

Bogotá D.C., abril de 2025

Secretario

JUAN CARLOS RIVERA PEÑA

Comisión Segunda de la H. Cámara de Representantes

Ciudad

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEGUNDA
Nombre: Margadila Sánchez
Fecha: 02-04-25 Hora: 10:55 am
Radicado: 916

Referencia. - Informe de ponencia en primer debate para el Proyecto de Ley 426 de 2024 Cámara, "Por medio de la cual se fortalece la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública y se dictan otras disposiciones"

Respetado Secretario:

En consideración con lo dispuesto en el artículo 153 de la Ley 5 de 1992 y en cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, nos permitimos rendir informe de **PONENCIA POSITIVA** para primer debate del Proyecto de Ley 426 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se fortalece la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública y se dictan otras disposiciones"

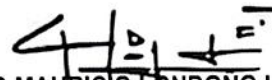
Cordialmente



DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ

Representante a la Cámara

Ponente



ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO

Representante a la Cámara

Ponente

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 – 68
Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá D.C.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 426 DE 2024 CÁMARA

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 426 de 2024 Cámara fue radicado el día 11 de noviembre de 2024 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes por el H.R Juan Manuel Cortés Dueñas acompañado por los H.R. Juan Carlos Wills Ospina, Juan Daniel Peñuela Calvache, Andrés Felipe Jiménez Vargas, William Ferney Aljure Martínez, Mary Anne Andrea Perdomo, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Juan Fernando Espinal Ramírez, Álvaro Mauricio Londoño Lugo y los H.S Germán Alcides Blanco Álvarez y Óscar Barreto Quiroga, siendo publicado en la Gaceta del Congreso No. 1987 de 2024.

El día 05 de diciembre de 2024 la Secretaría de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes mediante Oficio No. CSCP. 379/2024 (IS) nos designa a los H.R David Alejandro Toro Ramírez (coordinador) y Álvaro Mauricio Londoño Lugo como ponentes del mencionado proyecto de ley, motivo por el cual procedemos a rendir informe de ponencia.

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

3. 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 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.
- 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, participa 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 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

¹Fuerza 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.

²Fuerza 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

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.

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.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

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.

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.

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.

La presente iniciativa legislativa busca generar medidas para fortalecer la investigación cuando se dan casos de accidentes aéreos en la Fuerza Pública mediante dos medidas: primero, la instalación de una "caja negra" en todas las aeronaves de la Fuerza Pública; segundo, mediante la creación de un comité interinstitucional de investigación que se activará cuando se presenten accidentes con pérdidas de vidas humanas.

Para la elaboración de la presente ponencia se solicitó concepto al Ministerio de Defensa, solicitud que fue respondida el día 05 de febrero de 2025 por la cartera mediante oficio con radicado NO. RS20250205021238 en la cual indican que "(...) los asuntos de los que trata el Proyecto están siendo revisados por esta cartera para valorar si el mismo requiere observaciones del sector. Una vez concluya dicha revisión, se presentarán las respectivas observaciones a la célula legislativa en la que se encuentra en trámite la iniciativa." A la fecha de presentación de este informe de ponencia no recibió comunicación posterior por parte del Ministerio.

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto del Proyecto de ley radicado	Texto propuesto para primer debate	Comentario
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	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 <u>única y exclusivamente</u> 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	

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. 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.	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. 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 1. 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. Parágrafo 2. Las disposiciones del presente	
---	--	--

	<u>artículo no serán aplicables a las aeronaves de la Fuerza Pública que, por la naturaleza de su misión, sean utilizadas en actividades que requieran reserva. La exclusión de estas aeronaves deberá estar debidamente justificada y autorizada por la autoridad competente bajo lineamientos establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional, garantizando el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 1712 de 2014 sobre información reservada y clasificada, la Ley 1621 de 2013 sobre reserva de la información de inteligencia y contrainteligencia y demás normas sobre información reservada por motivo de seguridad nacional.</u>	
--	---	--

6. IMPACTO FISCAL

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 estipula que los proyectos de ley deberán contener en la exposición de motivos el posible impacto fiscal de la iniciativa legislativa propuesta. Frente a la materia, la Corte Constitucional se ha pronunciado en diferentes sentencias. Una de estas, la sentencia C-502 de 2007, expresó que los requisitos establecidos en el artículo 7° de la norma previamente citada se constituyen como instrumentos de racionalización de la actividad legislativa que no pueden limitar el ejercicio de la función legislativa por parte del Congreso de la República ni pueden otorgar un poder de veto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público en relación con el trámite y aprobación de los proyectos de ley, pues ello vulneraría la autonomía del legislador y el principio de separación de las ramas del poder público.

Así mismo, señaló que es el Ministerio de Hacienda y Crédito Público el principal responsable de cumplir los requisitos establecidos en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003:

“Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 – 68
Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá D.C.

como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, **pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del ministro de Hacienda.** Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el ministro de Hacienda" (subrayado fuera del original).

7. CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir preliminarmente que la misma no representa un conflicto de interés para los ponentes, ni para los Congresistas que participen en su trámite, dado su alcance general y abstracto.

Lo anterior, sin perjuicio de la libertad que le asiste a todo congresista para declararse impedido por advertir que de la Ley pueda resultar un beneficio particular, actual y directo, a su favor, de su cónyuge o compañero (a) permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

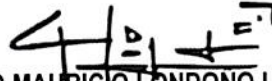
8. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos a los Honorables miembros de la Comisión Segunda de Cámara **DAR PRIMER DEBATE** y aprobar el Proyecto de Ley No. 426/24 Cámara "Por medio de la

cual se fortalece la investigación de los accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública y se dictan otras disposiciones", conforme al texto propuesto.



DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Ponente



ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO
Representante a la Cámara
Ponente

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 – 68
Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá D.C.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEGUNDA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 426 DE 2024 CÁMARA

“Por medio de la cual se fortalece la investigación de los accidentes de la fuerza pública y se dictan otras disposiciones”

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. 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 única y exclusivamente 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.

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 1. 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.

Parágrafo 2. Las disposiciones del presente artículo no serán aplicables a las aeronaves de la Fuerza Pública que, por la naturaleza de su misión, sean utilizadas en actividades que requieran reserva. La exclusión de estas aeronaves deberá estar debidamente justificada y autorizada por la autoridad competente bajo lineamientos establecidos por el Ministerio de Defensa Nacional, garantizando el cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 1712 de 2014 sobre información reservada y clasificada, la Ley 1621 de 2013 sobre reserva de la información de inteligencia y contrainteligencia y demás normas sobre información reservada por motivo de seguridad nacional.

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.

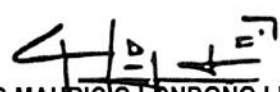
La Autoridad Aeronáutica de Aviación del Estado ejercerá la secretaría técnica del Comité.

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 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.



DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Ponente



ÁLVARO MAURICIO LONDONO LUGO
Representante a la Cámara
Ponente