**PROYECTO DE LEY \_\_\_\_ DE 2025**

**“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.

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.** Créese 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 perdida 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.

Cordialmente,



**JUAN MANUEL CORTÉS DUEÑAS**

Representante a la Cámara por Santander

Bogotá D.C., 22 de julio de 2025

Doctor

**JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO**

Presidente

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**

Ciudad

**PROYECTO DE LEY \_\_\_\_ DE 2025**

**“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 vozque 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.

**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 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 Estado[[1]](#footnote-1)”.*

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 investigativo[[2]](#footnote-2)”.*

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 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.

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.

Policía Nacional

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE ALA** | **TIPO DE USO PRINCIPAL** | **LÍNEA** | **EQUIPO** | **PNC** | **FECHA LLEGADA A LA POLICIA** | **AÑOS SERVICIO** | **Clasificacion 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 | OPERATIVAATIVA |
| 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 |
| 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 | HUHGES 500 | HUHGES 500 | 0104 | 16/01/1991 | 33,7 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | PRENAL | HUHGES 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 | BEECHCRAFT | KING 300 | 0208 | 11/09/1997 | 26,9 | MANTENIMIENTO |
| AVION | PRENAL | BEECHCRAFT | KING 300 | 0255 | 23/11/2006 | 17,6 | MANTENIMIENTO |
| AVION | PRENAL | BEECHCRAFT | B-1900 | 0237 | 08/04/2008 | 16,2 | OPERATIVA |
| AVION | PRENAL | BEECHCRAFT | B-1900 | 0238 | 03/12/2008 | 15,5 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | BEECHCRAFT | B-1900 | 0250 | 25/04/2019 | 5,0 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | BEECHCRAFT | B-1900 | 0251 | 18/04/2019 | 5,0 | OPERATIVA |
| AVION | PRENAL | BEECHCRAFT | B-1900 | 0252 | 08/09/2022 | 1,6 | OPERATIVA |
| AVION | INTELIGENCIA | BEECHCRAFT | KING 200 | 0206 | 11/03/2013 | 11,2 | SIN AFECTACION |
| AVION | INTELIGENCIA | BEECHCRAFT | KING 200 | 0236 | 25/08/2007 | 16,8 | MANTENIMIENTO |
| AVION | INTELIGENCIA | BEECHCRAFT | KING 200 | 0239 | 22/06/2010 | 13,9 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | BEECHCRAFT | KING 350 | 0204 | 01/12/2012 | 11,5 | OPERATIVA |
| AVION | CONVENIO INL | C-208 | C-208 | 0216 | 11/06/2004 | 20,1 | MANTENIMIENTO |
| 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 | INTELIGENCIA | C-208 | C-208 | 0254 | 26/02/2018 | 6,1 | MANTENIMIENTO |
| AVION | PRENAL | C-206 | C-206 | 0247 | 05/09/2018 | 5,6 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-206 | C-206 | 0282 | 21/08/1980 | 44,2 | MANTENIMIENTO |
| AVION | PRENAL | C-206 | C-206 | 0285 | 04/12/2012 | 11,5 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-206 | C-206 | 0287 | 21/04/1999 | 25,3 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-206 | C-206 | 0288 | 01/05/2001 | 23,2 | SIN AFECTACION |
| 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 | EMBRAGER | LEGACY-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 |
| AVION | PRENAL | DASH 8 | DASH 8 | 0248 | 03/07/2019 | 4,8 | OPERATIVA |
| AVION | PRENAL | DASH 8 | DASH 8 | 0259 | 14/10/2011 | 12,6 | MANTENIMIENTO |
| AVION | PRENAL | C-26 PAX | C-26 PAX | 0221 | 31/10/1997 | 26,8 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-26 PAX | C-26 PAX | 0222 | 31/10/1997 | 26,8 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-26 PAX | C-26 PAX | 0224 | 11/11/2001 | 22,7 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-26 PAX | C-26 PAX | 0227 | 17/01/2005 | 19,4 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-26 PAX | C-26 PAX | 0246 | 14/06/2018 | 5,8 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-26 INT | C-26 INT | 0228 | 14/07/2006 | 17,9 | SIN AFECTACION |
| AVION | PRENAL | C-26 INT | C-26 INT | 0229 | 16/10/2008 | 15,6 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0702 | 13/08/1999 | 25,0 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0706 | 02/11/1999 | 24,7 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0708 | 02/11/1999 | 24,7 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0714 | 14/09/2000 | 23,9 | MANTENIMIENTO |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0717 | 06/12/2000 | 23,6 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0718 | 06/12/2000 | 23,6 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0722 | 15/03/2001 | 23,3 | MANTENIMIENTO |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0727 | 29/11/2001 | 22,6 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0733 | 04/06/1996 | 28,2 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0734 | 11/08/1992 | 32,1 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0736 | 14/09/2000 | 23,9 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0737 | 04/02/2007 | 17,4 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | HUEY II | HUEY II | 0740 | 04/02/2007 | 17,4 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | PRENAL | BELL 212 | BELL 212 | 0482 | 11/06/1983 | 41,4 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | PRENAL | BELL 212 | BELL 212 | 0483 | 24/01/1998 | 26,5 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | PRENAL | BELL 212 | BELL 212 | 0486 | 30/07/1986 | 38,2 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | PRENAL | BELL 212 | BELL 212 | 0488 | 15/12/1994 | 29,7 | SIN AFECTACION |
| HELICOPTERO | PRENAL | BELL 212 | BELL 212 | 0490 | 15/12/1994 | 29,7 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | PRENAL | BELL 212 | BELL 212 | 0494 | 28/02/1997 | 27,4 | OPERATIVA |
| HELICOPTERO | PRENAL | BELL 212 | BELL 212 | 0495 | 28/02/1997 | 27,4 | MANTENIMIENTO |
| HELICOPTERO | PRENAL | BELL 212 | BELL 212 | 0497 | 03/07/1986 | 38,3 | SIN AFECTACION |
| 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 |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | UH60 | UH60 A | 0620 | 15/07/2017 | 6,8 | MANTENIMIENTO |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | UH60 | UH60 A | 0621 | 19/09/2022 | 1,5 | MANTENIMIENTO |
| 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 | MANTENIMIENTO |
| 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 | MANTENIMIENTO |
| HELICOPTERO | CONVENIO INL | UH60 | UH60 A | 0630 | 14/09/2023 | 0,5 | MANTENIMIENTO |
| 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 | MANTENIMIENTO |
| 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 | MANTENIMIENTO |
| AVION | CONVENIO INL | AT 802 | AT 802 | 4011 | 28/12/2016 | 7,3 | OPERATIVA |
| 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 | MANTENIMIENTO |

Ejército Nacional

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **FLOTA** | **AEROVANES OPERATIVAS** | **AERONAVES ΝΟ****OPERATIVAS** | **TOTAL AERONAVES** | **EDAD PROMEDIO** |
| S07i | 7 | 0 | 7 | 12 |
| UH-60L | 41 | 5 | 46 | 20 |
| ΜΙ-17 | 9 | 11 | 20 | 19 |
| ΗΙ-ΙΕΥ ΙI | 26 | 8 | 34 | 55 |
| UH-1Ν | 9 | 5 | 14 | 53 |
| CARAVAN C-208 | 8 | 0 | 8 | 12 |
| King B | 8 | 1 | 9 | 36 |
| ΑΝΤΟΝΟV | 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)

Armada Nacional

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **IT** | **FLOTA** | **ANO DE****FABRICACIÖN** | **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)

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 |
| 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-54-2PERKOZ | 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 |
| ΤΗ-67 | 59 | ALA ROTATORlA | 7,3 |
| U-6Α | 0 | ALA FIJA | 57,7 |
| UH-1H | 1 | ΑΙΑ ROTATORlA | 34,5 |
| UΗ-60 L | 13 | ΑΙΑ ROTATORlA | 24,4 |
| ΤΟΤΑΙ | 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 | TIPOAERONAVE | CAUSAPROBABLE | Daños Aeronave |
| 1 | 16-ENE-18 | MI-17 | FACTOR HUMANO | Aeronave incineradapérdida total |
| 2 | 19-OCT-18 | UH-60L | FACTOR HUMANO | Daño 04 palas rotor principal, daños entren de potencia |
| 3 | 17-JUL-19 | MI-17 | FACTOR HUMANO | Daño estructuralpérdida total aeronave |
| 4 | 18-JUL-19 | B-200 | FACTOR HUMANO | Daños tren de aterrizaje, dañoestructural |
| 5 | 21-JUL-20 | UH-60L | FACTOR HUMANO | Daños plano derecho motor numero 2 daño estructural pérdidatotal 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 | ENINVESTIGACIÓN | Aeronave incinerada |
| 9 | 05-FEB-24 | UH-60L | EN INVESTIGACIÓN | Daño estructural –pérdida total aeronave |
| 10 | 29-ABR-24 | MI-17 | EN INVESTIGACIÓN | Pérdida totalAeronave |

(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 alpersonal |
| 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 unPiloto Comandante | Falta de reacción de la tripulación, acompañada de factores ambientales y de planificación del rendimiento de laaeronave 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 desistema/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 delrotor 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 variospuntos. |
| 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 labancada del motor. |
| 7 | 25/01/2021 | PNC 0742 | CTOL Colisión con obstáculo(s) durante el despegue o el aterrizaje. | Abolladuras profundas en las palas, reemplazo del tren deaterrizaje. |
| 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 lashélices 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 delsistema/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 dela 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 fuselajey demás daños. |
| 13 | 20/11/2021 | PNC 0715 | UIMC (Vuelo no planeado en condiciones de vuelo instrumental - IMC) / CFIT (Vuelo controlado o hacia elterreno) | Pérdida (destrucción) total de la aeronave |
| 14 | 22/02/2024 | PNC 0614 | Por determinar - a la fecha se encuentraen investigación técnica. | Pérdida (destrucción) total dela 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 vuelo[[3]](#footnote-3), los aviones y helicópteros 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 vozsea 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.

**5. Impacto fiscal**

De acuerdo a lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 y la jurisprudencia de la Corte Constitucional[[4]](#footnote-4), 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 vozen 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.

**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.*

*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”.*

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,



**JUAN MANUEL CORTÉS DUEÑAS**

Representante a la Cámara por Santander

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. [↑](#footnote-ref-1)
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 [↑](#footnote-ref-2)
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>. [↑](#footnote-ref-3)
4. Véase, entre otras, la sentencia C-161/24. [↑](#footnote-ref-4)