18/04/2019	5,0	OPERATIVA

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	B-1900	0252	08/09/2022	1,6	OPERATIVA
AVION	INTELIGENC IA	BEECH CRAFT	KING 200	0206	11/03/2013	11,2	SIN AFECTACIO N
AVION	INTELIGENC IA	BEECH CRAFT	KING 200	0236	25/08/2007	16,8	MANTENIM IENTO
AVION	INTELIGENC IA	BEECH CRAFT	KING 200	0239	22/06/2010	13,9	SIN AFECTACIO N
AVION	PRENAL	BEECH CRAFT	KING 350	0204	01/12/2012	11,5	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	C-208	C-208	0216	11/06/2004	20,1	MANTENIM IENTO
AVION	CONVENIO INL	C-208	C-208	0253	19/01/2005	19,4	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	C-208	C-208	3018	31/03/2016	8,1	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	C-208	C-208	3019	31/03/2016	8,1	OPERATIVA
AVION	INTELIGENC IA	C-208	C-208	0254	26/02/2018	6,1	MANTENIM IENTO
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0247	05/09/2018	5,6	SIN AFECTACIO N
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0282	21/08/1980	44,2	MANTENIM IENTO
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0285	04/12/2012	11,5	SIN AFECTACIO N
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0287	21/04/1999	25,3	SIN AFECTACIO N
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0288	01/05/2001	23,2	SIN AFECTACIO N

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

AVION	PRENAL	C-206	C-206	0289	06/02/2009	15,3	OPERATIVA
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0290	01/05/2001	23,2	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	C-206	C-206	0292	06/02/2009	15,3	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	TWIN OTTER	DCH-6	0201	20/01/1998	26,5	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	TWIN OTTER	DCH-6	0202	20/01/1998	26,5	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0241	22/10/2009	14,6	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0242	27/04/2014	10,0	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0243	15/04/2015	9,1	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0244	12/01/2017	7,3	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0245	10/01/2018	6,3	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	ATR-42	ATR-42	0271	14/06/2018	5,8	SIN AFECTACION
AVION	PRENAL	EMBR AGER	LEGAC Y-600	0276	12/04/2023	1,0	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	DC3- TP	DC3-TP	0213	31/07/1998	26,0	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	DC3- TP	DC3-TP	0256	17/12/2004	19,5	MANTENIMIENTO
AVION	PRENAL	DC3- TP	DC3-TP	0258	21/04/2006	18,2	MANTENIMIENTO

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

AVION	PRENAL	DASH 8	DASH 8	0248	03/07/2019	4,8	OPERATIV A
AVION	PRENAL	DASH 8	DASH 8	0259	14/10/2011	12,6	MANTENI MIENTO
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0221	31/10/1997	26,8	SIN AFECTACI ON
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0222	31/10/1997	26,8	SIN AFECTACI ON
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0224	11/11/2001	22,7	SIN AFECTACI ON
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0227	17/01/2005	19,4	SIN AFECTACI ON
AVION	PRENAL	C-26 PAX	C-26 PAX	0246	14/06/2018	5,8	SIN AFECTACI ON
AVION	PRENAL	C-26 INT	C-26 INT	0228	14/07/2006	17,9	SIN AFECTACI ON
AVION	PRENAL	C-26 INT	C-26 INT	0229	16/10/2008	15,6	SIN AFECTACI ON
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0702	13/08/1999	25,0	OPERATIV A
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0706	02/11/1999	24,7	SIN AFECTACI ON
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0708	02/11/1999	24,7	SIN AFECTACI ON
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0714	14/09/2000	23,9	MANTENI MIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0717	06/12/2000	23,6	SIN AFECTACI ON

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0718	06/12/2000	23,6	OPERATIV A
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0722	15/03/2001	23,3	MANTENI MIENTO
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0727	29/11/2001	22,6	OPERATIV A
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0733	04/06/1996	28,2	SIN AFECTACI ON
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0734	11/08/1992	32,1	OPERATIV A
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0736	14/09/2000	23,9	OPERATIV A
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0737	04/02/2007	17,4	OPERATIV A
HELICOPTER O	CONVENIO INL	HUEY II	HUEY II	0740	04/02/2007	17,4	OPERATIV A
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0482	11/06/1983	41,4	SIN AFECTACI ON
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0483	24/01/1998	26,5	OPERATIV A
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0486	30/07/1986	38,2	SIN AFECTACI ON
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0488	15/12/1994	29,7	SIN AFECTACI ON
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0490	15/12/1994	29,7	OPERATIV A
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0494	28/02/1997	27,4	OPERATIV A
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0495	28/02/1997	27,4	MANTENI MIENTO
HELICOPTER O	PRENAL	BELL 212	BELL 212	0497	03/07/1986	38,3	SIN AFECTACI ON

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0600	02/11/1999	24,7	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0601	02/11/1999	24,7	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0602	02/11/1999	24,7	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0603	28/03/2000	24,3	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0604	28/03/2000	24,3	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0606	27/07/2001	23,0	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0607	27/07/2001	23,0	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0609	08/03/2013	11,2	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 L	0610	08/03/2013	11,2	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0611	14/03/2017	7,1	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0612	14/03/2017	7,1	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0613	15/04/2017	7,0	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0614	15/04/2017	7,0	SIN AFECTACION
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0615	15/04/2017	7,0	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0616	29/07/2017	6,7	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0617	29/07/2017	6,7	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0618	29/07/2017	6,7	MANTENIMIENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0619	15/07/2017	6,8	MANTENIMIENTO

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0620	15/07/2017	6,8	MANTENIMI ENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0621	19/09/2022	1,5	MANTENIMI ENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0622	19/09/2022	1,5	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0623	19/09/2022	1,5	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0624	01/10/2022	1,5	MANTENIMI ENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0625	29/09/2022	1,5	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0626	29/09/2022	1,5	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0627	01/10/2022	1,5	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0628	14/09/2023	0,5	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0629	14/09/2023	0,5	MANTENIMI ENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0630	14/09/2023	0,5	MANTENIMI ENTO
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0631	05/11/2023	0,4	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0632	05/11/2023	0,4	OPERATIVA
HELICOPTERO	CONVENIO INL	UH60	UH60 A	0633	05/11/2023	0,4	MANTENIMI ENTO
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4002	28/12/2016	7,3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4006	28/12/2016	7,3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4010	28/12/2016	7,3	MANTENIMI ENTO
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4011	28/12/2016	7,3	OPERATIVA

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4013	28/12/2016	7,3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4014	28/12/2016	7,3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4015	28/12/2016	7,3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4018	28/12/2016	7,3	OPERATIVA
AVION	CONVENIO INL	AT 802	AT 802	4019	18/07/2017	6,8	MANTENIMI ENTO

Ejército Nacional

FLOTA	AEROVANES OPERATIVAS	AERONAVES NO OPERATIVAS	TOTAL AERONAVES	EDAD PROMEDIO
S07i	7	0	7	12
UH-60L	41	5	46	20
MI-17	9	11	20	19
HI-IEY II	26	8	34	55
UH-1N	9	5	14	53
CARAVAN C-208	8	0	8	12
King B	8	1	9	36
ANTONOV	2	0	2	33
TWIN COMANDER	2	3	5	44
C-212	1	2	3	48
TOTAL	113	35	148	32.5

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024)

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Armada Nacional

IT	FLOTA	ANO DE FABRICACIÓN	TEMPO DE SERVICIO	ACTIVA
1	B 350I	2011	4612 días	SI
2	C-90	1975	2389 días	NO
3	C-90A	1983	912 días	NO
4	B-360EX	2021	779 días	SI
5	AS-555SN	1997	8903 días	SI
6	AS-365N3	2004	9309 días	NO
7	AS-365N3	2004	8903 días	NO
8	B-212	1975	8934 días	SI
9	BELL-412SP	1988	8934 días	NO
10	BELL-412SP	1982	5281 días	SI
11	UH-1N	1971	5281 días	NO
12	UH-1N	1971	5281 días	SI
13	UH-1N	1971	5281 días	SI
14	BELL-412EP	2013	4093 días	SI
15	BELL-412EP	2013	3912 días	NO
16	BELL-412EP	2013	3697 días	NO
17	BELL-412EP	2013	3697 días	SI
18	BELL-412EP	2018	779 días	SI
19	C-206	1977	7350 días	SI
20	C-206	1986	7412 días	SI
21	C-206	1979	5373 días	NO
22	C-206	1983	6834 días	SI
23	C-208B	2003	7442 días	SI
24	C-208B	2006	6530 días	SI
25	C-208B-EX	2014	3697 días	SI
26	ATR 42-320	1993	2998 días	SI
27	CN 235-200M	1990	7321 días	SI
28	CN 235-300M	2010	4946 días	NO

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024)

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Fuerza Aérea Colombiana

Z	TOTAL AERONAVES	TIPO DE AERONAVE	TIEMPO DE SERVICIO FAC (promedio / años)
A-29	24	ALA FIJA	16,4
AC-47T	6	ALA FIJA	38,6
AH-60L IV	12	ALA ROTATORIA	24,4
ARAVA	0	ALA FIJA	/
AW139	1	ALA ROTATORIA	2,7
B-206	12	ALA ROTATORIA	16,5
B-212	9	ALA ROTATORIA	34
B-412	1	ALA ROTATORIA	39
B737-400	2	ALA FIJA	7,7
B737-700	3	ALA FIJA	7,7
B737-700 BBJ	1	ALA FIJA	7,7
B-767	1	ALA FIJA	14,9
C-130	6	ALA FIJA	42,6
C-172S	10	ALA FIJA	1,8
C-182	1	ALA FIJA	16,6
C-208	17	ALA FIJA	16,3
C-212	3	ALA FIJA	23,9
C-295	6	ALA FIJA	13,9
C-337	0	ALA FIJA	/
C-525A	1	ALA FIJA	5,2
C-90 GTX	4	ALA FIJA	9
C-95	2	ALA FIJA	31,2
CN-235	2	ALA FIJA	26
E-135	2	ALA FIJA	7,3
F-28	1	ALA FIJA	21,9
FVR 90	0	ALA FIJA	1,2
HERMES-450	5	NO TRIPULADA	9,7

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

HERMES-900	2	NO TRIPULADA	8,2
HUEY II	37	ALA ROTATORIA	12
KFIR	18	ALA FIJA	30,5
NIGHT EAGLE	9	NO TRIPULADA	10,2
OH-13	1	ALA ROTATORIA	28
S-10VT	2	ALA FIJA	8,2
SA-237	6	ALA FIJA	25,1
SCAN EAGLE	16	NO TRIPULADA	9,6
SK-350	9	ALA FIJA	15,8
SR-560	5	ALA FIJA	20,4
SZD-54-2			
PERKOZ	1	ALA FIJA	6,2
T-27	12	ALA FIJA	31,2
T-37	0	ALA FIJA	14,8
T6-C	7	ALA FIJA	1,9
T-90	21	ALA FIJA	10,7
TH-67	59	ALA ROTATORIA	7,3
U-6A	0	ALA FIJA	57,7
UH-1H	1	AIA ROTATORIA	34,5
UH-60 L	13	AIA ROTATORIA	24,4
TOTAL	351		

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024)

4. Accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública

Desde 2018 hasta mayo de 2024 se han registrado 26 accidentes que involucraron accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública:

Ejército Nacional

No	FECHA	TIPO AERONAVE	CAUSA PROBABLE	Daños Aeronave
----	-------	---------------	----------------	----------------

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

1	16-ENE-18	MI-17	FACTOR HUMANO	Aeronave incinerada pérdida total
2	19-OCT-18	UH-60L	FACTOR HUMANO	Daño 04 palas rotor principal, daños en tren de potencia
3	17-JUL-19	MI-17	FACTOR HUMANO	Daño estructural pérdida total aeronave
4	18-JUL-19	B-200	FACTOR HUMANO	Daños tren de aterrizaje, daño estructural
5	21-JUL-20	UH-60L	FACTOR HUMANO	Daños plano derecho motor numero 2 daño estructural pérdida total aeronave
6	11-OCT-20	UH-1H II	FACTOR HUMANO	Daño estructural - pérdida total aeronave
7	19-MAR-23	UH-1N	FACTOR MÁQUINA	Daño estructural - pérdida total aeronave
8	15-OCT-23	MI-17	EN INVESTIGACIÓN	Aeronave incinerada
9	05-FEB-24	UH-60L	EN INVESTIGACIÓN	Daño estructural - pérdida total aeronave
10	29-ABR-24	MI-17	EN INVESTIGACIÓN	Pérdida total Aeronave

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024)

Armada Nacional

IT	FECHA	AERONAVE Y MATRICULA	DESCRIPCION	CAUSA	AFECTACIONES
1	10/07/2020	Avión C-208 ARC433	Salida de la pista del Aeropuerto de Guapi - Cauca	Condición de hidroplaneo por lluvia sobre la estación	Golpe de las palas de la helice contra el terreno y parada súbita del motod. Sin afectaciones al personal

Juan Manuel Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

2	4/11/2020	Helicóptero UH1N ARC 223	Golpe de la aeronave contra la pista del aeropuerto Guaymaral - Bogotá, en desarrollo de turno de instrucción y entrenamiento para la calificación de un Piloto Comandante	Falta de reacción de la tripulación, acompañada de factores ambientales y de planificación del rendimiento de la aeronave en altura	Pérdida total de la aeronave y 1 herido de la tripulación
---	-----------	--------------------------	--	---	---

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024)

Policía Nacional

ACCIDENTES DE AERONAVES				
NO.	FECHA	AERONAVE	CAUSA	AFECTACIONES GENERADAS A LAS AERONAVES
1	28/04/2018	PNC 0603	RAMP Suceso ocurrido durante operaciones de servicio en tierra	TIP CAP: exceden los límites de reparación.
2	2/05/2018	PNC 0203	Fallo o mal funcionamiento de sistema/componente (grupo motor) (SCF-PP).	Pérdida (destrucción) total de la aeronave
3	25/03/2020	PNC 0721	CTOL Colisión con obstáculo(s) durante el despegue o el aterrizaje mientras la aeronave está en el aire.	Daños en las palas del rotor principal, daños en los puntos de soporte de la transmisión, daños en los tubos de control, rajaduras en el deck central.
4	17/06/2020	PNC 0744	LALT (Operaciones a Baja Altitud)	Abolladuras en las palas del rotor principal.
5	29/07/2020	PNC 4011	LOC-G/RE: Perdida de control en tierra / excursión de pista	Daño estructural de la aeronave, Tren principal derecho presenta doblamiento parte interna de la estructura, fuselaje presenta fractura en la estructura tubular en varios puntos.
6	21/01/2021	PNC 0284	Contacto anormal con la pista (ARC)	Daños sufridos en hélice, conjunto tren de nariz, daños sufridos en la pared de fuego y daños sufridos en la bancada del motor.
7	25/01/2021	PNC 0742	CTOL Colisión con	Abolladuras profundas en las palas, reemplazo del tren de

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

			obstáculo(s) durante el despegue o el aterrizaje.	aterrizaje.
8	24/02/2021	PNC 0233	RE (Excursión de Pista)	Daños estructurales en la parte frontal e inferior del fuselaje, tren de aterrizaje delantero, torsión de las hélices de los dos motores.
9	30/052021	PNC 0741	SCF- PP (Falla de Componente o Sistema - Grupo Motor) / LOC - I (Pérdida de Control en Vuelo)	Pérdida (destrucción) total de la aeronave
10	3/06/2021	PNC 0905	SFC-PP (Falla o mal funcionamiento del sistema/componente (grupo motor)	Ninguno
11	27/07/2021	PNC 0261	LOG-I (Perdida de Control en Vuelo) F-POST (Fuego Post-Impacto)	Pérdida (destrucción) total de la aeronave
12	28/07/2021	PNC 0609	LOC-I (Perdida de control en vuelo)	Aeronave sufre volcamiento a la derecha por la inestabilidad del terreno, ocasionando daños mayores, rotura del estabilizador, fractura de sus palas, abolladuras en fuselaje y demás daños.
13	20/11/2021	PNC 0715	UIMC (Vuelo no planeado en condiciones de vuelo instrumental - IMC) / CFIT (Vuelo controlado o hacia el terreno)	Pérdida (destrucción) total de la aeronave
14	22/02/2024	PNC 0614	Por determinar - a la fecha se encuentra en investigación técnica.	Pérdida (destrucción) total de la aeronave

(MinDefensa. Oficio RS20240521069517. 21 de mayo de 2024)

Como puede observarse, en los últimos años se han presentado numerosos accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública de manera reiterada.

De hecho, a diferencia de los aviones comerciales, que por normatividad internacional deben tener un sistema de grabación y de registro de vuelo³, los aviones y helicópteros

³ <https://www.eltiempo.com/tecnosfera/novedades-tecnologia/cajas-negras-de-los-aviones-diez-cosas-que-no-sabia-666157#:~:text=Seg%C3%BAn%20las%20normas%20de%20aviaci%C3%B3n,de%20seguridad%20capacitado%20para%20ello.>

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

de la Fuerza Pública, salvo excepciones como el MI-17, no cuentan con el sistema de registro, o “caja negra”, que permita facilitar y coadyuvar en una investigación aérea.

Debido a esta razón, este proyecto de ley busca que la implementación de este sistema de grabación y almacenamiento de voz sea obligatoria para las aeronaves de la Fuerza Pública de tal forma que, las Fuerzas Militares y de Policía puedan utilizar las grabaciones como principal herramienta para determinar factores claves en una investigación de un accidente aéreo, entre otras, por las siguientes razones.

1. Mejora en la Investigación de Accidentes: La grabación de voces en la cabina proporcionaría datos cruciales sobre las decisiones y acciones de la tripulación durante un vuelo. Esto puede ayudar a identificar causas de accidentes y mejorar la seguridad aérea.

2. Transparencia y Responsabilidad: La implementación de estas grabaciones fomentaría una mayor transparencia en las operaciones de aeronaves de estado. En caso de incidentes, las grabaciones permitirían esclarecer lo sucedido, ayudando a mantener la confianza del público en las instituciones.

3. Prevención de Incidentes Futuros: Analizar grabaciones de audio de vuelos previos podría revelar patrones de comportamiento que contribuyan a accidentes, permitiendo a las autoridades implementar medidas preventivas efectivas.

4. Comparativa con la Aviación Comercial: La aviación comercial ya cuenta con sistemas de grabación de voz en la cabina (CVR). Implementar sistemas similares en aeronaves de Estado permitiría un estándar de seguridad más elevado, alineándose con las mejores prácticas de la industria.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

5. Fortalecimiento del Marco Normativo: Un marco legal que regule la grabación y almacenamiento de estas voces establecería protocolos claros sobre el uso y acceso a la información, protegiendo la privacidad de la tripulación y garantizando que los datos se utilicen exclusivamente para fines de investigación.

6. Tecnología y Eficiencia: Con los avances tecnológicos, la grabación y almacenamiento de audio se ha vuelto más accesible y asequible. Esto permitiría una implementación eficiente sin requerir grandes inversiones.

7. Colaboración Interinstitucional: Establecer un sistema de grabación en aeronaves de Estado puede facilitar la cooperación internacional en investigaciones de accidentes, permitiendo un intercambio de información más fluido con otras Fuerzas y la Policía Nacional.

Por otro lado, y de la mano de las anteriores disposiciones el proyecto busca que los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública donde hubiese fallecido cualquier persona, sin importar el estado de la aeronave, sea investigado por un Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes Aéreos conformado como mínimo, por dos expertos de cada Fuerza y la Policía Nacional especializados en investigación de accidentes aéreos, lo cual permitirá que haya independencia e imparcialidad en la elaboración del informe final que determine las verdaderas causas de un accidente.

La creación de un Comité Interinstitucional de Investigación de Accidentes Aéreos en rango legal, es un paso esencial hacia una mayor seguridad y responsabilidad en la aviación. Al promover la cooperación entre instituciones y asegurar un enfoque integral en la investigación de accidentes, se pueden identificar mejor las causas y prevenir futuros incidentes, protegiendo así a los pasajeros y la comunidad en general.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

Finalmente, la iniciativa establece que el Ministerio de Defensa estará en la obligación de entregar el informe de la investigación del accidente aéreo que realice el comité a las Comisiones Segundas del Congreso de la República, lo cual permitirá que el legislativo, en cumplimiento de su labor constitucional de adelantar control público, lleve a cabo un seguimiento a la actuación de las diferentes Fuerzas del Estado con capacidad aérea.

Estas medidas permitirán proteger la vida de los pilotos, tripulantes y tropas que dependen de las aeronaves de la Fuerza Pública, al igual que facilitará el desarrollo de investigaciones sólidas y transparentes para determinar las verdaderas causas de estos accidentes.

5. Impacto fiscal

De acuerdo a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 y la jurisprudencia de la Corte Constitucional⁴, de manera paralela a la radicación del presente proyecto de ley se solicitará al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que emita el concepto de impacto fiscal de la iniciativa de conformidad con las reglas establecidas por la Corte Constitucional.

Sin embargo, teniendo en cuenta que la implementación del sistema de grabación y almacenamiento de voz en vuelo puede acarrear costos adicionales para el sector defensa en el Presupuesto General de la Nación, en el proyecto de ley se establece que el Gobierno Nacional definirá su implementación progresiva, la cual no podrá ser superior a tres (3) años a partir de la entrada en vigencia de la Ley.

⁴ Véase, entre otras, la sentencia C-161/24.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

6. Conflicto de intereses

De conformidad con lo previsto en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, se considera que el presente proyecto de ley no genera un conflicto de interés para los congresistas, toda vez que no constituye un beneficio actual, particular y directo:

“ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

PARÁGRAFO 1. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 2. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

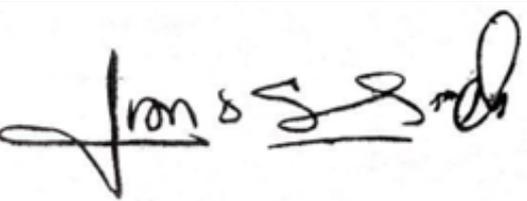
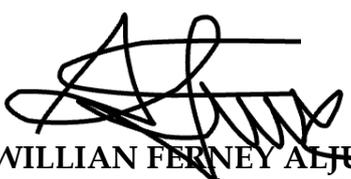
PARÁGRAFO 3. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992”.

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

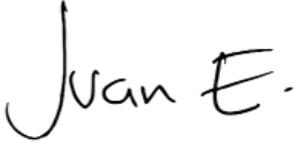
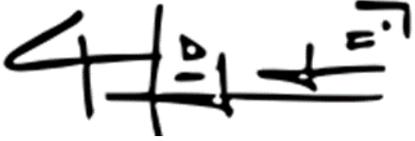
Sin embargo, las anteriores consideraciones no eximen a los congresistas para que, de considerarlo pertinente, presenten ante la comisión o plenaria las circunstancias fácticas por las cuales estarían inmersos en una causal de conflicto de intereses.

Cordialmente,

 <p>JUAN MANUEL CORTÉS DUEÑAS Representante a la Cámara por Santander</p>	 <p>GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ Senador de la República</p>
 <p>JUAN CARLOS WILLS OSPINA Representante a la Cámara por Bogotá</p>	 <p>JUAN DANIEL PEÑUELA C Representante a la Cámara de Nariño</p>
 <p>ANDRÉS FELIPE JIMÉNEZ VARGAS Representante a la Cámara Circunscripción Antioquia Partido Conservador</p>	 <p>WILLIAN FERNEY ALJURE MARTÍNEZ Representante a la Cámara CITREP No. 7 Meta - Guaviare</p>

Juan
Manuel
Cortés

REPRESENTANTE A
LA CÁMARA POR
SANTANDER

 <p>OSCAR BARRETO QUIROGA Senador de la República</p>	 <p><small>FIRMA AUTORIZADA COALICIÓN PL REPRESENTANTE MARY PERDOMO 22-10-2024</small> MARY ANNE ANDREA PERDOMO Representante por Santander Congreso de la República mary.perdomo@camara.gov.co</p>
 <p>ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.</p>	 <p>JUAN ESPINAL Representante a la Cámara Partido Centro Democrático</p>
 <p>ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara por Vichada Partido de la U</p>	