



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 638

Bogotá, D. C., jueves, 4 de junio de 2026

EDICIÓN DE 31 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariassenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 23 DE 2026

(abril 14)

Lugar de la sesión: Salón de sesiones de la Comisión Segunda

El Presidente, *Óscar Mauricio Giraldo Hernández*.

El Vicepresidente, *Manuel Antonio Virgüez Piraquive*.

El Secretario, *Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar*.

Siendo las 10:31 a. m., del martes catorce (14) de abril del 2026, se da inicio a la Sesión Ordinaria Mixta de la Comisión Segunda del Senado de la República, previa convocatoria realizada por el Secretario de la Comisión Segunda, doctor *Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar*.

El presidente de la Comisión Segunda del Senado, honorable Senador Óscar Mauricio Giraldo Hernández:

Saludar a todos los que nos acompañan, a los citados y citantes, a todos los que nos ven en directo

por el Canal RTVC y Canal del Congreso y todos los que nos siguen a través de las plataformas.

Darle un saludo muy especial al señor Ministro de Defensa, General Pedro Arnulfo Sánchez; al señor Comandante de las Fuerzas Militares, General Hugo Alejandro López, bienvenido siempre por acá; al Comandante del Ejército Nacional, Mayor General Royer Gómez, bienvenido mi General; al Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General Carlos Fernando Silva; y a los delegados de la Aeronáutica Civil, Coronel Álvaro Alejandro Avis, Director Técnico de Investigación de Accidentes, bienvenido Coronel; a todo el gabinete del Ministerio, doctora Alexandra y a todos los que la acompañan, señor secretario sírvase llamar a lista por favor.

El secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, honorable Senadores, llamado a lista.

CONTROL ASISTENCIA

HONORABLES SENADORES	ASISTE AL INICIO EN EL RECINTO	ASISTE AL INICIO EN LA PLATAFORMA	PRESENTA EXCUSA	ASISTE DURANTE EL TRANSCURSO	SIN ASISTENCIA Y SIN EXCUSA
Carreño Castro José Vicente	Presente				
Cepeda Castro Iván				En Plataforma	
Correa Jiménez Anto- nio José				En Plataforma	

HONORABLES SENADORES	ASISTE AL INICIO EN EL RECINTO	ASISTE AL INICIO EN LA PLATAFORMA	PRESENTA EXCUSA	ASISTE DURANTE EL TRANCURSO	SIN ASISTENCIA Y SIN EXCUSA
Echeverry Alvarán Nicolás Albeiro	Presente				
Flórez Schneider Gloria Inés			Excusa		
García Turbay Lidio Arturo			Excusa en funciones propias como presidente del Senado		
Giraldo Hernández Óscar Mauricio	Presente				
Holguín Moreno Paola Andrea	Presente				
Pérez Oyuela José Luis	Presente				
Quiroga Carrillo Jahel				En el Recinto	
Virgüez Piraquive Manuel Antonio				En Plataforma	
Señor Presidente, han contestado a lista cinco (5) honorables Senadoras y Senadores			Por lo cual, se constituye el <i>quorum</i> deliberatorio. Durante el transcurso de la sesión, se configura el <i>quorum</i> decisorio.		

El Presidente de la Comisión Segunda del Senado, honorable Senador Óscar Mauricio Giraldo Hernández:

Los invito para que demos inicio al debate, porque necesitamos constituir el *quorum* decisorio para aprobar el orden del día, le solicito Senador José Vicente Carreño, si me asiste en la presidencia, soy citante del debate, por favor.

Dirige la sesión como Presidente, el honorable Senador José Vicente Carreño Castro.

El secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, la secretaria registra la presencia de la Senadora Paola Holguín en el recinto, por lo cual se ha constituido el *quorum* decisorio, puede usted poner en consideración el orden del día inmediatamente sea leído.

El presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias, con los muy buenos días para todos los presentes, al señor Ministro, Comandante de las Fuerzas, Cúpula Militar, señores Senadores; sírvase leer el orden del día señor secretario para ponerlo en consideración, muchas gracias.

El secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, honorables Senadores.

ORDEN DEL DÍA
COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
DE RELACIONES EXTERIORES, SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL, COMERCIO EXTERIOR Y HONORES PATRIOS
Honorable Senado de la República
Sesión Ordinaria martes 14 de abril de 2026.
Hora: 9:00 a. m.

I
Llamado a lista y verificación del *quorum*

II
Debate de Control Político al Señor Ministro de Defensa Nacional, General Pedro Sánchez, al Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC), General Carlos Fernando Silva y al Director General de la Aeronáutica Civil, doctor Luis Alfonso Martínez Chimenty. De Conformidad con la **Proposición número 23 de 2026, Presentada por los honorables Senadores Óscar Mauricio Giraldo Hernández, Nicolás Echeverry Alvarán, Paola Andrea Holguín Moreno y José Luis Pérez Oyuela.**
Debate Control Político: Rendir informe detallado sobre las circunstancias, causas, responsabilidades y medidas adoptadas frente al accidente del Avión C-130 Hércules de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, ocurrido el lunes 23

de marzo de 2026, en jurisdicción de Puerto Leguizamo, Putumayo.

III

Anuncio proyectos de ley para discutir y votar en la próxima sesión

IV

Lo que propongan los honorables Senadores

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

En consideración el orden del día leído, se abre la discusión, anuncio que va a cerrarse, queda cerrado. Lo aprueba la Comisión.

El Secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, los honorables Senadores, sí aprueban el orden del día leído.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Siguiente punto del orden del día señor secretario.

El secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, honorables Senadores, siguiente punto del orden del día: debate de control político al señor Ministro de Defensa Nacional, Pedro Sánchez; al Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana FAC, General Carlos Fernando Silva; al Director de la Aeronáutica Civil, doctor Luis Alfonso Martínez. De conformidad con la Proposición número 23 de 2026, presentada por los honorables Senadores *Óscar Mauricio Giraldo Hernández; Nicolás Echeverry Alvarán, Paola Andrea Holguín Moreno y José Luis Pérez Oyuela.*

El presente debate, tiene como finalidad, recibir un informe detallado sobre las circunstancias, causas, responsabilidades y medidas adoptadas frente al accidente de la aeronave militar tipo Hércules, ocurrido en jurisdicción de Puerto Leguizamo, departamento del Putumayo.

Senadores presentes en el recinto, saludamos a los miles de colombianos que nos observan y siguen en estos momentos por el Canal de YouTube de la Comisión Segunda del Senado, por el Canal RTVC en vivo y en directo, por el Canal Congreso.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Primero, antes de dar el uso de la palabra a los citantes, contarles a los colombianos que se encuentran presentes en la Comisión; el señor Ministro de Defensa, General *Pedro Arnulfo Sánchez Suárez*; el Comandante de las Fuerzas Militares, General *Hugo Alejandro López*; el Comandante del Ejército Nacional, Mayor General *Royer Gómez Herrera*; el Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General *Carlos Fernando Silva*; de la Aeronáutica Civil, se había citado al Director.

Señor Secretario, pregunto si hay excusas, lo hago por tranquilidad de los citantes y de todos los Senadores.

El secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, llegó oportunamente la excusa con la debida justificación y la delegación del funcionario de la Aeronáutica Civil, quien se encuentra presente en la Comisión, desde tempranas horas de la mañana, señor Coronel *Álvaro Alejandro Avis Bello Vega*, Director Técnico de Investigación de Accidentes, con su venia me permito leer la excusa.

Señor Presidente, se registra la presencia en la plataforma de los Senadores *Cepeda Castro Iván y Correa Jiménez Antonio José.*

Interviene el honorable Senador Iván Cepeda Castro:

Mucho gusto secretario, saludo a todos los miembros de la Comisión.

El secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, asisten a la sesión, ocho (8) honorables Senadores, continúo con la lectura de la excusa.

Doctor

CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUÉLLAR.

Secretario General

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Congreso de la República.

Asunto: Delegación Asistencia a Citación Proposición número 23 del 2026. Debate de Control Político.

En atención a la citación al debate de control político convocado por los honorables Senadores, *Óscar Mauricio Giraldo Hernández; Nicolás Echeverry Alvarán; Paola Holguín Moreno y José Luis Pérez Oyuela*, de conformidad con la Proposición número 23 del 2026; mediante la cual se convoca al suscrito Director General de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, ante esta honorable Comisión, respetuosamente informo que para los temas relacionados específicamente con la investigación de accidentes de aviación, se delega la asistencia y la exposición técnica al Coronel *Álvaro Alejandro Avis Bello Vega*, Director Técnico de Investigación de Accidentes de la entidad.

Lo anterior, se fundamenta en el marco normativo internacional y nacional que atribuye a dicha dependencia, la competencia técnica, funcional y operativa en materia de investigación de accidentes aéreos, de conformidad con lo siguiente:

1. Fundamento normativo internacional. De acuerdo con el anexo 13 al Convenio sobre aviación civil internacional (OACI), relativo a la investigación de accidentes e incidentes de aviación, los Estados deben:

Designar una autoridad investigadora competente, independiente de las autoridades reguladas y operacionales.

Asegurar que dicha autoridad sea responsable exclusiva de dirigir, analizar y emitir conclusiones y recomendaciones de seguridad operacional, derivada de los accidentes e incidentes de aviación.

En cumplimiento de este estándar internacional, el responsable natural de responder técnicamente sobre estos asuntos en la autoridad especializada en investigación de accidentes.

2. Fundamento Normativo Misional - Aeronáutica Civil. En el ordenamiento jurídico colombiano, la competencia para la investigación de accidentes e incidentes aéreos, se encuentran atribuida a la Aeronáutica Civil, a través de su dependencia técnica especializada, conforme a:

Decreto número 1294 de 2021, por el cual se modifica la estructura de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil que asigna expresamente a la Dirección Técnica de Investigación de Accidentes, la función de investigar accidentes e incidentes de aviación civil, así como emitir los informes correspondientes.

Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), en especial las disposiciones que incorporan los estándares del anexo 13 de la (OACI), establecimiento que la investigación de accidentes tiene fines exclusivamente preventivos y de seguridad operacional y, debe ser adelantada por la autoridad técnica competente.

Las normas internas de la Aeronáutica Civil que definen que el Director Técnico de Investigación de Accidentes, es el responsable de representar institucionalmente a la entidad en asuntos técnicos relacionados con investigaciones de accidentes e incidentes aéreos.

En consecuencia, y observancia del principio de especialidad técnica y de los compromisos internacionales del Estado colombiano, en materia de seguridad operacional, el Director Técnico de Investigación de Accidentes se encuentra plenamente facultado para atender, sustentar y absolver los requerimientos relacionados con los asuntos objeto del debate de control político en lo referente a investigaciones de accidentes.

La presente delegación, se realiza sin perjuicio de la responsabilidad administrativa y política del Director General de la Aeronáutica Civil, tiene como finalidad garantizar una respuesta técnica y ajustada a la normativa vigente.

Cordialmente, *Luis Alfonso Martínez Chimenty*.
Director General (e).

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias Secretario, lo hacemos teniendo en cuenta la suma importancia de citación que tiene este debate, quiero preguntarles a los honorables Senadores citantes; especialmente a los Senadores *Óscar Mauricio Giraldo*, *Nicolás Echeverry*,

Paola Andrea Holguín y *José Luis Pérez*, si aceptan la excusa y la delegación del Director de la Aeronáutica Civil, para escuchar al Coronel *Álvaro Alejandro Avis*, Director Técnico de Investigación de Accidentes. Tiene la palabra el Senador *José Luis Pérez*.

Hace uso de la palabra el honorable Senador José Luis Pérez Oyuela:

Presidente, para los efectos que usted está preguntando; por supuesto, el coronel tiene dirección técnica que tiene que ver con accidentes; solo para recordarle a los miembros de la sesión, especialmente a los citantes, que lo que vamos a revisar precisamente es la responsabilidad civil y responsabilidad militar en el lamentable accidente y en la responsabilidad civil que está en cabeza del Director de la Aeronáutica.

Por cortesía parlamentaria, aceptamos hoy la presencia de una dirección técnica, para que usted de manera competente y desde luego técnica, asuma una responsabilidad en una Comisión que es de orden constitucional; pero advierto, la responsabilidad civil recae en cabeza del Director de la Aeronáutica, queda la constancia en la sesión, muchas gracias.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Tiene la palabra el honorable Senador citante, *Óscar Mauricio Giraldo Hernández*, con el tiempo que requiera.

El secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente con su venia, la secretaría certifica la asistencia del Senador Manuel Antonio Virgüez Piraquive en la plataforma.

Interviene el honorable Senador Manuel Antonio Virgüez Piraquive:

Buenos días a todos, señor secretario y honorables Senadores.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Inicia con las intervenciones, el Senador *Mauricio Giraldo*, sigue el Senador *José Luis Pérez*, luego el Senador *Echeverry*; después la Senadora *Paola Holguín*.

Interviene el honorable Senador Óscar Mauricio Giraldo Hernández:

Gracias Señor Presidente, nuevamente saludar a Colombia, a todos los Comandantes de las Fuerzas; señor Ministro; saludar a todos los que nos acompañan; a todos los delegados y personas que están presentes; todos los medios de comunicación un saludo muy especial. La verdad, este es un hecho muy lamentable, le ha dolido al país, estamos cerca de 20 días del suceso, aún duele recordar todo lo sucedido, la situación difícil que sigue viviendo las fuerzas, los familiares de todos estos hombres y mujeres que murieron en este accidente.

Quiero iniciar pidiéndole a usted Presidente, proyectar un video en honor a todas estas personas,

todos estos hijos de Dios, estos 69 uniformados que murieron; es un video preparado por el área de comunicaciones del Comandante de las Fuerzas Militares, rinde memoria a todas las personas que murieron en este accidente. Ese video, es en un honor para todos ellos, agradecer el trabajo al equipo de comunicaciones, al señor Comandante de las Fuerzas Militares, gracias por este honor que acabamos de hacer a todos ellos.

Iniciar primero, haciendo un reconocimiento a todas las familias, acabamos de escuchar y de leer en ese video, 69 nombres, pero no son solo nombres, son hijos, padres, esposos, hermanos, son colombianos que salieron a cumplir su deber y nunca regresaron a casa; cada uno de ellos tenían una historia, una familia esperándolos, tenían sueños, planes y una vida por delante; hoy hay 69 hogares en Colombia, donde quedó un vacío que nadie pudo llenar.

A sus familias, a sus madres, esposas, a sus hijos, quiero decirles algo con todo respeto, Colombia no puede ser indiferente ante tanto dolor, su dolor; cuando cae un uniformado pierde la fuerza el país; principalmente, pierden ustedes como familia, pierden a sus héroes; los héroes de sus hijos, sus madres, padres, guerreros incansables que lo dieron todo por Colombia, hasta la vida. Hoy también quiero reconocer a quienes sobrevivieron, a esos uniformados que en medio del dolor, el caos y el riesgo, lograron salir con vida, a esos 57 milagros, su testimonio es prueba de valentía, honor y amor a la patria.

Ustedes llevan en la memoria a sus compañeros, en sus cuerpos y en su alma, las huellas de ese día; Colombia los abraza y les agradece profundamente su servicio; debemos hacerles un reconocimiento, no puede pasar desapercibido, a los habitantes de Puerto Leguizamó, hombres y mujeres que sin dudarlo tendieron la mano, apoyaron las labores de rescate, auxiliaron a los sobrevivientes, acompañaron a nuestras fuerzas en medio de la emergencia, ese es un gesto de solidaridad, muy humano y valiente, también es Colombia y es patria.

Por eso este debate, no es un trámite, no es una formalidad, es un acto de responsabilidad para con ellos, para con su memoria. Que Dios les regale el descanso eterno, que para ellos brille siempre la luz eterna. Sabemos lo importante de las aeronaves en nuestras fuerzas, eso todo lo sabemos.

Sabemos que el tener las aeronaves en buen estado, siempre va a marcar una superioridad, va a estar en defensa de nuestra soberanía nacional, va a mostrar y proyectar ese poder que podamos tener como fuerzas militares como una acción; también para apoyar misiones humanitarias, de rescate, esto sirve para ello; sirve en esas misiones de combate y ataque, inteligencia, reconocimiento, de disuasión, hacen apoyo de logística también.

Entonces es bien importante que lleve el debate hacia algunas conclusiones muy importantes, quisiera empezar haciéndonos esta pregunta, ¿qué está pasando con las aeronaves en nuestras Fuerzas

Militares? Esa sería una gran pregunta que debemos hacernos, porque en los últimos 3 años, hemos evidenciado 12 accidentes, donde han fallecido cerca de 80 personas, vimos en el 2024, cómo un helicóptero de la Fuerza Aérea Colombiana, lamentablemente se cayó, fallecieron 8 personas; el 29 de abril de 2024, 9 personas fallecieron en un accidente aéreo de un helicóptero del Ejército Nacional; en febrero de 2024, un helicóptero de la oficina de Antinarcóticos que se desplazaba Medellín - Tuluá, fallecieron 4 personas.

Así, hemos venido evidenciando en los últimos años muchas caídas, fallas en nuestras aeronaves, las preguntas son grandes y las tenemos que hacer, ¿será falta de mantenimiento? o ¿será falta del presupuesto para el mantenimiento?, ¿será que no estamos asignando el presupuesto que se debe tener para las aeronaves? ¿será que la sostenibilidad de la flota que depende de revisión técnica, lo está haciendo periódicamente? ¿será que se está invirtiendo en los repuestos, la modernización, eso se estará dando?

Esos son interrogantes que nos tenemos que hacer nosotros como legisladores, pero el país también se tiene que preguntar eso; ¿qué está pasando con estas aeronaves? Decirles que los críticos del gobierno, hemos denunciado esto que acabo de decir, que las aeronaves han venido fallando, hemos denunciado todas estas fallas que se han presentado; al menos ha habido 12 accidentes donde han muerto 82 personas.

Decirles que en las respuestas que nos envió el Ministerio de Defensa, nos dicen que el 67% de las aeronaves no están aseguradas, pero justo ayer en un informe de la Contraloría General de la Nación, sale un dato diferente al que nos dice el Ministro; el 81% de las aeronaves, no están aseguradas, esto nos lleva a preguntarnos qué es lo más importante.

Me hacía una pregunta, haciendo el análisis de estos datos, el 81%, solo haciendo una analogía, si una motocicleta no puede salir sin el seguro obligatorio, por qué una aeronave sí puede despegar sin un seguro que la proteja y que además proteja a los que van en ella, con esas responsabilidades civiles que debe haber; esa es una pregunta que nos debemos hacer, eso nos asiste el día de hoy. Nos dicen en las respuestas que envía el Ministerio, que aproximadamente hay un promedio de más o menos 60, 62% de las aeronaves que ya están en alistamiento, listas para volar, o están haciendo operaciones, pero resulta que el índice o estándar mundial es del 75%.

Señor Ministro, le voy a lanzar de una vez, en estos momentos una pregunta para que nos ayude usted respondiéndola al final, ¿cómo vamos a hacer para que lleguemos a ese índice del 75% u 80%?, ese es el índice de estándar internacional. ¿Qué está haciendo el Ministerio para trabajar en optimizar cada vez más la flota que tenemos de helicópteros, aviones?, ¿qué estamos haciendo como país para trabajar en eso?

Quisiera decir que hay una noticia del ex viceministro de defensa, de hace un mes, dijo que 4 de cada 10 aeronaves, apenas estaban en operaciones, 4 estaban en alistamiento, contraposición a lo que nos responde el Ministro, que dice 6 de cada 10, entonces ahí no concuerdan las cifras; quisiera que nos la aclarara eso señor Ministro. Esto preocupa, porque el apoyo del gobierno de los Estados Unidos, así haya personas que no gusten, es todo un apoyo que llega a nivel internacional a través del Plan Colombia, todo el apoyo que nos ha brindado el gobierno de los Estados Unidos, ha ayudado a esta superioridad aérea y a mantener la flota bien.

Decirle a Colombia para que lo tenga claro, a hoy, el dinero que gira Estado Unidos para este apoyo es cero, nos quitaron absolutamente todo el apoyo; para el 2023, el dinero que giraba Estados Unidos, era de 743 millones de dólares; para el 2024, redujo a 584 millones de dólares; para el 2025, fue 207 millones de dólares.

Claro que todo esto se fue reduciendo dado a la falta de compromiso que ha visto el gobierno de los Estados Unidos de parte del gobierno colombiano para atacar todas estas estructuras de narcotráfico; ciertamente con las peleas diplomáticas entre los dos mandatarios; ha habido una suspensión total de ese presupuesto que nos acompaña por esas peleas que se han dado entre Petro y Trump.

Ahora quiero mencionar, esto se tiene que hablar de manera técnica, lo decía muy bien el General Silva y todos los técnicos que conocen al respecto, esto no era una chatarra, este es un avión que tiene o tenía vida útil para más de 40 años, en Colombia lo teníamos hace 6 años, ya había volado 12.540 horas; Colombia lo ha volado 1.015 horas, aún todavía tenía una vida útil de 40 años, tenía muchas horas de vuelo, no era una chatarra, como lo dijo el señor Presidente en algunas de sus interpretaciones.

Vamos a hablar un poco del tema, del contexto presupuestal de las Fuerzas Militares, primero el sector Defensa, luego vamos al sector de las Fuerzas Militares, luego vamos al sector propiamente de 3 la Fuerza Aeroespacial.

Vemos acá en el año 2022, el presupuesto que se había asignado para este sector de 43.6 billones de pesos, a hoy 2026, el presupuesto es del 65.8; si lo miramos de manera acumulada, ha incrementado cerca del 50% ese presupuesto; decirles que ese presupuesto que se designa al sector defensa, el 2026 fue de 65.8 billones, 4 de cada 100 pesos van al sector de la Fuerza Aeroespacial.

Vemos en los últimos años cada presupuesto al sector, el 2022, 2023, 2024, 2025 y este año que va en curso, vemos en la barra azul oscura es la apropiación o el presupuesto que se les designa al sector, la apropiación que tiene.

La barra azul celeste, es el compromiso que tiene cada sector, todos esos certificados de disposición presupuestal; vemos cómo en el 2022, ese compromiso era del 98.1; en el 2025, fue del 99.6 se comprometieron; en el 2022, llegaron a

las obligaciones o a la ejecución de un 94.9; en el 2025, de 92.4. Estamos hablando del sector Defensa a nivel general para que todos nos enmarquemos bien a nivel general. Resulta que podemos ver que ha habido 5.68 billones que no se han ejecutado, han quedado ahí, eso se llama la brecha, el saldo que queda para que lo entendamos muy bien, 5.68 billones que no se han ejecutado en el acumulado de estos casi 4 años que lleva el gobierno Petro.

Ahora vamos a mirar, el presupuesto que tiene la Fuerza Aeroespacial, la barra azul oscura es el presupuesto que tiene, ese es el 4 de cada 100 que se le designa al sector; de todo lo que se designa como presupuesto a cada Fuerza, la Fuerza Aeroespacial es el rubro número 4; en el 2022, la Fuerza Aeroespacial tenía un total 1.92 billones; en el 2026, 3.07 billones de pesos.

En funcionamiento, la Fuerza Aeroespacial se va en funcionamiento a casi el 80%, viene siendo como el 77.8% de ese presupuesto o esa apropiación que tienen, se va el 78% prácticamente en funcionamiento, eso no se puede mover, no se puede tocar, eso es un dinero que está ahí congelado, ya está destinado a funcionamiento, para inversión es el resto que viene siendo un promedio cerca de los 4 años, casi un 21 o 22%.

Ahora vamos a hacer un landing, en el presupuesto propiamente al mantenimiento; vemos en el 2022, que el presupuesto estaba en 93.345 millones de pesos, leyendo estas cifras, realmente me sorprendió la diferencia tan grande que hay entre el 2024 y el 2025.

Les voy a mencionar algo que me sorprendió mucho más, en el 2024, 118.499 millones de pesos; en el 2025, lo redujeron para mantenimiento de la flota aérea, 87.646 millones; pero si vemos el cuadro rojo, vamos viendo es el excedente o la brecha que queda de lo que no se ejecutó; si vemos en el 2024, se asignó 118.499 millones, esa brecha que queda fue de 5.337, eso es más o menos lo que anualmente queda, es una brecha de 4.5%.

Casualmente el año pasado, esa es una gran pregunta que nos tenemos que hacer, 1/3 del presupuesto asignado de esa apropiación no se ejecutó, estamos hablando de que se le asignaron 87.646 millones a la Fuerza Aérea para mantenimiento, y no se ejecutaron 28.959 millones, que está pasando, nos tendríamos que hacer la pregunta, ¿qué está pasando?

Tengo que decirles, uno camina por todo el país, habla con muchas personas, he hablado con muchos técnicos de mantenimiento, me mencionaban cosas como estas; Senador ayúdenos allá desde el Senado, muchas veces no tenemos los repuestos para poner a volar un helicóptero, ayúdenos por favor, muchas veces nos toca sacarle a una aeronave para completar otra para ponerla a volar, mientras llegan los repuestos.

Esta batalla y guerra contra Israel, cabe mencionarlo acá, nos proveen muchos repuestos de las aeronaves que tenemos ahora; es bueno tenerlo

ahí, esto sí es una gran pregunta e incógnita, el país necesita que le respondamos señor Ministro; una tercera parte de ese presupuesto, esa apropiación que se le dio para el presupuesto de mantenimiento, no se ejecutó.

Nosotros le enviamos una pregunta señor Ministro, necesito que nos ayude a responderla, porque no la entendí, ese fue un pantallazo y una buena respuesta que ustedes nos dan.

El presupuesto que dicen estar necesitando, es 53.419 millones para este año, pero les asignaron 21.000 millones, están requiriendo 53.419 millones, en realidad no entiendo esa diferencia o no sé si nos confundimos al darnos ustedes la respuesta, pero sí es bueno que nos aclaren, por qué esta respuesta que nos dan no es clara, si el año pasado no ejecutaron 28.000 millones; en el 2024, les asignaron para mantenimiento 114.000 millones y ahora estamos hablando de un presupuesto de 21.000 millones; no entiendo esta respuesta que ustedes nos han dado.

Señor Presidente, dejo hasta aquí por el momento, las conclusiones las doy al final, para que sigamos con el debate, muchas gracias.

El Presidente, honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Muchas gracias Senador Mauricio, voy a seguir en el orden en que fue radicada la proposición, tiene el uso de la palabra al Senador Nicolás Echeverry.

Interviene el honorable Senador Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán:

Presidente, le pedí que revisara el orden, porque me parece muy importante que el Senador José Luis, recoja nuestras dos intervenciones, creo que, en este tipo de invitaciones, citaciones y de debates, se tiene que tratar de ser muy puntual, claro y contundente; esto no es una sesión, menos nosotros que citemos para hacer un show político. No nos jactamos de la tragedia ajena, del dolor de patria que han vivido ustedes como primeros protagonistas, comandantes, ministro, nosotros como ciudadanos y como colombianos, el dolor que nos asiste tener que venir a revisar este tipo de situaciones.

Este tipo de debates, sí tienen que ayudarnos a deslumbrar cuál es el camino a seguir para proteger vidas y para acompañar a nuestras Fuerzas Militares y de Policías, en las que inmensamente esta Comisión cree y seguirán creyendo.

Tiene que ayudarnos a encontrar las herramientas de tipo político, además de todas las investigaciones y sanciones normales, nos despertamos ese lunes 23 de marzo del 2026, con una de las tragedias aéreas militares más connotadas y desastrosas, sentir lo que sucedió con el avión Hércules C-130 de matrícula FAC-1016 de la Fuerza Aeroespacial colombiana, en Puerto Leguizamo, con un devastador saldo de 69 víctimas fatales, 61 del Ejército Nacional, 6 de la Fuerza Aérea Espacial, 2 de la Policía Nacional y 57 heridos.

Las afirmaciones ligeras del señor Presidente de la República, nos presentaron todo el repudio, nos

despertaron todo el rechazo a la improvisación y a la irresponsabilidad.

Calificó la aeronave como una chatarra, sin tener en cuenta datos técnicos, sin hablar con sus comandantes, sin revisar a fondo qué era lo que estaba pasando, a través de un mensaje de X, asumió toda la responsabilidad, trató de enlazar a todo el personal que tenía que ver con el documento CONPES; dijo que por culpa de ellos, esto estaba sucediendo, piezas jurídicas tendrán que discutirse en otros escenarios, diferente a este, pero que no puedo dejar de resaltar Senador José Luis, para que lo recoja ahora en sus observaciones.

Sorpresa positiva, el talante, la seriedad y el respeto de sus comandantes ver al General Silva, a quien presento moción de respeto, nunca he dialogado con usted General, pero su talante técnico le devolvió la esperanza a los colombianos, cuando vieron en el Comandante de la Fuerza Aeroespacial, la capacidad, no de confrontar a su jefe, porque nunca se ha irrespetado la figura del Presidente como tal, pero dejar claro lo de la vida útil de una aeronave fabricada en el año 1983.

Digo estos datos porque es necesario que demostremos que por lo menos leímos, buscamos información y tenemos interés, creo que el Senador José Luis se va a dar mucha más profundidad por su disciplina, apostolado y vocación a este servicio; pero nosotros lo que tenemos es información de la que tomamos de la prensa y de lo que escuchamos de ustedes.

Dijo el Comandante que esa aeronave, que había sido fabricada en el 1983, que hacía parte de esos artículos de defensa que fueron excedentes con los que Estados Unidos, nos favoreció, solo contaba con 10.000 horas de vuelo, y que los estándares internacionales le daban una proyección operativa hasta el año 2036, su aporte técnico es el que creo que hemos tenido nosotros bajo el conocimiento.

Con el señor Ministro, quien inmediatamente asumió el control, la coordinación, tuvimos comunicación inmediata para conocer su punto de vista, el que siempre ha dicho y en lo que coincidimos, que este accidente, debe terminarse con una investigación seria, técnica y profunda que nos permita entender qué pasó, para poder tomar las decisiones.

En eso esta Comisión, no tiene absolutamente ningún reparo, creo que esa es la postura que debemos obedecer, pero la Comisión sí tiene que preguntar sobre el tema del mantenimiento, cuál era ese (PDM) o ese mantenimiento predictivo que teníamos frente a esa aeronave.

En el 2023, la aeronave recibió un mantenimiento mayor del programa (PDM) en la (CIAC), con una inversión de 3 millones de dólares, ese proceso garantizaba 20.294 horas de operación estructural disponible; se dice que hay información importante de los americanos en los que hacía observaciones precisas y puntuales frente al reclamo presupuestal.

Esta Comisión pese a muchos debates en los que hemos tenido que enfrentarnos aquí con la misma Senadora Jahel, la Senadora Gloria, que siempre hacen su oficio defendiendo el gobierno y sus posturas; lamentablemente nos toca enfrentarnos, nosotros hemos tenido que salir como Comisión a reclamar el presupuesto para las Fuerzas Militares y de Policía; el apoyo para el Ministerio y el respeto para los Militares que están haciendo su tarea de defensa constitucional y legal.

La Fuerza Aeroespacial, no en una, ni en dos, sino en 5, 7, y 10 ocasiones, ha tenido contacto con esta Comisión, dándonos el informe respectivo de las necesidades que tenían de operaciones, no me voy a referir a eso, porque sé que en su presidencia Senador José Luis, esa fue una de las ocupaciones más profundas en las que nosotros buscábamos que el Ministerio de Hacienda le cumpliera, girara los recursos, entregara el mantenimiento; hicimos muchas sesiones, en las que trataron de tildarnos de politiqueros, oportunistas, o de que estábamos atentando contra la libre tranquilidad del señor Presidente y miren estas consecuencias, nefasto, qué pesar.

Esto era lo que estábamos advirtiendo, esta Comisión, lo hizo en medio de buscar que esas responsabilidades civiles estuvieran claras, pistas que nos dejan muchas dudas, claro Senador José Luis, qué debate le va a hacer uno a la Aeronáutica civil, usted sabe que están detrás de un CONPES desde hace más de un año, rogándole al Ministerio de Hacienda que les apruebe el CONPES para ellos poder proceder; árboles hay en la salida, mantenimiento regular, así está la mayoría de las pistas en Colombia, con serias y grandes dificultades, esa responsabilidad civil, independiente de la responsabilidad técnica o de la responsabilidad militar.

Es una responsabilidad en la que va a hacer una pobre piloto, un pobre comandante de las Fuerzas Militares y de Policía, no, pero ganamos, y como ganamos, nosotros gobernamos y mandamos, y los muertos los pone el pueblo y a nosotros a veces hasta nos confunden.

Nuestro papel tiene que quedar muy claro en esta Comisión, ha sido serio, respetuoso, responsable, hemos dicho las cosas con anterioridad y hemos advertido; no hay documento CONPES, qué le vamos a exigir a la Aerocivil, este debate debería ser al Ministro de Hacienda, para que nos diga cuál fue la orden del Presidente de la República, cómo repartir los recursos. La mayoría de los ministerios, uno qué le va a decir a un gerente, a un ministro, detrás y con esa soberbia, sin darle prioridad a los recursos que están reclamando; ese sí es un tema político de nosotros; es un tema de esta Comisión y del Congreso, qué de paso sea dicho, renuncio al debate de control político, los debates constantes que se hacían los apagan desde el lunes con noticias y cortinas humo de un gobierno que está más preocupado por las elecciones que por gobernar el país.

Creo que, en la parte técnica, para volver un poco a esa configuración de una aeronave equipada con 4 motores con unas plataformas diseñadas, se lo escuché al comandante, pistas cortas; hasta dónde llega la responsabilidad, si esas pistas no están preparadas para recibir ese tipo de equipos, eso sí lo tenemos que revisar, más que un debate de control político es cómo vamos a cuidar el territorio, como vamos a garantizar la vida de esas personas y cómo vamos a tender esta crisis y esa emergencia.

No voy a referirme a lo que el Senador Mauricio Giraldo hizo, diciendo que hay testimonios de 2 de los sobrevivientes sobre los ruidos que se escuchaban de la aeronave, ruidos inusuales, traqueaba y todos vimos el tema de inclinación lateral.

Hay párrafos y estudios de personas desde afuera que se han atrevido a decirlo, pero por respeto creo que no hay que referirse a esa parte técnica, pero sí hay que pedirle al Ministro que nos diga esa investigación quién la está adelantando, cómo la están adelantando y hasta cuándo vamos a tener un resultado para nosotros poder cotejar esa información y poder adelantar en plenaria ese debate de control político, que exija los recursos y las responsabilidades.

Se habla del sobrepeso, hay que señalarlo; se habla de que por qué había personal de entrenamiento en una situación que requería de toda la pericia, eso también habrá que mirarlo en el tema de la investigación frente a lo que significa el entrenamiento de la tripulación.

Finalmente, no me voy a referir ni al tema de los obstáculos de las pistas, pero sí, hemos hecho debates, diciéndoles que no le están prestando atención a los Bomberos de Colombia, en las pistas no había con qué apagar esa llama, no había espuma, no la había; pero no, el Ministro Benedetti anda en otra tarea muy importante para ellos de bacanería y chévere con 69 muertos.

Los bomberos no tienen insumos, no tenía los instrumentos técnicos necesarios, no tenían con que apagar el incendio, creo que se sale de las manos a la Fuerza Aeroespacial, al Ministro de Defensa, eso hay que señalarlo acá; no es charlando señores, es gobernando, mantenimiento, la Aerocivil, bomberos. No me voy a referir al tema de salud, creo que, hasta una moto, ya le dieron a uno de esos valientes auxiliares, ciudadanos que ayudaron, no había equipamiento para responder adecuadamente.

Finalmente, creo que, nos debemos referir al tema de la previsión, los seguros, sí es importante que sepamos, estamos hablando aproximadamente de un seguro de 40 millones de dólares, no sé si lo podremos tener, o si esos equipos estaban asegurados, no sé en qué condiciones hoy estén los seguros; porque necesitamos saber cómo están, que hay que hacer; pedirle al Ministerio de Hacienda que gire los recursos para poder corregir y reducir ese tipo de situaciones.

Mientras tanto Presidente, amigos de la Presidencia y del gobierno, sigan ahí tuiteando,

haciendo símiles con el cuerpo humano de las mujeres y de los hombres, hablando de chatarra e improvisando, que vamos muy mal; ustedes en campaña y los muertos los pone el pueblo, gracias presidente.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias Senador Nicolás, hacer una precisión, usted se refería al tema de presupuesto, no sé si ustedes recuerdan cuando inició este gobierno, el entonces Ministro de Defensa, Iván Velásquez, se ofreció en devolver 800.000 millones de pesos del presupuesto del Ministerio de Defensa al Ministerio de Hacienda. Aquí en este Congreso, precisamente debatimos eso, recuerdo que le decía al Ministro, con tantas necesidades que tiene nuestra Fuerza Pública, y él estaba ofreciendo devolver el presupuesto, hoy precisamente usted lo dice acá, plata que puede servir para los seguros, para el tema de mantenimiento y miren los resultados que hoy estamos viendo.

Quería hacer esa precisión, sé que ustedes lo recuerdan y el país también, afortunadamente acató el Ministerio o el Ministro en su momento y no devolvió ese dinero al Ministerio de Hacienda, pero porque aquí le hicimos un debate. Tiene la palabra Senador citante José Luis Pérez.

Interviene el honorable Senador José Luis Pérez Oyuela:

Gracias Presidente, quiero saludar al Ministro de Defensa, señor Comandante de nuestra Fuerza Aeroespacial, a mi Coronel López, Comandante de toda las Fuerzas; a mi General Royer, Comandante del Ejército; al Ministerio de Defensa, al funcionario de la Aerocivil, señor Coronel; saludar por supuesto a todas las familias que se vieron afectadas en este lamentable accidente, hablo de los dolientes, los 69 fallecidos que hoy sus familiares son los llamados a reclamar; también por los 57 heridos que hay que recordar.

Llevo 12 años en esta Comisión, en los 12 años mis compañeros Paola Holguín e Iván Cepeda, me han escuchado desde el comienzo de los 12 años, reclamando siempre un mayor presupuesto para el Ministerio de Defensa y siempre hemos advertido que nunca habrá un presupuesto suficiente para el Ministerio de Defensa, nunca lo habrá.

Quienes hemos estudiado el sector de seguridad y defensa, lo sabemos, más cuando el 75% del presupuesto que se asigna va para gastos administrativos y de personal, no para cubrir ausencias y obsolescencias. En ese reclamo permanente empiezo a hablar de responsabilidades, una responsabilidad que tiene el gobierno cuando toma la decisión con el Ministro de Hacienda, el Presidente de turno cualquiera sea, estoy hablando de 12 años, el Ministro de Defensa, ¿cuál es el presupuesto que se le va asignar?, porque esa es una decisión política.

El papel del Ministro de Hacienda, casi siempre es recortarle al Ministerio de Defensa, pareciera que fuera su rol recortarle; nosotros aquí reclamamos

para que ese recorte no se hiciera; ahí ya empieza la primera responsabilidad de orden presupuestal en la decisión política. La segunda responsabilidad, es cuando ya se asigna un presupuesto, si a mí me designaran Ministro de Defensa, voy a hablar de cuál es el planeamiento para el presupuesto que me han entregado; segundo, cual es la priorización, son dos elementos fundamentales que se asumen desde la cartera de un Ministerio de Defensa, el planeamiento de la ejecución de ese presupuesto y la priorización.

Entonces voy a hablar de la priorización; si en la priorización del Ministerio de Defensa hay dos responsabilidades en materia de priorización, ahí viene una primera pregunta para el señor ministro.

Hay una cobertura de seguros de vida, Senadora Paola Holguín, es para todo el personal; es una póliza colectiva que, está priorizada, quisiera saber si es que el seguro del que estamos hablando, es el seguro colectivo, en la priorización; o hay un seguro adicional para esas operaciones, también hay un seguro para el casco, es decir, para la aeronave; es tan importante asegurar el casco, como asegurar el personal civil.

Quisiera que estableciéramos, la diferencia de lo que es una póliza colectiva, eso es general para todos, desde un soldado hasta el comandante de toda nuestra fuerza, es la póliza colectiva; de lo que estoy hablando es de la póliza para el personal que corre el riesgo y también para el casco que va en esas operaciones, quisiera que habláramos de eso en este debate.

Por supuesto el Hércules del que estamos hablando, el C-130H Hércules, es un avión que fue construido por la compañía multinacional de Estados Unidos, Lockheed Martin en los años 50, el siglo pasado, pero que en Colombia desde el año 1968, lo estamos operando.

Advierto dos cosas, una, nuestra Fuerza Aeroespacial tiene 100 años de experiencia, fui el ponente de ese centenario de la Fuerza Aeroespacial; ese tipo de operaciones tiene personal muy calificado en un avión que, para determinarlo técnicamente, es muy complejo, cómo no va a ser complejo técnicamente ese avión robusto, Hércules C-130, en este caso era el 1016 el siniestrado.

Es muy complejo, es un avión robusto utilizado para transportar personas, vehículos para operaciones especiales, pertrechos, se puede ocupar con personal; por supuesto ya se tiene una experiencia muy importante.

Voy a hablar de la tripulación que falleció, el Coronel que iba tripulando este avión era de tanta experiencia, que él había hecho la expedición en ese avión, comandándola a la Antártida, luego era un piloto con una experiencia suficiente. Pregunto, tanto la tripulación, como quienes ocuparon la aeronave, el casco, iban con un seguro, o era con la cobertura del seguro que se le da a todo el mundo.

En la complejidad de cualquier aeronave, pero más esta, aclaro que lo más riesgoso siempre

será despegar una aeronave y aterrizarla, los que son pilotos lo saben, los que hemos estudiado superioridad aérea, lo sabemos, ahí hay niveles de riesgo en el despegue y en el aterrizaje.

Entonces, ese despegue desde Puerto Leguizamo para poder transportar ese personal, pero además material de intendencia, de guerra, que ocasionó explosiones posteriores, 69 personas fallecieron y 57 quedaron heridas, tenían que cumplir con unos protocolos especiales.

Por eso hablo de la complejidad técnica, desde la ubicación de la carga y los protocolos, no solamente de peso, medida, sino de lo que representa también como factores de análisis en el riesgo mismo de ese transporte de elementos.

Digamos que vamos a describir ahora la responsabilidad civil, por eso hablaba del Director de la Aeronáutica, él debiera estar aquí como un acto de responsabilidad y de solidaridad por las víctimas; es lo menos y lo mínimo, que en mi agenda saque un tiempo, para que estos héroes no sean de papel, ni de cartón; no pueden ser héroes de cartón, ni de papel los que perdieron la vida.

Una de las responsabilidades civiles de la Aeronáutica, es el no control de las condiciones del aeródromo, de la operación, de las condiciones de la seguridad del aeropuerto, desde el cerramiento técnico del mismo, desde la falta de control y los ingresos a las áreas restringidas, ahí hay una responsabilidad civil creo yo, y es elemental decirlo y pensarlo; igualmente, de tener unas zonas de seguridad, uno sabe que en un aeropuerto hay zonas de seguridad, esa es una responsabilidad civil.

Otra responsabilidad civil, es que, en los aeródromos, existan todos los elementos necesarios dispuestos como equipos de seguridad para la atención de accidentes e incidentes, tener todos los equipos de reacción para un evento de cualquier magnitud; ahí hay otra responsabilidad civil; por eso pedí la palabra y advertía que sí debería estar el Director de la Aeronáutica presente en el debate.

Todo lo anterior, entiendo que Puerto Leguizamo no existe, luego el nivel de riesgo de la operación con ese casco, esa aeronave, en esas condiciones, pues no era de poca monta; es decir medios técnicos, bomberos, respuestas, equipos especializados, preparación para evacuación y rescate, eso tiene que existir; en el primer semestre de un cadete cuando se prepara para su Fuerza Aérea, en cualquier escuela del mundo, conoce ese tema.

Por supuesto, determinar si la pista es corta y no está preparada, ya hemos ido y salido; seguramente, seguiremos avanzando para operaciones especiales, determinar ahora y a raíz de esta tragedia, las restricciones y demás que se puedan presentar en cualquier operación; la operación logística, también hace parte de los factores de análisis de riesgo ante la prevención de cualquier accidente.

Otro aspecto, son los factores operacionales de vuelo, estos deben ser tenidos en cuenta, es decir, las condiciones atmosféricas, meteorológicas,

físicas, es más, psicológicas y fisiológicas de la tripulación, todos esos aspectos son determinados en el entrenamiento y las condiciones para poder operar una aeronave de esas; estoy completamente seguro, por eso hablé en la sesión pasada.

Me alejo de pensar que sea por falta de mantenimiento, aunque lamentablemente debemos recordar el episodio de que hay un viceministro, Luis Edmundo González Suárez, investigado por varios millones de dólares en mantenimiento de equipo de helicópteros, esa plata está embolada y la quiero recordar en este debate. Mi General Silva, lo acompaño a usted en dos aspectos, conozco el rigor, su experiencia, trayectoria, prestigio; seguramente, no fue por falta de mantenimiento, un avión de esa complejidad no va a operar sin que tenga el alistamiento suficiente, eso lo doy por descontado en el caso de estar usted al frente de la Fuerza Aeroespacial.

Recordaba el Senador Nicolás Albeiro, una sesión de Consejo de Ministros, le decía al Presidente de la República, también lo dije yo, no me parece un acto de responsabilidad cuando se perdieron tantas vidas y que él, salga a decir que estaban volando en una chatarra, o que ese era un avión ya de reciclaje, no, son aviones muy importantes, operacionales que han dado muchos resultados y en Colombia han sido un apoyo fundamental.

El ciclo de vida de la aeronave en los registros históricos, la documentación y registros de los vuelos del Hércules que se siniestró, los resultados han sido muy importantes; o sea, doy por descontado que es que, en el escaso presupuesto del mantenimiento, no se le hizo mantenimiento, no claro, se le tiene que haber hecho mantenimiento, los que entendemos un poco de ello, sabemos que ninguna aeronave puede operar sin que tenga el debido mantenimiento.

La investigación técnica, tiene que entregar el resultado de la pérdida de sustentación en el ascenso, eso lo determina es el diagnóstico técnico, uno sería irresponsable en determinar por qué se precipita la aeronave una vez despegue, puede haber posiblemente una pérdida de sustentación. En esa fase inicial, a veces se convierte en una fase crítica de vuelo, por eso hablaba del riesgo de una operación de una aeronave de esas o de cualquiera, el despegue y el aterrizaje, esperaremos los resultados.

Quiero terminar hablando del peso y del balance de la tripulación, de los equipos, del material de guerra, de comunicaciones que iban en la aeronave, por qué, porque ahí se definen los parámetros de gravedad en la aeronave señor Ministro, usted bien lo sabe, en la distribución de las cargas.

El personal técnico está bien preparado para determinar técnicamente ese tipo de situaciones técnicas, como es el planteamiento de la misión y la coordinación entre la tripulación, el piloto, los técnicos, y los responsables de la carga; ahí también me abstengo de hacer cualquier comentario, pero sí pareciera que detonó esa carga peligrosa en el siniestro.

Termino diciendo, recientemente a esa aeronave, según certificados de aeronavegabilidad vigentes, se le había hecho un buen mantenimiento, lo investigué, pero insisto en la responsabilidad civil y en la responsabilidad militar frente a las consideraciones relevantes de acuerdo a lo que arroje el informe técnico que está determinado en la misma aeronave.

¿Qué ocurrió en el momento mismo?, ahí quiero dejar pendiente para una siguiente ocasión, lo que quiero en esta intervención y a lo largo de la misma, es simplemente determinar, ¿cuál va a ser la responsabilidad civil de la Aeronáutica Civil?, la responsabilidad civil de la cobertura de los seguros, si es seguro colectivo, general o había unos seguros especiales.

Insisto señor ministro, sé que usted en estos días explicó, estoy entre la situación de asegurar el casco o asegurar el personal, lo escuché atentamente, la verdad soy amigo de que debe ser igual de responsable, la responsabilidad es igual, asegurando el casco y el personal.

Claro que quiero saber qué pasa con el presupuesto, si es que no le da para asegurar; y usted tiene que estar tomando decisiones en este momento entre asegurar el casco y asegurar el personal; lo ideal en cualquier país del mundo, así sea del tercer mundo, es asegurar el casco y el personal, es casi que una obligación hacerlo.

Dejo hasta ahí mi intervención, siempre con el ánimo de ayudar, seguir acompañando a nuestra Fuerza Aeroespacial, reconocerle igual a mi General Silva, el momento válido y oportuno, donde se transmitía en directo, saben quiénes eran los primeros televidentes, las mamás, las esposas, los papás de quienes perdieron la vida.

Seguramente después nosotros, en donde usted aclaró y dijo, que esa era una aeronave que tenía mucha vida todavía, no era una chatarra, nosotros no la utilizamos como chatarra; sino que fueron las circunstancias que aquí he mencionado, las condiciones complejas que esa aeronave pudo haber presentado.

Se lo reconozco mi general, porque ese fue un acto de mucha responsabilidad, haberse quedado callado, era haber lastimado a las víctimas; al Presidente, seguramente se le ha aclarado y explicado, después de ese Consejo de Ministros; si yo que medio estudie un semestre en mi formación sobre el tema de superioridad aérea y los demás temas de los que he hablado, imagínese una persona que no ha estudiado absolutamente nada de eso, y en directo por televisión, es no fue un acto de responsabilidad.

Espero mi intervención contribuya para la cobertura que permita reparar a las víctimas, sea la suficiente y ojalá las familias, los niños, que han quedado desamparados puedan ser de verdad objeto de atención de todos nosotros; el ánimo que asiste en mi intervención, es que no se vuelva a presentar este tipo de accidentes, si fue por una responsabilidad civil en la que he hecho énfasis, porque si eso es así, estamos expuestos.

Quedo atento a qué dice la Aeronáutica Civil hoy, también del tema de los seguros, es complejo para usted Ministro, nunca un presupuesto será suficiente para el Ministerio de Defensa en Colombia, nunca, y ese tema de la priorización sí que es delicada, porque uno no sabe qué se le puede presentar como a usted se le presentó, muchas gracias.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias Senador José Luis, tiene la palabra la Senadora Paola Andrea Holguín.

Interviene la honorable Senadora Paola Andrea Holguín Moreno:

Muchas gracias Presidente, voy a hacer algunas observaciones más titulares, porque creo que el interés de todos aquí es escuchar al señor Ministro. Primero envió un mensaje como lo han hecho mis compañeros, de solidaridad y afecto a las familias de las víctimas mortales, los heridos, a la Fuerza Pública, porque sin duda este ha sido uno de los hechos más dolorosos que hemos tenido que vivir en los últimos años. Creo que los temas de fondo que hay que discutir hoy aquí son, primero, como lo señalaba el Senador José Luis, el Senador Mauricio, y el Senador Nicolás, es el presupuesto del Ministerio de Defensa, porque si bien se ha visto en algún momento cierto crecimiento en ese presupuesto, ha sido para funcionamiento, pero no para inversión.

Nosotros tenemos una preocupación, primero, por el presupuesto; dos, por la priorización en la utilización de ese presupuesto, le quiero sumar solo un tema adicional, es la falta de coincidencias en las cifras de la Contraloría sobre el Ministerio de Defensa, creo que es urgente que se haga una auditoría forense que permita conocer de verdad y de fondo cuál es la situación presupuestal, la priorización de ese presupuesto.

Lo digo para esta y todas las carteras, porque de hecho cuando estábamos revisando la crisis del sistema de salud, uno de los problemas que teníamos era la confiabilidad de las cifras para determinar cuál era el total de la deuda. Aquí en el tema del Ministerio, tenemos esa dificultad también, la falta de coincidencias de los distintos informes, entre ellos el de la Contraloría y el Ministerio.

El segundo tema que nos preocupa, tiene que ver con los seguros de las aeronaves, el informe de la Contraloría dice que solo el 19% de las aeronaves están aseguradas, ese seguro vence en junio, el 81% no tienen seguro, entre ellos, al parecer según ese informe, la propia aeronave hércules que sufrió el accidente. Ellos advierten que cubrir ese faltante pueden ser más de 245.000 millones, pero recordemos que en junio son todas las aeronaves las que van a necesitar el pago de esos seguros.

Quiero ser clara en algo también, aquí el debate es sobre las decisiones políticas, aquí nadie está cuestionando a los soldados y policías de Colombia, porque muchas veces los debates de control político, se desvían como si fuera un ataque o un debate a los

soldados y policías, no, es a los políticos tomadores de las decisiones que terminan incidiendo en la capacidad de la operación y en todo el resultado de los esfuerzos que pagan con sus vidas los soldados y policías de Colombia.

Muchas veces he escuchado decir que, por ejemplo, en temas presupuestales o de alistamiento de aeronaves, ha sido un tema estructural y recurrente que viene de tiempo atrás, pero aquí cada cual tiene que responder por sus gobiernos; la excusa no puede ser que ya viene rezagado, porque finalmente usted tiene que responder, y este gobierno a veces lamentablemente habla como si hubiese empezado hace unos meses y ya está terminando, ese tema también es importante.

El tema del mantenimiento, nosotros también tenemos una preocupación, es el incremento de las horas de vuelo hércules y la caída por ejemplo de los helicópteros Mi; ahí tenemos una preocupación, porque los hércules pasaron de 1.200 horas voladas en el 2022 a 2.052, el año pasado.

Los MI, en cambio de 4.305 horas en el 2022 a 2225, nos preocupa, porque podría ser, no puedo afirmar, que muchas actividades que se realizaban en los Mi o en otro tipo de aeronaves, ahora se están teniendo que suplir con hércules, eso también genera dificultades de costo y logística; obviamente, no es lo mismo, el requerimiento de un Hércules que de un MI, ahí también hay una preocupación en ese desbalance, mientras cae el del MI, el de Hércules, se duplica de 2022 a 2025.

Tenemos la pregunta, ¿el Ministro fue notificado en algún momento por parte de la Fuerza Pública del déficit presupuestal?, nosotros quisiéramos saber si los Comandantes de las Fuerzas en algún momento hicieron saber al Ministerio, las dificultades de presupuesto.

Aquí también hay una responsabilidad directa sobre el Viceministerio de Estrategia y Planeación, porque finalmente ese Viceministerio, es el que se encarga de definir los temas de planeación presupuestal, de gestión del riesgo, la supervisión, los temas administrativos del sector seguridad y defensa. Para nosotros es muy importante conocer eso, porque hemos escuchado muchas preocupaciones, por ejemplo, por temas que terminan relacionados con esto, como el vencimiento de municiones, esa es otra preocupación, y en qué van esas investigaciones; o como lo señalaron ahora algunos compañeros, los hallazgos de la Contraloría, por ejemplo.

Es muy raro, que algunas aeronaves estén sin asegurar, y otras aseguradas sin usarse; como los 16 drones de la Policía Nacional, donde había un seguro por 239 millones, pero los drones no se usaron. O lo que pasó, por ejemplo, con unos seguros de aeronaves que no estaban operando, o en qué terminó la investigación por ejemplo por el contrato de mantenimiento de los Mi, que tendrían que haber culminado en noviembre del año pasado, y cuando la Procuraduría fue en octubre, se dio cuenta que ese contrato iba en una ejecución apenas del 8%.

Entonces a uno lo empieza a preocupar una serie de hallazgos que ha señalado la Contraloría y uno quiere saber no solo si se sancionan a las empresas responsables, sino qué pasa con las investigaciones disciplinarias, si se hacen las denuncias penales y si se avanza en todo lo que se tiene que avanzar.

El otro tema con el que quisiera terminar es, nosotros sabemos que todavía no hay un informe concluyente sobre lo que pasó con el hércules, nosotros agradecemos que esta sea una investigación que se está haciendo con celeridad, con transparencia; obviamente, con acompañamiento de Estados Unidos que tiene todo el interés por el tipo de aeronave que sufrió ese accidente.

No puedo dejar de señalar, lo que dijeron varios de mis compañeros sobre la responsabilidad de quién es el comandante en jefe de la Fuerza Pública, pero además tiene una responsabilidad superior como comandante, como Presidente en el tipo de declaraciones que da, es cierto que él salió a decir que el hércules era una chatarra, y gracias al Comandante de la Fuerza Aeroespacial, porque el Hércules no es ninguna chatarra.

Es muy importante, que los colombianos sepan que es una de las aeronaves más seguras y confiables; es una de las aeronaves con más trayectoria, 70 años en operaciones desde 1954, más versátil, más utilitaria; no es gratuito que 70 países usen Hércules; no es gratuito que existan unas 2.700 unidades de Hércules y que existan como 40 versiones de esa época.

Prudencia, cuando se quiere endilgar responsabilidades sin investigaciones previas, porque en algún momento insinuó también el Presidente de la República, que la culpa era de los funcionarios, porque no avanzaban en la contratación y otro tipo de cosas.

En casos tan complejos como este, es muy importante lo que les señalaba sobre el fin de este debate político; sobre todo porque sabemos que no hay todavía una conclusión de la investigación, entendamos que hay una serie de factores sobre los cuáles se tienen que tomar correctivos.

Nosotros más que el resultado de la investigación, queremos saber qué va a pasar con ese tema de las cifras, del presupuesto, la priorización, el mantenimiento, el problema con falta de aeronaves; de si unas están teniendo que suplir lo de las otras con el tema de municiones, de investigaciones, con los hallazgos de la Contraloría; porque finalmente el objetivo nuestro, siempre ha sido en esta Comisión y será, la protección de los soldados y policías, entendiendo que ellos son quienes a riesgo de sus vidas, asumen la protección de 52 millones de colombianos. Muchas gracias presidente.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias Senadora Paola Holguín, en este momento del debate, voy a darle la palabra a quien las han pedido; Senador Correa Antonio José y demás Senadores que están en conexión o presentes,

les voy a pedir un favor, ustedes no son citantes, redondeemos el tiempo para poder escuchar al señor Ministro y al Delegado de la Aeronáutica civil, tiene la palabra Senador Correa.

Interviene el honorable Senador Antonio José Correa Jiménez:

Muchísimas gracias Señor Presidente, importante debate de control político, los temas presentados por el honorable señor Presidente de nuestra Comisión, Senadores citantes. Es un importante debate, falta la respuesta de un Ministerio tan importante como es el de Hacienda y Crédito Público, diría que también la presencia de Planeación Nacional; quiero dejar y resaltar unos puntos muy importantes.

En el ordenamiento jurídico colombiano, no existe una ley única y expresa que obligue a nuestra Fuerza Pública a contratar seguros comerciales para sus aeronaves militares o de policía. Al tratarse de bienes del Estado, la práctica se orienta bajo principios de auto seguro o responsabilidad patrimonial del Estado, esto está sustentado en una Sentencia del Consejo de Estado, Sección Tercera del 11 de octubre del 2021.

En Colombia esto ocurre igual que en Estados Unidos, Canadá, Francia o Nueva Zelanda, el Estado actúa como su propio autoasegurador respecto a sus bienes; cuando una aeronave o buque sufre un daño o se pierde, el Estado asume directamente la reparación o reposición mediante el presupuesto público; he ahí y por eso buscarle salidas a este vacío jurídico conforme a las reglas generales de responsabilidad extracontractual; no existe norma, lo he dicho, pero también hay que decirlo que existen a pesar de tener unos convenios internacionales, como el de Tokio de 1963 y el de La Haya de 1970.

Qué dice el Código Penal Militar, existe la Ley 1407 del 2010, que sanciona la operación indebida en aeronaves o la interrupción de condiciones de seguridad, estas tienen un carácter punitivo, preventivo y disciplinario, pero no regulan el aseguramiento de los bienes frente a terceros o daños propios de acuerdo a como a bien lo explica el Código Militar, expedido en el 2010.

Las aeronaves de nuestra Fuerza Pública, no se rigen por normas de aeronavegabilidad comercial, ahí la diferencia que obligan a los privados a tener seguros de responsabilidad civil para operar; el control sobre la aeronavegabilidad militar, es ejercido por la propia entidad estatal.

Aquí voy con algo muy importante, cuánto podría ser el costo de asegurar la flota militar total, mediante primas de seguros comerciales, son más de 22 millones de dólares; suele ser significativamente más alto que la ausencia de riesgos por parte del Estado, el autoseguramiento, dada la capacidad financiera del presupuesto General de la Nación, para atender estas contingencias.

La mayoría de aeronaves militares, tienen unas condiciones de riesgo de excepcionalidad, los combates, patrullajes en zonas rojas, lo cual implicaría primas de seguro contractuales extremadamente

elevadas, si es que alguna aseguradora en el país aceptare tales riesgos. En caso de que una aeronave militar cause daños a terceros civiles, el Estado responde bajo la responsabilidad extracontractual, fallo del servicio o daños especiales.

Creo que podemos concluir que en Colombia, la falta de seguros comerciales en la Fuerza Pública, no es una omisión legal, sino una decisión de política pública de gestión de activos estatales; el Estado opera como su propio asegurador, si se desea proponer un cambio, este debería hacerse de carácter legislativo y presupuestal, evaluando si el costo de las primas de los seguros comerciales, justifica la transferencia del riesgo del sector privado, o si el Estado debe mantener su estado actual de ausencia de riesgos, reforzando su sistema de gestión de infraestructura y operacional.

Una importante opción sería entonces, crear un fondo de autoaseguramiento de activos estratégicos de seguridad y defensa en la Ley de Presupuesto, estarían en el Ministerio y su aprobación sería para reponer activos estratégicos; sin embargo, revisando la norma, nos damos cuenta de que no es tan fácil y se debe legislar sobre lo anteriormente comentado y legislar porque existen unos requisitos legales y constitucionales para la creación de cualquier fondo público, porque no sería potestativo solo del Ejecutivo, tendría que el Congreso expedir una ley que dé facultades extraordinarias y autorice la creación de dicho fondo. Y si se crea con una cuenta especial adscrita al Ministerio de Defensa, su gestión sería mucho más expedita, tal y como lo he hablado en el momento.

Existe una serie de recomendaciones para que hubiese dentro de las soluciones de crear este fondo, tendría que obligatoriamente pasar por el Congreso de la República, pero podría ser la opción más válida en estos momentos, muchísimas gracias Señor Presidente.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias Senador Correa, secretario, algún otro Senador ha pedido la palabra.

El Secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

No Señor Presidente, nadie más ha solicitado la palabra.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Avancemos dándole la palabra al señor Ministro de Defensa, General Pedro Arnulfo Sánchez Suárez.

Interviene el Ministro de Defensa Nacional, General Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias Señor Presidente, buenos días a todos, a quienes nos ven en estos momentos o quienes lo harán en algún instante de sus vidas; saludo especial al Presidente de la Comisión Segunda del Senado, Óscar Mauricio Giraldo Hernández; a nuestro Secretario General, Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar.

Hoy comparecemos acá con nuestra cúpula militar, les presento un saludo muy especial, señor General Hugo Alejandro López Barreto, a quien solicito le den permiso para intervenir posteriormente de mi intervención; también me acompaña el señor General Carlos Fernando Silva Rueda, Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, quien va a explicar el caso del accidente que hoy nos atañe.

El señor Mayor General Royer Gómez Herrera, Comandante del Ejército Nacional:

También solicito que intervenga unos breves minutos para contar respecto a nuestras acciones frente a esta tragedia que tuvimos. Un saludo muy especial a todos quienes nos acompañan.

Primero que todo, no podría iniciar esta intervención sin recordar que hay colombianos que los están asesinando en vida, ellos son los 9 uniformados de la Fuerza Pública que están aún secuestrados por grupos criminales; Colombia exige su liberación. Es claro que, a las familias, un mensaje que siempre les hacemos llegar a través de los diferentes niveles de mando que no están solos, que no dudaremos en traerlos nuevamente a casa.

Hablando específicamente del accidente del avión C-130H- Hércules FAC-1016, primero que todo agradecer este espacio que nos brindan para explicarle al país lo sucedido, también para responder como debe ser, frente a lo sucedido; agradezco este homenaje que han hecho Senador Giraldo y a todos ustedes Senadores de la Comisión Segunda.

Ver los rostros y colores de nuestros uniformados que partieron, es increíble que se sientan ahí vivos, pero que en realidad no están, es una ausencia que hace partir el alma, pero no por ello nos doblegamos frente al dolor; son 69 familias que perdieron a sus seres queridos en esta tragedia, la más grande que hemos tenido en pérdidas de vidas militares en un solo instante.

En honor a ellos, a su memoria, daré respuestas claras, responsables, sinceras y respetuosas, siempre he invitado a que nos abstengamos, hasta que no tengamos la información puntual de lo que ocurrió, no hacer hipótesis, simplemente eleva la especulación, la incertidumbre y aparecen unas aves de rapiña para intentarlos engañar, inclusive robarles lo poco que el Estado les da para reparar ese dolor de la pérdida de vida, aunque no hay dinero que alcance para recuperar una vida.

La tripulación que ustedes mencionaron, no abordaron esa aeronave con las personas porque querían ir a matarse; esa tripulación, se envió convencida de cumplir la misión, tenía todos los estándares necesarios para hacer ese vuelo. Hay que entender el contexto en el cual estamos, volar aquí en Colombia no es lo mismo que volar en Suiza, por el mismo contexto de la amenaza y la meteorología que tenemos acá; debemos entender que volamos nuestros medios militares, en condiciones de alto riesgo.

Les vamos a explicar hechos de lo que pasó, cómo pasó, por qué pasó y qué hacer para que no

vuelva a ocurrir, será algo que encontraremos en el informe preliminar, esperamos este a más tardar el 23 de abril de este año, en pocos días; posteriormente vendrá un informe final que podrá cambiar ese informe preliminar, si es que se encuentra algún dato especial.

Quiero mostrarles cuántas aeronaves tenemos en la Fuerza Pública para que se hagan una idea, es de las flotas más grandes de Latinoamérica, 676 aeronaves se han mantenido por encima de 611 desde el 2015, ha incrementado levemente. En el color amarillo, la cantidad de aeronaves de la Policía; el azul claro, la Armada Nacional; el verde del Ejército Nacional y el más grande es de la FAC; obviamente, por su razón de ser; en la parte inferior, ven aviones y helicópteros, son más los helicópteros.

Ahora bien, qué garantiza que tengamos que sacar de línea una aeronave; es decir, que ya no vayamos a utilizar, podría uno decir que la toma de decisiones se soporta en 4 variables importantes, la primera de ellas, es porque cumplió el tiempo de vida útil, ya sea por horas de vuelo o ciclos, o por un ciclo que es la prendida; un aterrizaje es un ciclo, por cualquiera de esos dos factores uno analiza y dice, ya los cumplió, porque no puede soportar esos aterrizajes; es el caso del avión Boeing-707 que está en el museo; o porque ya es supremamente costoso, y el tren logístico es escaso; para ir a comprar un repuesto, ya no lo va a encontrar, es lo mismo, se vuelve muy costoso, es el caso del avión Rockwell OV-10.

Otro factor, es el índice de confiabilidad, es decir, me está fallando mucho, si salgo a vuelo seguro, pero me vive fallando, ustedes ven a los pilotos que entrenan mucho en simuladores, porque las aeronaves son hechas por humanos, eso quiere decir que no van a durar eternamente y que en algún momento vana a fallar, por ello se entrenan mucho, hay muchas listas de chequeo, exámenes, procedimientos; esos procedimientos, incluyen emergencias, puede ocurrir algo y es necesario atenderlas; es el caso del avión Cessna T-37 Tweet, tenía un problema con los trenes de aterrizaje, cada vuelo era una falla, se decidió sacarlo de operación.

Otro factor que se tiene en cuenta, es que ya no sirven para el contexto operacional, un helicóptero pequeño es el HUGHES-500, se concilió que no brindaba el poder de combate o de fuego necesario para el apoyo cercano, se concibió más bien sacarlo de línea y enfocarnos en la capacidad de fuego de helicópteros medianos y pesados. Todas esas variables, dependen de qué peso tenga cada uno y se orienta la toma de decisiones para sacar una aeronave de línea; eso qué asegura, que las que queden, puedan volar y sean seguras.

Cuando hablamos de que puedan volar, hablamos de otro término que es alistamiento, hace referencia a esa disponibilidad inmediata y sostenida de aeronaves para cumplir misiones, pero se requiere que sean aeronavegables, que hayan cumplido con todos los programas de mantenimiento, que tengan la configuración operativa necesaria; es decir, que

tenga los equipos esenciales para abordar la misión, que no solamente vuele, sino que cumpla una misión de apoyo, que tenga el armamento para realizar ese apoyo, si no tiene el armamento no puede cumplir la misión, debe tener total disponibilidad de la tripulación, repuestos y demás equipo de tierra.

Por ejemplo, el Kfir, no es solamente el avión, también es la planta de aire o eléctrica que le da todo el suministro necesario para iniciar ese vuelo; ese alistamiento, depende también de los fabricantes, un fabricante puede decir, sabe qué esas aeronaves ya no pueden volar, como esos boletines que aparecen ahí; dicen, tiene fallas en las valineras de unos helicópteros en Australia; todos los que operan ese helicóptero, deben parar los helicópteros y revisar esas balineras.

Eso ocurre también en la aviación comercial, por ejemplo, ustedes conocen el caso del Boeing 7-37 MAX, en 2018-2019, hubo dos accidentes fatales, dijeron, ponemos en la mira en toda la flota de los Boeing 7-37 MAX; incluso, Boeing dijo que suspendería la producción de esos aviones implicados en accidentes militares.

No solamente le pasa a Boeing, le paso a Airbus, 6.500 aeronaves de la familia Airbus A320, los pararon tras un fallo en el software de control de vuelo, luego otras 6.000 aeronaves con más dientes dentro de ese análisis fueron paradas, este concepto es para entender el contexto, para conocer qué decisiones debemos tomar frente a algo que es construido por los humanos y que puede fallar, que no son eternas.

En ese alistamiento, miramos cómo está la Fuerza Pública, entiendo Senador que un exviceministro se refería a un porcentaje del 40%, la verdad podría decir que soy Ministro, pero estoy desactualizado de muchas cosas que pueden ocurrir a nivel táctico de las unidades en la cuales estaba, porque eso es dinámico; mi rol es a nivel estratégico.

Cuando sale uno del Ministerio, queda un poco desactualizado, pero no sé si esa persona se refiere al nivel de alistamiento de la flota de la Fuerza Pública, la ven ustedes en la gráfica, es del 61% el cierre del año pasado, pero el promedio que tuvo en los últimos 4 años, ha sido del 62%, más alto que los períodos anteriores; o sea, las aeronaves han estado listas para volar, muy levemente, pero más, o si se refiere al 40% de alistamiento de los aviones hércules que lo va a explicar el señor General Silva.

Nos muestran algunos comentarios que se hacen, sin conocer la información y lo que generan es desinformación; ahora bien, en la parte inferior, el Senador Nicolás Echeverry, hacía referencia a la empresa estadounidense Vertol Systems Company que se contrató para el mantenimiento de los helicópteros Mi-17.

Esa franja azul que ven ustedes ahí, escribí guerra Rusia-Ucrania, eso afectó el mantenimiento de los helicópteros Mi-17, si ustedes ven su alistamiento, este se redujo, por esa guerra, porque a las empresas,

las metieron en la lista (OFAC), uno no puede contratar con ellos y se afecta el mantenimiento.

A través de los canales que tiene el Ministerio de Defensa, se contactó a la empresa norteamericana Vertol Systems Company, dijeron que hacían el mantenimiento y no fue así; no se perdió ni un solo peso; el año pasado a finales, hicimos un trabajo muy fuerte, pusimos a una empresa que nos asesorara en cobrarle y recuperamos el 100% del anticipo que se había hecho; además de eso, nos trajimos 8 millones de dólares en multas, falta que nos paguen otra parte de la multa, ya ingresó al tesoro nacional, lo pueden registrar sin ningún problema, ingresó el año pasado; el 100% se recuperó, pero además 8 millones de dólares más en multa ya ingresaron.

Ahora, estamos en el proceso para que paguen un poco más de 3 millones de dólares de multa; el presupuesto que habíamos sacado todo se recuperó, vienen unas implicaciones legales, ahí están respondiendo en temas penales, un viceministro etc., ya serán las autoridades las que definan, como Ministro de Defensa actuamos en él.

La Senadora Paola Holguín, mencionaba la caída de las horas de vuelo de los helicópteros Mi-17; en el hércules se aumentó y en los Mi-17 se redujo, los dos cumplen misiones muy diferentes; mientras el primero, puede aterrizar en una pista porque es para transporte a 90 o 100 hombres en armas; el segundo, aterriza en el campo, en el área de combate, lleva logística pero a menor escala, directamente al campo de combate; es decir, uno lo hace lejano y el otro ya lo hace cercano allá en campo de combate.

La causa porque se cayeron las horas de vuelo de los Mi-17, obedece a la guerra de Rusia-Ucrania, al aparecer en la lista (OFAC), prácticamente se afecta la disponibilidad de repuesto o de alistamiento y tiene uno que ajustar, no volar tanto porque no va a encontrar la misma disponibilidad de repuestos.

¿Cuál es la diferencia entre volar comercial o civilmente?, la primera de ellas, es que son operaciones militares, usted por ejemplo para cargar una pistola en una aeronave civil tiene que embalarla, se la transportan lejos de los cartuchos. En la aviación militar no, un soldado entra con su armamento y equipaje, está listo para cuando se baje, poder disparar, combatir y arriesgar la vida por todos los que estamos aquí sentados, se le tiene que dar esa disponibilidad a la Fuerza Pública, por eso es diferente en la parte de operación militar.

Lo hacemos en un ambiente hostil, nuestros militares y policías no aterrizan en un sitio donde los van a recibir con una hamburguesa o en un parque infantil, es donde van a entrar en combate, donde hay una amenaza, porque el contexto del país es así, hay riesgo, problemas de seguridad en unos puntos.

Lo hacen también en puntos imprevistos de aterrizaje, un avión o aeronave comercial generalmente sabe de a, b, c, ya saben los puntos, los otros en combate se pueden desarrollar en cualquier

lugar de la geografía colombiana, allá tenemos que aterrizar en un sitio desconocido.

Lo hacemos también con múltiples aeronaves, ustedes no van a ver un avión de Avianca volando en formación con otro avión de Avianca o Latam, pero si van a ver como lo hicimos en la última operación contra alias “Mordisco”, donde empelamos más de 27 aeronaves, lamentablemente confirmamos de acuerdo a los neutralizados, si bien es cierto, cayó el círculo más cercano de alias “Mordisco”, también había una menor de 16 años, que hacía parte del círculo de seguridad de ese criminal.

Eso nos muestra la crudeza de la guerra, pero también la violación de los derechos humanos, crímenes de guerra por parte de quienes reclutan a nuestros menores.

El año pasado, cerramos en un poco más del 30% de reducción en reclutamiento de menores, este año, la reducción va en el 57%, ojalá no hubiera un solo menor reclutado por estos criminales que les hacen perder su protección, los exponen a la violencia; pero también lo hacemos con visores nocturnos, es decir, apagamos todas las luces y nos ponemos unos lentes, eso intensifica la luminosidad y podemos operar de noche, decir que la noche nos pertenece, eso no se hace en la aviación civil, eso sumándole los otros riesgos.

También en áreas remotas o desconocidas, el combate se desarrolló en otros lugares, hay que meterse a una montaña donde no había ido, en unos cañones más complejos, donde nunca había volado, con una geografía muy compleja en Colombia, donde la limitación de la información meteorológica, no es tan exacta por las corrientes que hay; el comportamiento meteorológico, aquí es muy diferente que en otras regiones donde uno puede ser más predictivo, por ejemplo, en el desierto.

También hacemos operaciones especiales de combate de muy alto riesgo, nos enfrentamos a algo que es supremamente riesgoso, lo tenemos que hacer, sí, de lo contrario no podríamos estar, así como estamos en estos momentos. Ahora quiero hacer la diferencia entre un accidente y un incidente, un accidente cuando se produce un daño a las personas, o a la aeronave de manera estructural; un incidente, es como aparece en la fotografía de un avión que le falló el motor y aterrizó en una autopista en Estados Unidos, no causó ningún daño, pero sí el incidente respectivo.

Dicho esto, hablemos ahora de los accidentes en la Fuerza Pública, vemos en esta gráfica, en esas barras, ustedes van a encontrar la cantidad de accidentes por el factor que causó el accidente.

El azul, es factor humano; el gris, es factor técnico; el naranja, es factor operacional; el que está en blanco, es en investigación, esos son los accidentes que hemos tenido en los últimos años, desde el 2008 hasta la fecha.

Esa línea roja, que dice tendencia descendente de accidentalidad, no la tracé, no la puse ahí en

PowerPoint, le da clic en Excel, tendencia y la arrojó así; es decir, viene la reducción.

Ahora miremos por ejemplo el 2021 a la fecha, todo ha sido por factor humano, no por causas de mantenimiento, si ustedes miran la parte superior, dice, 2.643.509 horas de vuelo; la Fuerza Pública, ha volado del 2008 a la fecha, en un contexto de riesgo muy alto.

La tasa de accidentalidad por cada 100.000 horas de vuelo, es la que está a la izquierda, es de 3.48 en ese período; durante este gobierno, es de 2.41 accidentes por cada 100.000 horas de vuelo, eso significa un 31% menos que el promedio de ese período. ¿Cuáles son las causas?, las que ustedes ven ahí, el factor humano, factor técnico el 22%, el mayor porcentaje de accidentes es de los helicópteros por la misma condición de operación que mencioné, el 62% y el resto es de aviones.

Ahora, preguntémosnos, ¿dónde invertir nosotros el dinero?, ustedes me ayudan a encontrar esa respuesta; primero, un seguro, cualquier seguro no evita un accidente; usted puede estar asegurado o no, pero eso no evita el accidente. Ahí vemos en el lado izquierdo, lo que evita el accidente, son las actividades de prevención, equipos más modernos que permitan controlar mejor un monitoreo de los sistemas para poder saber cuál es el comportamiento de la aeronave y qué decisiones está tomando la tripulación; un mantenimiento más eficiente, que no fallen tanto los sistemas; un entrenamiento mucho más robusto para que en el factor humano se reduzca la probabilidad de riesgo; una operación más segura con más estándares.

Después de que ocurre el accidente, ahí viene el seguro, el seguro es para reparar un daño, primero, un seguro no es un requisito de aeronavegabilidad, no lo es; segundo, tampoco es un requisito para hacer un vuelo más seguro, para que sea más seguro, es como lo que expuse anteriormente.

¿Cómo estamos asegurados?, es una de las preguntas que me hacían acá, de las personas, los cascos, seguro colectivo, seguro individual, etc., primero, enfocaba las personas, absolutamente todas las personas del sector defensa están aseguradas, cada una tiene un seguro, sí se paga un seguro colectivo, pero cada persona asegurada; pero ningún seguro va a recuperar una vida.

En este año, nosotros hemos dicho en medios y aquí aclaro a los medios, dijimos que íbamos a pagar 151 millones de pesos por asegurado, eso es con precio 2025; ya la aseguradora nos hizo la actualización de los precios y todos van a recibir 165 millones de pesos por persona; respecto a los heridos, es la indemnización según una valoración médica.

Con tanta desinformación que hubo respecto a los seguros la semana pasada, esperamos que ninguna familia haya firmado a ningún abogado, les van a decir, como el avión no estaba asegurado, su hijo tampoco; su hijo si estaba asegurado, ya fuera en

avión, helicóptero, a pie, en un carro, en una moto, siempre y cuando estuviera cumpliendo actos del servicio estaba asegurado. Muy seguramente algún avivato les dirá, oiga, deme el 35% yo si le hago cobrar el seguro, están engañando a la gente por desinformación.

Mirando los datos que decían de la Contraloría, nosotros tenemos el 34% de las aeronaves de las Fuerzas Militares aseguradas, pero la Contraloría dijo que era el 19% de la (FAC), es muy diferente, para la Fuerza Aeroespacial Colombiana, los datos que tenemos son del 18%, son temas de aproximación, lo revisaremos para que como me decían acá, los números sean precisos.

Hacemos todo el esfuerzo, pero esa pequeña diferencia, a veces puede ser malinterpretada, no hay coincidencia; 18% las FAC, 14% la Armada y 79% del Ejército; al hacer el promedio con las aeronaves que están, en total, tenemos el 34% asegurados. Este dato que vamos a ver, frente a la pregunta, ¿qué tanto han estado asegurados las aeronaves en su historia?

Vemos esta gráfica que es fundamental, les pido a ustedes me ayuden a encontrar una solución, igual aquí estoy es para responderles a ustedes y al país; nosotros pagamos prácticamente, 21 millones de dólares en aseguramiento en el 2023 y recibimos 917.000 dólares de indemnización por parte de la aseguradora; la aseguradora se quedó con 19.438 dólares; es decir, nos quedamos con el 5% y la aseguradora se quedó con el 45%.

Miremos el 2024, eso que tenemos asegurados es el 34% de las aeronaves; en el 2024, recibimos 2.582.000 dólares, y la aseguradora se quedó con 18 millones de dólares, el año pasado le dimos a la aseguradora 22 millones de dólares y nos devolvieron 456.000 dólares, eso es rentable para una nación, el Estado es el que tiene que responder por los medios, se deben asegurar, pero ese modelo de aseguramiento debería ser.

En este año, hemos pagado ya 14 millones de dólares, vamos a hacer una adición de 10 millones de dólares, porque eso que ven en 2026, está hasta el 30 de julio del 2026; pero el Hércules no estaba asegurado, es decir, no vamos a recibir nada; si quisiéramos asegurar todo, costaría unos 80 millones de dólares cada año.

La siguiente nos puede dar esa balanza de qué tan buen negocio es, el Estado siempre paga, ya sea que se le transfiera la plata a una aseguradora o colocarla en un fondo, siempre paga o se le saca por una demanda, etc., pero siempre paga.

Miren la balanza del escenario real que pasó en el 2025, 22.7 millones de dólares se pagaron en seguros, la aseguradora se quedó con el 98% del presupuesto, aseguradoras que muchas de ellas tienen uniones temporales, consorcios etc., están en el exterior muchas de ellas, el Estado colombiano recibió de compensación el 2%.

Qué pasaría si nosotros ahora aumentáramos a 80 millones de dólares, o sea, listo, aseguremos a todos, nos da la plata el Estado colombiano y pagamos 80

millones de dólares anuales para seguros, si hubiera ocurrido eso en el 2025, pues la aseguradora se queda con 78 millones de dólares y nosotros con un millón de dólares el Estado colombiano, ahora les digo cómo hacen las otras Fuerzas. La pregunta que hago es, ¿se deberían revisar las normas de aseguramiento que tenemos?

Lo que digo yo es, si hay que asegurarlos, pero la pregunta es quién tiene el seguro, o sea, todas deben estar aseguradas; la pregunta es ¿qué modelo de seguro?, si un seguro que se le paga a un tercero, o un autoseguro como lo hace la mayor parte en el mundo, como lo hace Francia, por ejemplo, muchos han optado por este modelo, lo tienen así, dijeron, saben qué, sí hay que pagar un seguro, que sea el que ven en la parte abajo derecha, esa es la propuesta, un autoaseguramiento, para ello una de las propuestas es, que se cree un Fondo, no sé si es viable, es algo que vamos a explorar mañana con el Ministerio de Hacienda y FASECOLDA.

Que se cree en la Ley de Presupuesto, un Fondo de Aseguramiento de Activos Estratégicos de Defensa, en el cual esos 80 o 22 millones de dólares, queden en el Estado y de ahí mismo se saque para pagar lo que se da, nosotros mismos los gestores del seguro, decimos, si se debe asegurar, pero quien lo debe asegurar es el mismo Estado, que no salga la plata de acá, porque se queda es en un privado.

Qué hubiera pasado por ejemplo, si se manejara ese Fondo así, en 4 años que hemos pagado, digamos, eso que vieron ustedes año por año, eso, no suma el contrato que tenemos de esos 4 años; 22 de diciembre a julio del 2026, hemos pagado 78.9 millones de dólares por los 4 años; la verdad, por 43 meses, hubiéramos podido comprar si uno quisiera, 22 aeronaves, claro que se dispara porque puse 15 Cessna 172, son aviones pequeños, pero ayudan al entrenamiento y a elevar las capacidades, etc., pero podríamos pensar, en 1 AH-60L, 1 Hércules C-130; 3 UH-1 y 15 Cessna; ahora, comprarlos nuevos, es la balanza que tenemos que hacer.

Cuando aquí en Colombia nada más, el Senador puso el ejemplo del SOAT del carro etc., creo que vale la pena poner el ejemplo de lo que ocurre en lo comercial, por ejemplo, uno compra un vehículo, sale del concesionario, se lo pueden comprar, pero a la hora siguiente, ya no le van a pagar el 100% de lo que le costó; automáticamente, se devalúa, puede ser hasta en un 20%.

Los aviones por ejemplo de gran capacidad, como el Airbus A380, dicen algunos que cuestan 700 millones de dólares, etc. un secundazo, dicen que cuesta, 250 millones de dólares, pero bueno, seguro como nuevo, esas aeronaves que puse ahí, excepto los 15 aviones, podrían ser aviones o aeronaves usadas, operables en muy buen estado.

Esa es una reflexión que le pido a todo el Congreso, ya el Presidente de la República la conoce, ya sea mirar cómo creamos ese Fondo, para que sea el seguro del mismo Estado, que aseguremos todo, pero que nosotros mismos lo gestionemos eso, para proteger

cualquier riesgo que tengamos en la operación; así lo hacen casi todos los países del mundo, por eso ellos no compran seguros comerciales, ellos asumen el costo dentro de su presupuesto, lo hace una empresa con la depreciación, puede ser que no se salga del equipo, porque se accidente, sino porque ya se vuelve obsoleto.

Si hiciéramos eso, creo que no estaríamos llorando o sufriendo por un CONPES, cuando va uno a la aseguradora, vaya y reclame el seguro, es un trámite largo, costoso; así fue el proceso de contratación con esa aseguradora, un trámite largo en el reclamo y luego vienen los deducibles, mientras que, si se maneja dentro del mismo Estado, sería más rápido, más fácil, más rentable, es la plata de los colombianos.

¿Qué investigaciones se van a hacer?, son 4 investigaciones; una de ellas, será técnica, es la que está adelantando directamente la Fuerza Aeroespacial colombiana, ya se va a explicar, lo que busca es saber la causas y hacer las recomendaciones para que eso no vuelva a ocurrir; hay otras investigaciones que ya están en curso, una penal, otra disciplinaria y otra administrativa.

Les agradezco muchísimo ese homenaje que hicieron a nuestros héroes, la verdad es que los hijos de nuestros héroes no eligieron esa tragedia, ninguno de ellos eligió la tragedia; perdí también un hermano en un accidente similar, murieron 13 personas a bordo, la hija prácticamente quedó sola y la mamá ha tenido que luchar por la educación de su hija.

Nosotros podemos ayudar a contribuir en una mejor educación de los hijos de honor, es un programa que sacamos el año pasado, coincidentalmente piden que lo dejen ahí un momento, porque estoy seguro que muchos se quieren unir a escanear ese código, decir hoy que le aporte en algo para que la adecuación de su hija sea mejor. Les agradezco a todos los que están aquí presentes, por unirse a dicha causa.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias señor Ministro, vamos a condicionar el tiempo de los señores Comandantes de Fuerza en este caso, tiene la palabra General por 5 minutos; vamos a regular porque también necesitamos la intervención del Coronel en uso del buen retiro, Álvaro Alejandro, Director Técnico de Investigación; tiene la palabra el señor General por 5 minutos.

Interviene el Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General Carlos Fernando Silva Rueda:

Gracias honorables Senadores, un cordial saludo, señor Ministro, señores Generales, antes quiero agradecer todos los mensajes de apoyo y solidaridad por este suceso que todos los militares lo lamentamos.

Manifestarles mis preocupaciones, quizás no sean iguales que las de una familia que perdió a su ser querido en ese accidente, lo que pasa por mi cabeza

es muy importante, soy el Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, cuando uno es General, no se trata de estar mucho tiempo, ni recibir una cantidad de honores o tener unos privilegios, facilidades, ayudantes, etc., no, esto se trata de asumir un reto para sacarlo adelante. Se trata de desarrollar con unas capacidades, lo que una nación entera le entrega a esta cabeza, ello implica gerenciar unos procesos y para que este mecanismo llamado Fuerza Aeroespacial, funcione y cumpla con la misión para la cual fue creada, implica administrar recursos, sobre los cuales hemos estado hablando aquí bastante.

Esta tarea, implica sentarse a planear con un equipo de personas para garantizar que las decisiones tomadas, sean las correctas, esto tiene que hacerse con muchísimo liderazgo, eso es algo que uno aprende a lo largo de una carrera, la mía lleva 40 años; ese liderazgo, implica tratar con talento humano, esa es una de las partes más delicadas, una máquina es un sí o un no, ahora en la era de la digitalización, un uno o es un cero.

Un ser humano es una infinidad de posibilidades, uno como líder tiene que velar porque esté bien entrenado, educado, porque tenga una cultura organizacional, una disciplina que me garantice que tengo la confianza para ponerlo a desarrollar una misión que bien lo decía el señor Ministro, no es simplemente aviación, con inmenso respeto a nuestra aviación civil, privada y comercial; es una aviación militar; hay que velar por su bienestar, hay que garantizar que esas personas mañana quieran venir a trabajar por la patria bajo unas condiciones bien difíciles.

La gente que está trabajando acá, no simplemente lo hace por una solución de trabajo, están trabajando para una Fuerza Aeroespacial como la colombiana en situaciones muy especiales como geográficas, meteorológicas y delimitaciones presupuestales, es bien particular, sobre todo porque el trabajo se hace en el marco de la seguridad.

Necesitamos tener la certeza de que todo va a funcionar y no tener que lamentar sucesos como este, uno como General de 40 años, comandando una organización como esta, tiene esa responsabilidad, eso es lo que pasa por mi cabeza en estos momentos, ¿en qué fallé?, ¿porque murieron 69 personas?, ¿porque hoy 69 familias ya no tienen una solución para poder ver a ese ser querido respirando?, ¿porque perdimos una máquina que podía seguir transportando mucha más gente, mucho más progreso, defensa, seguridad?, esos interrogantes pasan por mi cabeza.

De tal manera, que hay algunas informaciones en mi presentación que ya se han visto, así que pasaré rápido, bien lo decía la Senadora, el Hércules C-130 es un avión bastante proliferado en el mundo, se han construido más de 2.500; actualmente, operan más de 1.500, los países con azul, cualquiera de los dos, operan el Hércules C-130, en el azul claro, están operando aviones como el que se accidentó, el C-130H, de la totalidad de esos aviones, el 68%

tiene las condiciones de longevidad muy similares a las que tenía al 2016.

Azul oscuro, ese es un nuevo modelo, es el avión C-130J, es un avión con la misma apariencia, pero muchísimo más avanzado, es de esta última década; de tal manera, que es un avión que se opera bastante a lo largo de todo el mundo; ¿para que se usa? lo sabemos, para transporte de carga, tiene una ventaja por encima de cualquier otra aeronave, es su versatilidad, tiene la capacidad de llegar a una pistas sin demasiada infraestructura; no tiene una cantidad de sistemas para movilizar la carga, ni escaleras y puede transportar, dependiendo la versión, hasta 10 a 12 toneladas de carga o de personal; lo utilizamos el mismo día cuando sucedió el accidente, un C-130 fue acondicionado para recuperar personal, es un avión con 50 camillas, con el personal médico y con un equipo de recuperación para estos pacientes; cumple con una cantidad de operaciones, lanzamiento de paracaidistas, operaciones especiales, ayuda humanitaria, etc.

Este es el estado de la flota en términos numérico, en este momento las barras azules están a lo largo de los años, desde el año 2015 hasta el año 2025; tenemos 7 aeronaves, es decir, en el año 2022, se ve el aumento de 4 a 7, es la donación de 3 aeronaves, una de ellas la que se accidentó.

Las líneas que vemos, la azul, es el alistamiento, si vemos el año pasado, el alistamiento es del 40%, ¿qué significa? que de esas 7 aeronaves un poco menos de la mitad está operando, las otras no están operando por algún motivo, están en mantenimiento, están cumpliendo su término de vida útil, están en una condición que no le permite operar, o no nos da garantías para poderla volar.

Tenemos unas 3 aeronaves en el 2025, que hacen el trabajo diario, este alistamiento varía continuamente, porque si hoy una aeronave está volando y tiene algún compromiso técnico, pues mañana no vuela y va a estar en el hangar; eso me baja ligeramente el porcentaje.

Esto está directamente relacionado con el presupuesto, ahí hay unas figuras de recursos de mantenimiento, fue una de las preguntas, aquí me quiero detener un poco, cuando se habla del presupuesto de mantenimiento de la Fuerza Aeroespacial, de que 87.000 millones fueron apropiados para esto, pero solo se ejecutaron 58.000, me permito hacer una pequeña aclaración.

Se ejecutó el 100%, lo que pasa es que solo el 58.000, se pudo ejecutar el año pasado, en virtud de dos situaciones; primera, los recursos, gran parte de ellos fueron entregados en agosto, a través de contratación estatal, nos toma por lo menos 3 meses en montar el contrato y la aviación no es “off-the-shelf”, la aviación no es un producto listo para usar, no es sacar un repuesto de un anaquel, la aviación se construye diariamente, son piezas nuevas que se incorporan a estos aviones. Los tiempos de espera, no dieron para que el bien fuera entregado a 31 de diciembre, por lo tanto, paso a reserva, y durante este

año se está pagando, pero se ejecutan, sí, a través de esa modalidad, de rezago presupuestal; eso, por un lado.

Por otro lado, en los meses de noviembre y de diciembre, no hubo pago suficiente para hacer los pagos, eso ya es una cuestión macroeconomía, no tuvimos esa disponibilidad de presupuesto para hacer la obligación y el pago; la aviación es así.

El presupuesto que este año entreguen para adquisición de servicios, lo vamos a ver volando el próximo año, por mucho el próximo semestre, esa es una petición que nosotros hemos hecho continuamente; en aviación, uno requiere que toda la totalidad del presupuesto anual, sea entregado para poder tener la habilidad de hacer los contratos, obtener una inmediatez y además un mejor precio en la obtención de esos bienes y servicios que tienen que ver con la aviación.

Muchas veces necesito la carlinga de un avión y la empresa me dice sí claro, con mucho gusto a 400 días, es lo que se demoran construyéndome la pieza que necesito hoy, la aviación vive de unos recursos que se materializan meses después.

Hablemos del accidente que ocurrió el 23 de marzo, aquí hay muchos datos que ya se han hablado, me quiero detener en los procesos de mantenimiento; en resumen, ni en la fuerza aeroespacial colombiana, ni en las fuerzas militares de Colombia, que vuelan equipos, porque todas las fuerzas lo hacen; nunca, esto no es solo una política, es un procedimiento, un protocolo, nunca se vuela una aeronave que no está lista para volar, si el presupuesto es limitado, eso significa que no vamos a tener el alistamiento y los que no están listos, están en tierra, y los que sí están listos, vuelan.

Eso es algo que nosotros como comandantes tenemos que velar permanentemente y por eso mi reflexión inicial; este avión sí tuvo un programa de mantenimiento mayúsculo, tan pronto nos fue entregado, entró a un (PDM) que costó 11.500 millones de pesos; un (PDM), se hace en este tipo de aviones cada 6 años. El (PDM), es un mantenimiento profundo, duró año y medio en ejecución; después de ese mantenimiento tiene otros mantenimientos, son cíclicos, por eso se llaman isocrónicos, y cuando no se hace el isocrónico, hace un homs tecsion chequin.

En este caso, la aeronave durante todos estos últimos años, tuvo siempre programado su mantenimiento para garantizar su aeronavegabilidad, es un certificado que otorga la Fuerza Aeroespacial Colombiana para todas sus aeronaves, aquí hay una cantidad de personas que tienen una entrenamiento, firman un certificado que dice, este avión es operable porque está completo, porque tiene las piezas que manda el manual, porque está actualizado de acuerdo a todas los protocolos que la casa fabricante dictamina.

Aquí hay datos que conocemos, no voy a ahondar en eso, pero a veces se habla de peso despegue, este es un avión que está diseñado para despegar, si

tuviéramos en una balanza con “155 lides”, más o menos 80 toneladas.

En el caso de la pista de Puerto Leguízamo, es una pista corta, más o menos 4 veces más corta que El Dorado, también 4 veces más angosta, pero es una pista que se adapta para este avión, de eso tenemos certeza; en esa pista, este avión podía sacar 139.000 libras, el avión despegó con 133.000 libras, aquí es donde uno empieza a preguntarse, ¿el mantenimiento estaba bien?, ¿la pista se podía operar?, ¿no estaba sobrecargado?, eso es lo complicado.

Por eso estamos en un proceso de investigación, tiene que ser muy serio y riguroso, ese proceso de investigación como bien lo decía el señor Ministro, tiene una finalidad, esta es la investigación técnica, su finalidad es encontrar ¿cuál fue la causa?, ¿cuál fue el factor que llevó a este desenlace?, con el único fin de que esto no se vuelva a repetir, para determinar si seguimos operando este tipo de aeronaves, o si continuamos volando en nuestros aeropuertos y así cómo operar en ellos, ese es el objetivo de esta investigación.

¿Quién es la autoridad competente?, basados en la ley, la autoridad competente para realizar esta investigación, es cada una de las Fuerzas, si la Policía se accidenta, ella tiene su área de investigación de accidentes, sus técnicos, y son ellos los que van a determinar cuál es la causa que llevó a ese desenlace; cada una de las Fuerzas tiene la responsabilidad de presentar sus hallazgos ante la Aeronáutica de la Aviación del Estado.

En Colombia está la Aeronáutica civil, cualquier empresa u operador de aeronaves responde ante la Aerocivil, porque es una operación civil y comercial; en la aviación militar, lo explicaba el señor Ministro, tiene unas características muy diferentes, hay una autoridad, esto lo determina la Ley; la autoridad aquí aunque está en cabeza de la Fuerza Aeroespacial, está compuesta o es una organización conjunta donde las diferentes Fuerzas ponen su experticia, personal, para que tenga una estructura que garantice el ejercicio de esta autoridad.

Por supuesto, quién más que la Fuerza Aeroespacial está esperando estos resultados, se hace un informe inicial que se entregó 24 horas después del accidente; básicamente, contempla los hechos que ya todos conocemos. Tenemos la responsabilidad de entregar un informe preliminar, hasta con un mes de anticipación, también lo decía el señor Ministro, el 23 de abril ya teníamos que haber entregado un informe preliminar y un informe final, no tiene una fecha, porque puede surgir nuevos hechos que cambien la decisión inicial.

Los factores que también se explicaban en una ayuda hace un momento, pueden ser de varios tipos, normalmente manejamos estos factores que aparecen en la ayuda, son factores humanos, técnicos, operacionales y organizacionales.

Voy a dar un ejemplo de cada uno, el factor humano, es el comportamiento de ese ser humano o de esa tripulación, esos seres humanos que van

a bordo de esa aeronave, ellos como personas que tienen sentimientos, problemas, condiciones de pronto de talentos especiales, o de limitaciones para poder desempeñarse, todos esos son factores humanos que nosotros tenemos que indagar, para lograr que sea efectiva su participación.

Factores técnicos, son el mantenimiento, que no se haya cumplido algo de lo que está ordenado bajo protocolos escritos, ese es un factor que también puede haber ocurrido.

Factores operacionales, por ejemplo, esto no significa que sea el caso, una rampa con un hueco, una pista con defecto, el avión pase por ahí y se le causa un daño, esos son factores operacionales o factores organizacionales, les decía, las responsabilidades que tenemos nosotros como comandantes, existe una cultura de seguridad en mi organización; esos factores son los que estamos tratando de verificar, como les digo, todo esto bajo un soporte normativo.

Finalmente, se expresó hace unos minutos, estamos siendo acompañados por el gobierno de los Estados Unidos, la Fuerza Aérea de Estados Unidos, nos ha está colaborando con la empresa fabricante del avión, Lockheed Martin, la empresa de motores Rolls-Royce y una empresa que genera la logística de la Fuerza Aérea norteamericana como la Fuerza Aérea colombiana, llamada TCG, ellos son los proveen la logística de estas aeronaves; estuvieron aquí en el sitio, nos han dado una serie de recomendaciones y hallazgos que van a alimentar nuestra investigación.

Aquí vale la pena recordar, el avión tiene dos grabadoras, una es de datos, la otra es de voces; la grabadora de datos, está prácticamente terminando los datos que conocemos, estamos esperando la llegada de los resultados de la grabadora de voces; ahí nos dice lo que se hablaba en cabina, lo que se dijo en las frecuencias etc., con esto muy seguramente en los próximos días vamos a entregar un informe preliminar que nos puede apoyar las diferentes hipótesis que se tienen en este momento.

Como bien lo han dicho, es muy prematuro, todos queremos saber qué fue lo que pasó, más que nadie yo necesito saber para poder asumir las responsabilidades que hay en eso, muchas gracias presidente.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias General Carlos Fernando Silva, con esa exposición queridos Senadores y Colombia, uno ve como tan desafortunada la ligereza en la poca experticia que pueda tener el Presidente de la República, cuando dice, compraron una chatarra y se cayó; una gran irresponsabilidad con las familias de las personas que fallecieron en ese accidente, lamentablemente lo seguimos haciendo en Colombia, tiene la palabra el comandante de las Fuerzas Militares, General Hugo López, por 5 minutos.

Interviene el Comandante General de las Fuerzas Militares de Colombia, General Hugo Alejandro López Barreto:

Presento un saludo muy especial señor Presidente de la Comisión Segunda, al señor Ministro de Defensa, a los señores honorables Senadores de la República que nos acompañan. No podía pasar por esta Comisión, sin saludarlos como Comandante General de las Fuerzas Militares y agradecer todos los mensajes de apoyo que nos hicieron llegar y de condolencias por esta tragedia que enluta al país y a las Fuerzas Militares.

Expresar un agradecimiento a todo el apoyo de las instituciones que ese día del accidente nos apoyaron, fue un apoyo institucional, gracias por eso, donde el país completo se mueve y así lo reciben las Fuerzas Militares, a nivel local y regional se recibió todo el apoyo por parte de las diferentes instituciones de sanidad.

Quiero contarles honorables Senadores, que a pesar de este trágico accidente a las 05:00 de la tarde, ya todos nuestros heridos, nuestros 57 hombres heridos estaban recibiendo atención médica, estaban en Florencia, Puerto Leguizamó y en Bogotá, siendo atendidos, recibiendo sus primeros auxilios.

A partir de ese momento, iniciamos una tarea muy penosa, pero que nos correspondía hacerla, era la identificación de cada uno de los 69 fallecidos, se hizo un trabajo muy articulado como lo decía el Comandante de la Fuerza Aeroespacial, movimos todos los apoyos de las Fuerzas Militares para poder reconocer a nuestros hombres; posteriormente, entregarlos a las familias, como lo dijo el señor Ministro, hoy estamos atendiendo esas 69 familias; 61 del Ejército, 6 de nuestra Fuerza Aeroespacial y 2 de la Policía, para que no se queden ahí, sino que podamos brindarles un apoyo especial.

Esta es una pérdida fuerte para las Fuerzas Militares, es un golpe muy duro, pero que nos motiva a seguir trabajando por el bien de este país, esos soldados, oficiales, suboficiales perdieron la vida en cumplimiento de la misión, no estaban jugando, iban saliendo, venían de controlar las elecciones de Congreso de la República, por eso iban para sus casas, es lamentable la situación, pero tenemos que asumirla como nos corresponde.

Quiero decirles, como lo manifestaba el señor Ministro de Defensa, las Fuerzas Militares, movilizan diariamente miles de soldados en todo el territorio nacional, estamos haciendo operaciones militares, desarrollando abastecimientos diarios, evacuando personal enfermo, evacuando personal herido, entre muchas operaciones.

No es que uno prevea estas cosas, pero sí, prevemos el riesgo de las operaciones militares, está previsto, esta es una de las cosas que nosotros tenemos que entender, esto no estaba previsto, estaban las condiciones dadas de tiempo, clima, mantenimiento, la aeronave estaba lista para poder operar, lamentable y desafortunadamente pasa esta situación.

La rigurosidad de las investigaciones, es fundamental, en cabeza del señor Ministro, hemos pedido de que esperemos el informe, como bien lo dijo el Senador, vamos a esperar los informes correspondientes para tomar las decisiones del caso, pero con el único fin de que esto no puede volver pasar.

Decirles como lo dijo en la Comisión Primera, la selección de nuestros hombres para ser pilotos es estricta, es un trabajo y un proceso que tiene toda una rigurosidad, aquí no se nombra un piloto por amistad, o porque es de primera o última categoría; aquí cada de estos jóvenes cumple un proceso y ese proceso lo lleva a donde hoy tenemos nuestros pilotos de 5.000, 7.000 y 8.000 horas de vuelo.

El mantenimiento, lo habló el señor Ministro de Defensa y el Comandante de la Fuerza Aeroespacial, este es riguroso, tiene unos procesos muy claros, aquí no se sale a volar si una aeronave no está lista. Les pido que entiendan esto, porque se ha escuchado muchas veces que no estaba lista la aeronave, eso no es así; si la aeronave no está lista, no sale; si el tiempo no está de acuerdo a como corresponde, tampoco se vuela, claramente no actuamos de manera irresponsable.

Simplemente era eso Señor Presidente, no quería dejar pasar este momento para dar las gracias a ustedes porque cada uno de estos debates nos permite a nosotros mostrar qué se está haciendo en las Fuerzas Militares, pedirles que sigan confiando en sus Fuerzas Militares, siempre vamos a estar ahí y no le vamos fallar al pueblo colombiano, muchas gracias.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias a usted General López, ustedes, han acertado en algo, su responsabilidad para que una aeronave vuele en funcionamiento, tiene toda la razón, aquí el equivocado y ligero fue el Presidente de los colombianos, el Presidente Petro, al asegurar que era un avión que habían comprado como chatarra. Continúa con el uso de la palabra, el Comandante de nuestro Ejército Nacional, General Royer Gómez, por 5 minutos, termina el señor Ministro de Defensa.

Interviene el Comandante del Ejército Nacional de Colombia, Mayor General Royer Gómez Herrera:

Buenas tardes Señor Presidente, muchas gracias por la oportunidad, permiso señor Ministro, permiso General López, saludo muy especial para todos los honorables Senadores y para todas las personas que nos acompañan en el día de hoy. Como Comandante del Ejército, quiero presentar a todos ustedes y a todos los colombianos en general, nuestro sentimiento de gratitud por todas las palabras de condolencias y todo el apoyo que recibimos nosotros para enfrentar este difícil momento inédito en la historia de nuestras Fuerzas Militares, e inédito en nuestro Ejército Nacional.

Quiero destacar unas historias muy pequeñas de esos héroes anónimos que se destacaron ese día, uno

de los muchachos que vimos ahora en las imágenes, honrando su memoria con el minuto de silencio, era el Cabo Primero Jairo Andrés Rincón Machado, este muchacho salió con vida del accidente y del avión, se fue a sacar a sus soldados que estaban heridos, en una de las entradas al avión para rescatarlos, hubo la explosión de las granadas que iban en el avión y perdió la vida un soldado profesional, Jesús Alejandro González, con 20 años de servicios, era su último vuelo, ya salía de Puerto Leguizamo, era integrante del Batallón de Selva número 49, iba para su casa a disfrutar de su pensión con su familia, también perdió la vida en ese trágico accidente.

Dos hermanos, soldados profesionales, Daniel Esteban Arias Pérez y Santiago Andrés Arias Pérez, los dos integrantes del Batallón de Infantería de Selva número 49, perdieron la vida en el trágico accidente, le entregamos a su señora madre el cuerpo sin vida de nuestros dos compañeros de armas caídos en cumplimiento del deber.

El soldado profesional, Óscar Eduardo Piedra Tejada, salió con vida, se devolvió al avión y rescató a nuestra técnica de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, ella había quedado herida con una fractura de tibia y peroné, la sacó del avión y le salvo la vida a esa señorita.

Estamos en el trámite de condecoraciones para manifestar como lo hacemos los soldados de la patria, con una condecoración, imponiéndole condecoraciones a muchas personas que nos ayudaron a nosotros en este trágico momento; pobladores también héroes anónimos del municipio de Puerto Leguizamo, que arriesgaron su vida para sacar a los muchachos que quedaron con vida y después nos ayudaron a recuperar los cuerpos sin vida de nuestros compañeros, gente del común, del pueblo, el alcalde, su señora esposa, trabajadores de la defensa Civil, los bomberos, la Fiscalía Seccional del Putumayo, Medicina Legal, tantas otras personas que nos ayudaron a nosotros y nos socorrieron durante esos días tan trágicos.

Les vamos a otorgar a ellos, la Medalla de Fe en la Causa del Ejército Nacional y a nuestro Cabo Primero, el héroe del que les hablé, otorgarle la Medalla al Valor, una medalla que tenemos nosotros en el Ejército, entregarla de manera póstuma a su familia.

Algo muy importante que deben tener en cuenta todos los colombianos, tenemos una Fuerzas Militares resilientes, enfrentamos ese duro momento, lo sufrimos, nos dolió muchísimo, nos sigue doliendo, lo seguimos lamentando profundamente, pero tenemos la fuerza de voluntad y la capacidad para levantarnos y continuar.

Nueve días después del accidente, ya habíamos entregado a todas las familias, los cuerpos, fueron 6 que nos entregó Medicina Legal, que fueron los que más se demoraron en el proceso de identificación; 9 días después, ya habíamos hecho entrega a todas las familias colombianas que habían perdido a sus hijos, los cuerpos de sus muchachos, les hicimos los

honores correspondientes, acompañándolos hasta su última morada.

Nueve días después, a nuestro Batallón de Infantería de Selva número 49, fue el Batallón que puso los 61 soldados del Ejército que murieron en el accidente, ya le habíamos reintegrado, devuelto sus capacidades operacionales, entregándole y trasladándole 3 pelotones de soldados profesionales con sus cuadros de mando y control, con todos los medios de equipamiento y el material de guerra necesario, para que el Batallón pueda seguir cumpliendo con su misión.

Le vamos a seguir fortaleciendo las necesidades a ese Batallón, para que pueda en el área de operación de La Tagua, continuar cumpliendo con la misión, esa es una prenda de garantía para todos los colombianos, saber que tenemos una Fuerza resiliente, que tiene la capacidad de asimilar el golpe, levantarse y continuar cumpliendo con nuestra misión; esa es la mejor manera de honrar la memoria de nuestros compañeros de armas caídos en cumplimiento del deber, saber que los compañeros que quedamos acá, vamos a seguir cumpliendo con la misión por la cual ellos ofrendaron su vida, muchas gracias Presidente, gracias a todos, muy amables.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias a usted General, nos unimos a esas palabras, quiero contarles a los Senadores, a los colombianos, al señor Ministro, a los Comandantes de la Fuerzas, que he presentado una proposición a la Mesa Directiva, para que le demos una condecoración al municipio de Puerto Leguizamo y a sus autoridades.

Aprovecho la oportunidad para invitarlos, sería muy bueno ir al municipio a condecorar a sus habitantes por ese apoyo, por la solidaridad que tuvieron con nuestros héroes de la patria; obviamente, habrá que pensar que, en un futuro, se construya allí un monumento bien importante, para que el sitio, el momento, lo histórico no quede en la historia, sino que haya algo que recuerde siempre a esos seres que perdieron allí la vida, concluye el señor Ministro de Defensa.

Interviene el Ministro de Defensa Nacional, General Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias Señor Presidente, creo que quedo una pregunta por responder, nosotros condecoramos a la hermosa población de Puerto Leguizamo, con la Medalla del Ministerio de Defensa.

Quisiera hablar sobre qué hemos hecho con las 69 víctimas, las familias de las víctimas fatales; primero, ofrecerles una solución de vivienda, ya 62 la tienen, porque estaban afiliados, para las otras 7, estamos gestionando, sé que vamos a tener el 100% de cobertura de vivienda a todas las familias de las víctimas fatales.

El otro elemento, son los seguros de vida por persona, vuelvo y digo para que no se olvide, todas las personas que iban a bordo estaban aseguradas,

cada una va a recibir 165 millones de pesos, ese seguro no va a recuperar la vida; van a tener también pensión de sobreviviente, van a ejecutarse las indemnizaciones del caso y se van a rendir los honores póstumos. Ahora bien, el tema de presupuesto, quisiera hablar de lo que mencionaban para que todo el mundo entienda, porque esto no lo escuchan solamente quienes están acá sentados, sino todo el país.

En temas contractuales, hay una etapa que se llama, el compromiso, es decir, firmar el Contrato con Acta de Inicio, tengo asegurado el dinero ahí; segundo, es la obligación, recibí el bien y quedé a satisfacción; por último, los pagos.

En esta gráfica de presupuesto, vemos cómo se ha asignado el presupuesto al sector defensa, ha tenido un incremento, hemos tenido el más alto en la historia, ha tenido unos compromisos; el año pasado, cerramos con el 99.8%, es decir, todo se comprometió, se firmó contrato ya, como lo explicó el señor General Silva, en octubre llegó un dinero, no se alcanza a recibir ahí mismo, pasa para el siguiente año, no significa que no haya una ejecución responsable, es el sector que mejor ejecuta el presupuesto de todo el Gobierno nacional.

Respecto a ese presupuesto que dicen, ¿qué pasa?, digamos, se disminuye en inversión, etc., este año nos dieron un billón más de inversión, 3.7 billones de pesos, pero cuando uno mira este presupuesto dice, ¿para dónde se va?, lo vemos en la siguiente gráfica, casi el 80% del presupuesto es para gastos de personal.

Recuerden ustedes la época 2002-2008, se incrementó en aproximadamente 90.000 uniformados, eso, ¿qué significa?, que pasan a la asignación de retiro; es decir, en esta época, un soldado que dura 3 meses en el área de operaciones 24/7, es como si trabajara 52 semanas, o sea, prácticamente todo el año en unas condiciones más extremas, entonces esto hace que el gasto sea bastante inflexible.

Nosotros en temas presupuestales, dijimos, ¿cuánto necesita el sector defensa?, era qué si las Fuerzas nos habían pedido, claro, las Fuerzas nos pidieron y nosotros le pedimos al gobierno; el gobierno le pidió al Congreso, el Congreso finalmente, aprobó con una ley de presupuesto. ¿Cuánto se aprobó para este año?, 546 billones de pesos para todo el Gobierno nacional, pero nosotros, ¿cuánto habíamos pedido?, solo para sector defensa, 108 billones de pesos, o sea, si me piden, escribame las necesidades eran 108 billones de pesos, claro, cuando llegué al gobierno prácticamente suma todo lo que piden todos los Ministerios; le suma, no sé, 900 billones de pesos, 1.000 millones de pesos.

Uno dice, tengo que ajustar, entonces lo ajusta y lo presentamos al Congreso, como Ministerio de Defensa, habló de 108 billones de pesos, se presentó al Congreso 68.9 y por los ajustes que hubo, quedó en 65.8; luego, se presentan decisiones como por ejemplo, los decretos de Emergencia y en diciembre

se tuvo el tema de antidrones, ¿de dónde vamos a sacar la plata?, si nos piden que aseguremos, que hagamos esto o aquello, pero no nos dan los recursos y si queremos seguridad, entonces, tenemos que invertir en seguridad.

¿Cómo hacer más eficiente el gasto?, aquí la invitación que les hago nuevamente, es el tema de asegurar, pero con plata del Estado colombiano, que la podamos administrar bien y no que quede en manos de un privado, cuando hacía esa referencia de que quedaba en la aseguradora, más bien queda es en un privado, no en el Estado, ojalá quedara dentro del Estado esa plata y uno fuera desembolsado.

Hemos implementado sistemas de información más eficaces, sistemas logísticos, etc., pero esa inflexibilidad se da de alguna manera, por pagarle algo digno a quien arriesga la vida por la patria; entonces, la bonificación a los soldados regulares, que son 100.000 mensuales, prácticamente salieron de la línea de pobreza, pues se ve en esta gráfica cómo se aumentó durante este gobierno, que le diga uno a un soldado regular que no reciba al menos un salario mínimo vital por arriesgar la vida y proteger la vida de los colombianos, creo que estaría muy mal como Estado no hacerlo.

También se mejoró la base de la pirámide, la base de los grados más bajos, aumentando el salario en los porcentajes que ven ahí, la inflación fue de 5.1% el año pasado, lo estoy hablando para todo el país, si con 100 pesos compraba algo, ya necesito es 105 pesos para comprar lo mismo; el Gobierno nacional, les autorizó a los funcionarios públicos el 7%, a los militares 7%, o sea, les dio 107 pesos para pagar algo que ahora cuesta 105 pesos, hay una ganancia; adicional a eso, le aumentó a los cabos terceros, segundos, primeros, a los sargentos segundos, abajo, para elevar aún mejor las condiciones de seguridad.

Eso en qué ha impactado, problemas, por ejemplo, con los soldados regulares, 100% de incorporación en el Ejército Nacional, todos quieren ya prestar, problemas de robos, llegaban los soldados ahí, si tenían asegurados como decimos los tres golpes, pero se robaban entre ellos así sea el jabón, ahora no ocurre eso; problemas incluso de consumo de sustancias psicoactivas, se redujo porque se incorporó también el servicio militar a las mujeres.

Se aprobó, una inversión en los últimos 12 meses, la más grande, la más fuerte en inversión que ustedes lo han dicho, oiga, hay que dar plata de inversión, pues sí, aquí nos asignaron este presupuesto, esperemos que esté full garantizado.

En los últimos 12 meses, ese valor de 31.6 y el último CONPES, es de 13 billones, lo que se quiere es que adquiramos aeronaves modernas, ojalá nuevas para que tengan más extensión de tiempo de vida útil, pero también para que eleve las capacidades de las tripulaciones para asegurar.

Finalmente, cierro con esto, la seguridad no es solamente del sector defensa, es de todos, aquí en el Congreso nos apoyan enormemente en estos temas de seguridad, aquí tenemos estos Proyectos de Ley,

uno de ellos es el tema de los antidrones, China que fabrica la mayor cantidad de drones, los está colocando todos por el piso, eso se convirtió en una amenaza grande.

Aquí nos dicen algunos, oiga, pero es que se daña la industria de los drones y no sé qué, ah bueno, entonces que maten a un soldado o a un policía que no vale nada; que maten a un civil, que no vale nada. Hasta que no tengamos la capacidad de protegernos totalmente, no se puede dar muchas libertades porque un dron puede quitar una vida.

Corrijo un dato que di del presupuesto, recuperamos de los helicópteros Mi-17, primero, no se perdió ni un peso del erario público, todo lo contrario, ya ingresaron adicionalmente 6.49 millones de dólares, estamos en trámite de que nos ingresen 2.46 millones de dólares más, muchas gracias.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias a usted señor Ministro, ahora le doy la palabra a Álvaro Alejandro Bello, Director Técnico de Investigaciones y Accidentes de la Aeronáutica Civil, cuánto estima, señor, 8 minutos.

Anteviene el Director Técnico de Investigaciones de Accidentes de la Aeronáutica Civil (Aerocivil), Coronel Álvaro Alejandro Avis Bello Vega:

Buenas tardes para todos, voy a hacer un resumen breve de la estructura de la investigación de accidentes en el marco de la Aeronáutica Civil, la relación con la Aeronáutica Civil y parte de la pregunta con respecto a la responsabilidad, para tener un escenario más claro desde el punto de vista técnico.

Es importante tener en cuenta que al interior de la autoridad de la Aeronáutica Civil, hay dos estructuras fundamentales, una parte es la que regula, vigila, sanciona y certifica, esa es la responsabilidad que tiene la autoridad de la Aeronáutica Civil, dentro o al interior de la industria aeronáutica colombiana, regula, certifica, vigila y sanciona; en la misma medida y paralelamente hay otra autoridad, que es la autoridad de investigación de accidentes aéreos, pero esta autoridad está enmarcada en la parte netamente civil.

Desde la (OACI), Organización de Aviación Civil Internacional, se crea o se estructura un estándar internacional que es el anexo 13, este regula todo lo que tiene que ver con protocolos de investigación de accidentes en el marco civil.

Entonces, por ejemplo, aquí está el accidente del 10 de enero del 2026, el accidente de la Aerolínea comercial SATENA en el 2026, el incidente grave, en el Aeropuerto El Dorado en marzo.

Todo lo que implica Aviación Civil, está cobijada bajo esta norma de anexo 13, por eso hay una separación de tareas, pero no excluye que podamos tener una comunicación o un apoyo en un momento dado a lo que necesite la Autoridad de Aviación del

Estado, en términos de investigación de accidentes, eso es importante tenerlo claro. Por qué, porque la aviación del Estado, no se rige o no le es aplicable, el Convenio de Chicago, Colombia como Estado signatario, efectivamente cumple ese Protocolo que está por lo menos determinado para la parte civil en términos de investigación de accidentes.

Adicional a eso, hay unos términos de información y confidencialidad que pertenecen a la seguridad de defensa nacional, dentro de los reglamentos aeronáuticos colombianos, denominados (RAC), es parte de lo que tiene que arrojar como resultado la Aeronáutica Civil. En esa esencia de regulación, se hace claridad y se precisa en cuanto a exclusiones de ese tipo de investigaciones cuando se trata de aeródromos militares, de Fuerza Pública, de aeronaves de Estado o de sistemas aeroportuarios o de navegación aérea que pertenecen al ente militar, eso es para tenerlo en el radar.

Ya en cuanto a la investigación, el marco de una investigación de accidentes o una investigación de incidentes graves, tiene por límite la seguridad operacional, ¿qué quiere decir eso?, que para la seguridad operacional, una investigación no se adelanta o no se desarrolla para asignar culpas o responsabilidades. Lo que hay que encontrar desde el primer momento en que se empiezan a recopilar los datos y después de hacer su análisis y evaluación, es lograr identificar qué fue lo que falló dentro del sistema, puede haber un error de factor humano, pero el error del factor humano no es la causa raíz; el error de factor humano, en un porcentaje muy alto de las investigaciones, es un síntoma dentro de un sistema, algo pasa al interior del sistema que hay que investigar.

Digamos, es la perspectiva que se tiene desde la investigación técnica en un entorno civil, lograr identificar los factores contribuyentes, la causa probable y después plantear unas acciones de seguridad o unas recomendaciones que se vuelven en la voz de alerta de una autoridad de investigación de accidentes para que el sistema o las entidades que les corresponde, hagan la tarea, solucionen lo que en un momento dado desencadenó un incidente grave o un accidente aéreo.

Entonces, viene un tema técnico que se plantea como el dilema gerencial, ¿hasta qué punto prevalece el tema de seguridad sobre el tema de producción o la sostenibilidad productiva de una empresa?, ese es un punto que le ayuda a las empresas o a la industria a balancear cómo gestionan sus riesgos identificados, en Colombia, en este momento con respecto a las operaciones en aeródromos no controlados, operar en aeródromos no controlados es técnicamente permitido.

Un aeródromo como el caso que vimos, por ejemplo, en enero, un aeródromo que tiene una pista en sus condiciones adecuadas para operar con una longitud determinada, un ancho de pista determinado, una zona de seguridad determinada y una evaluación por parte de la autoridad donde en ese

proceso de vigilar y de certificar, emite un concepto de operación positiva en esa pista; inmediatamente, la gestión del riesgo recae en quien va a operar en esas pistas, porque de antemano se sabe que una pista no controlada, va a tener una condición especial de operación donde no hay un controlador aéreo; en la mayoría de los casos, no hay un servicio de extinción de incendios.

¿Quién asume esa identificación de los peligros?, después de identificar el peligro y analizar la consecuencia de esos peligros, viene una evaluación en términos de probabilidad y severidad; cuando una entidad hace ese análisis o esa evaluación, asume y puede concluir qué tan tolerable es para su operación, operar en esas condiciones.

Después de eso, vienen los planes de acción, con ellos, usted decide si opera o no en esas condiciones, por eso las investigaciones están bajo responsabilidad de la Dirección de Investigación de Accidentes; los dos accidentes con fatalidades en enero, toman un tiempo, porque todos los datos que hay que generar y dejar documentados, tienen que tener un sustento técnico, a partir de los destrozos y de lo que queda después de un accidente aéreo, son partes de cuerpos, partes de aviones y después de eso viene la investigación, es importante tener esa claridad.

Con respecto a lo que preguntaba el Senador, la administración y la gestión del aeródromo pertenecía en ese momento del accidente al municipio, la autoridad de la Aeronáutica Civil con el municipio, en este momento están en sus diligencias correspondientes para tener claro el escenario que corresponde a la operación de ese aeródromo no controlado, muchas gracias.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias a usted coronel Álvaro Alejandro, tiene la palabra a la Senadora Jahel Quiroga, luego a los citantes para ir concluyendo con el debate.

Interviene la honorable Senadora Jahel Quiroga Carrillo:

Gracias Presidente, primero un saludo especial, señor Ministro de Defensa, a los Comandantes de las Fuerzas Militares, al señor delegado de la Aerocivil. Antes de referirme a algunos aspectos, quiero manifestar también el dolor que causó la muerte de estos muchachos, son hijos de nosotros, a todos nos dolió su muerte, los acompañamos. Nos complace, nos satisface mucho que inmediatamente en el Ministerio de Defensa, con todas las Fuerzas, actuaron, no solamente en las cosas materiales, sino en los honores que hicieron. Yo misma estuve presente en Barrancabermeja, en la entrega de un muchacho, es dolorosísimo y lo sentimos mucho, porque queda establecido en esta sesión que hubo una falla, no fue por descuido, no fue por déficit de atención, la aeronave estaba lista.

Todo lo que han manifestado ustedes aquí tan esclarecedor y que todo el país está escuchando, que sirva realmente para saber que la Fuerza Pública y de

Policía, son unas Fuerzas en quienes hemos puesto toda la confianza, porque técnica y presupuestalmente son capaces, en medio de los recortes, realmente han hecho un uso eficiente de los recursos, eso es muy importante.

Este control político, parece que fuera una sanción a los funcionarios del gobierno, creo que es una oportunidad grande para conocer la verdad, para dejar de estigmatizar o decir que la Fuerza Pública, no está capacitada lo suficiente, etc., o que hay corrupción, de ninguna manera, aquí lo que se ha demostrado realmente es esa eficiencia y el señor Presidente de la República, ha hecho inversiones, no solamente inversiones en lo material, en aviones Gripen, antidrones que se han comprado.

Es decir, lo dice el señor Ministro, la Flota Aérea Militar de Colombia, es una de las mayores en cuanto a naves se refiere, eso es importante, eso le da mucha seguridad al país, a la gente que vive pensando y que tienen a sus hijos en las Fuerzas Militares y creen que los vamos a mandar a que peligre su vida, no, aquí afortunadamente el Presidente de la República, no solamente ha hecho inversiones en armamentos, en mecanismos, etc., sino en el bienestar, en las condiciones dignas de la Fuerza Pública y eso no se puede negar, es una verdad cierta, pública y notoria.

De manera que muy agradecida, señor Ministro, con todos por lo que se ha hecho, el Presidente de la República, al día siguiente de ese trágico hecho, convocó a Consejo de Ministros y ahí, decidió 11 medidas importantes; medidas orientadas a mitigar el riesgo operacional y a fortalecer la seguridad aérea, eso fue inmediato.

De manera, que muy satisfecha por esta reunión, aquí nosotros no somos defensores o defensoras de oficio, tenemos la capacidad de discernimiento y aquí en este recinto, hemos acogido los errores, los aciertos, tenemos esa capacidad, no lo hacemos de oficio; de manera que nos sentimos muy satisfechos con esta reunión.

Gracias a ustedes, nuestra aspiración es seguir creciendo, realmente el presupuesto de las Fuerzas Militares, del Ministerio de Defensa, ha venido creciendo, este ahora se incrementa con el CONPES de 13 billones de pesos que ya ustedes en su sabiduría, en su experiencia sabrán cómo invertirlos en la gente; también en lo que necesitan para hacer este trabajo tan importante y tan noble como es la seguridad y la protección de todo el país, de los humanos de este país, que podemos tener la confianza y la convicción de que están obrando muy bien, muchas gracias, presidente.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias a usted Senadora Jahel, tiene la palabra el Senador José Luis, estamos ya concluyendo el debate.

Interviene el honorable Senador José Luis Pérez Oyuela:

Presidente, creo que ha sido muy importante esta jornada de trabajo en la Comisión Segunda, voy a

hacer varias consideraciones a mi juicio. La primera de ellas, mi Coronel en la Aeronáutica, gracias por la claridad, eso inmediatamente me da a mí para concluir que el aeropuerto no lo puede seguir teniendo el municipio porque no tiene cómo tenerlo técnicamente habilitado, qué bueno, usted aquí confirma que van a hacer la entrega de ese aeródromo, que a todas luces técnicamente no está habilitado; el solo cerramiento técnico, ofrece riesgos, por hablar solamente de algo muy elemental.

Segunda conclusión, creo que además de los homenajes y las condecoraciones, recuerdo aquí rápidamente me tocó ser ponente y autor de la ley que reconoció como víctimas a los cadetes que perdieron la vida en la Escuela General Santander, eso fue otro episodio totalmente distinto, pero el dolor es igual y aquí nos ocupamos en la Comisión Segunda, de hacerles un homenaje póstumo, un monumento y un reconocimiento que compense como víctimas en lo económico.

Le dejo la inquietud, Ministro, un soldado profesional se gana 2 millones de pesos, 2 millones y algo, si no tiene el tiempo de los 20 años, se va con el 40% como pensión; es decir, 800.000 pesitos; ahora quedó en 2.420.000 pesos, pero si no tiene los 20 años, se va solo con el 40%.

Ministro, ahí le dejo la inquietud a ver si usted necesita del Congreso, ¿qué hacemos?, la verdad es muy triste que la mayoría de los soldados profesionales, se vayan con 800.000 pesitos como indemnización, como una pensión, eso sería algo muy triste, muy doloroso, además de la pérdida de la vida que nunca la va a recuperar, ahí le dejo esa inquietud.

Otra inquietud, es a quien tiene el grado, el grado de cabo tercero, cabo segundo, también revisemos eso, le cuento que en el tema de la policía le dimos el grado póstumo efectivo superior, el Congreso fue solidario, la Comisión Segunda tiene que ver con eso, en el caso de los suboficiales y los soldados es un decreto, no tiene que venir acá, inclusive lo del teniente coronel, no tiene que venir acá, pero le quiero dejar esa inquietud como conclusión.

Qué bueno, Ministro, que usted aclaró el tema de los seguros, porque me llevaba preocupado en toda su exposición, porque si yo compro un seguro, el seguro de mi avión o de mi carro, seguramente no me va a compensar nunca, pero no tenerlo sí que es cierto que va a costar, si me roban el carro y no tengo el seguro, ahí sí que es cierto que pierdo todo.

Usted habla de tenerlo bajo un modelo estatal, cualquiera sea el modelo, Ministro, pero yo soy del concepto, con todo respeto, que esos cascos hay que asegurarlos como bienes estratégicos del Estado, hablando de los seguros.

Otra conclusión, Ministro, usted sabe que todo lo que yo hago, lo hago proactivamente y lo hago con mucho respeto; se aprobó un CONPES, de más de 13 billones de pesos para la compra de unos elementos, por supuesto, yo quiero que esta Comisión Segunda, se ocupe de ese tema, en lo pertinente estoy de

acuerdo en la priorización, a usted le toca con el cuerpo de Generales, de Comandantes de Fuerza, a ver hacia dónde le apostamos, ustedes como gobierno y nosotros en el control político a esos 13 billones de pesos.

Dos temas finales, que tienen que ver porque al fin y al cabo son inversiones importantes, está pendiente esta Comisión, hacer una sesión reservada, si se quiere, sobre la compra de aviones de superioridad aérea de los Gripen NG, yo estoy preparado para esa sesión reservada, mi concepto es a que se haga la compra y qué bueno que se haya hecho, en qué condiciones, transferencia de tecnología, costos, digamos, entregas, costo del crédito, todo lo anterior debe tratarse por el Congreso, es una obligación nuestra.

Finalmente, Ministro, estoy de acuerdo con usted, aquí está la Ley de Drones, yo soy ponente y puedo ser coautor porque seguramente vamos a trabajarla, estoy listo, si citan para hoy, si citan para mañana, para trabajar, nunca estoy impedido, a no ser que mi incapacidad que estuvo prolongada por una situación especial, yo estoy de acuerdo con usted, hay que sacar la ley.

Pero también le digo con todo afecto, no hay una ley que prohíba comprar los drones, ya es una iniciativa y no la podemos perder, si necesitamos la ley, vuelvo y repito, pero no hay una ley que me impida comprar los drones, hay algo administrativo, mi Coronel, en la Aeronáutica, que es la que regula los drones, tenemos que salir de esa regulación administrativa y tener la ley, muchas gracias presidente.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias a usted Senador José Luis, le quiero complementar algo frente a la preocupación que tenía, pero que el Ministro aclaró; un seguro no es para evitar accidentes, un seguro es para proteger al Estado de un daño patrimonial, es obligatorio y no opcional, parece que asegurar es transformar la incertidumbre en riesgos gestionables, gracias Senador José Luis por sus conceptos tan claros, tiene la palabra la Senadora Paola Holguín.

Interviene la honorable Senadora Paola Andrea Holguín Moreno:

Unas observaciones corticas, simplemente a mí me parece importante que anuncien la verificación de cifras porque no es tan pequeña la diferencia y no es solo en el tema de presupuesto y aseguramiento.

Dos, ahora que se hizo alusión al tema de los recursos, económico, se habló de la negativa de ciertos proyectos por parte del Congreso al Gobierno, ¿Por qué negamos cosas como la Ley de Financiamiento?, porque Colombia no puede con más impuestos, nosotros necesitamos menos despilfarro, menos corrupción y un Estado más chiquito.

Aquí no puede ser que todos los problemas fiscales, pretendan solucionarlos asfixiando a los

colombianos que ya no pueden pagar más; además, aquí hay una responsabilidad en la mala gestión económica del país, no solo por la manera en que se rompió la regla fiscal, como creció en endeudamiento y en unos gastos que no deberían ser, sino porque, por ejemplo, decisiones directamente del Ejecutivo, como la que se tomó en el tema del carbón, llevó a que bajara el PIB minero en más de un 9%, a que la inversión extranjera en este sector, cayera en un 50%, más de 3.400 millones de dólares a 1.300, cayeron las exportaciones, eso nada tiene que ver con este Congreso, eso generó una afectación directa a los ingresos de la nación y fue una decisión del Ejecutivo, así hay un montón, podría extenderme si las enumero.

Tercero, muy importante abrir el debate del tema de los seguros o el auto aseguramiento, hay muchos países que usan esa fórmula, es muy interesante; independientemente del mecanismo, hay que asegurarlo y aquí el debate de fondo era, ¿por qué solo el 19% de las aeronaves de la Fuerza Aérea están aseguradas?

Por último, coincido en la importancia del tema de drones, eso está sumamente documentado, creo que la expresión más clara fue la invasión de Rusia a Ucrania, porque allí sí que ha habido el tema de drones, coincido con el doctor José Luis, es que la ley no es la que arregla las cosas, la ley no tiene nada que ver con la necesidad que tenemos hoy de antidrones y de mejorar nuestros propios sistemas de drones.

A mí dentro del proyecto de ley, me preocupa, que faltan unos protocolos integrales de seguridad multidominio; finalmente ese proyecto de ley no soluciona todas las amenazas, tiene otra dificultad, y es que genera una especie de bloqueo a la participación de privados en todo lo que tiene que ver con la explotación comercial de sistema antidrones, y el sector privado es el que más logra avanzar en estos temas tecnológicos.

Respetuosamente, haré unas pequeñas observaciones al proyecto de ley, aquí no podemos creer que temas como este, ni ningún tema lo resuelve una ley, nosotros sí necesitamos buscar mecanismos para garantizar que Colombia entienda que hoy hay unas nuevas formas de guerra híbrida y de tecnologías que cambian todo el escenario y que tienen que ver con ciberseguridad, con temas como información y desinformación, la influencia de regímenes autoritarios en la región.

Termino con esto, porque ahora el señor Ministro habló del tema de China y si de algo se tiene que cuidar Colombia hoy, es de la injerencia de regímenes autoritarios como el chino que está tratando de ejercer una posición dominante a través de tecnología estratégica, no solo de puertos, sino, por ejemplo, a través de la 5G y de todo este tema tecnológico, generando desequilibrios que pueden poner en riesgo la soberanía y la seguridad nacional de las naciones, eran solo esas observaciones.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias a usted Senadora Paola Holguín, tiene la palabra el Senador Nicolás Echeverry, para el cierre.

Interviene el honorable Senador Nicolás Echeverry Alvarán:

Muchísimas gracias, hay veces que uno se sienta acá, escucha a algunos compañeros o algunos funcionarios y uno dice, no, no pasó nada, no se murieron 69 personas, no tenemos problema de déficit presupuestal, no tenemos falencias técnicas, no tenemos falencias estructurales, tenemos un Santo de Presidente, tenemos el mejor Presidente de la República, el que mejor comunica, una persona muy cuerda, muy racional, ha manejado muy bien las finanzas, todos estamos supremamente bien.

Senadora Paola, muy bien, no se murió nadie, felices, les incomoda el control político, les incomoda que pregunten, creo que más clara que la actitud de esta Comisión frente al respaldo al Ministro de Defensa, a los señores Generales, a las Fuerzas Militares y de Policía; ninguna Comisión, ha tenido la solidaridad que nosotros hemos tenido, ninguna, el respeto, el apoyo, siempre nos damos a la tarea de coger el presupuesto, de ir, de buscar, de señalar.

Esta Comisión ha sido supremamente diligente, responsable, cuidadosa, solidaria, ha ayudado cada que ha podido hacerlo, técnicamente nos sentamos a investigar, a preguntar, nos damos a la tarea. Si bien es cierto, una de las grandes conclusiones es sólida la seguridad aérea colombiana, no tengo la menor duda, sería irresponsable salir a dejarla en entredicho y más la Militar, por lo que ustedes han explicado, por lo que nosotros conocemos, por lo que hemos corroborado. No sobra decir que hay unos riesgos y que no estamos exentos de esos riesgos, basta mirar la geografía colombiana, nuestros climas, las características de un conflicto que es totalmente diferente a muchos de los conflictos del mundo que vivimos nosotros los colombianos y eso lo quiero dejar como conclusión, de que ha sido sólida y que no podemos dudar de ella.

Hay observaciones de fondo, 116 personas han perdido la vida, un sinnúmero alto de accidentes con máquinas privadas y públicas que ameritan una revisión profunda, es necesario fortalecer la supervisión y el control estatal en esa materia, no hay duda que la formación y el entrenamiento de todo el talento humano requiere de recursos sin miramientos y con profundidad, porque hemos bajado las horas de entrenamiento, hemos tenido que sacrificar, pues bien lo reconocen los Generales, el mismo Ministro, en una ecuación importante de que hay que jugar con las variables que nos entrega el presupuesto, estamos reclamando una mayor inversión, una inversión responsable, cuidadosa.

Cómo es posible que la Aerociivil, hoy después de un año, no tenga el documento CONPES, para poder adentrarse, adecuar las pistas y evitar este tipo de tragedias y poder entregar técnicamente. Un

CONPES que no sabemos, el (DNP) no sé quién lo dijo ahora, si fue la Senadora Paola o cuál Senador, que habló de la necesidad de la incorporación del elemento de planeación, la necesidad de la agilidad en las decisiones y los trámites desde la planeación nacional.

El DNP, tiene una inmensa responsabilidad en esto, señor ministro, y una inmensa corresponsabilidad de entregar los insumos para que Hacienda pueda hacer los CONPES y pueda entregar los recursos; esos CONPES son inaplazables, creo que esta es una gran conclusión que deberíamos dejar en el debate, Senador Mauricio, para que la recoja; solicitarle al Ministerio de Hacienda que adelante el CONPES del Aerocivil, que revise los CONPES, donde haya presupuesto de las Fuerzas Militares y de Policía.

Fortalecer las políticas de aseguramiento, mejorar los modelos de valoración del riesgo, incrementar la inversión y adoptar medidas estructurales que garanticen esa sostenibilidad del sector es fundamental, no sobra que lo acordemos, no sobra que lo recordemos, no sobra que usted Ministro, reciba el respaldo de esta Comisión, pidiéndole y emplazando públicamente al (DNP) y al Ministerio de Hacienda, que procedan con una política clara y un aseguramiento para poder tener reglas de juego y a usted no le toque venir a buscar cómo encuentra ese equilibrio, sino que sea una política de Estado, por que a usted no le corresponde como Ministro, ni le corresponde a sus Generales, le corresponde al (DNP) y al Ministerio de Hacienda.

Finalmente, confío, lo advertimos, lo dijimos, hemos sido respetuosos, es más, hasta permisivos, permitimos hasta que una Comisión distinta a la que le correspondía, que es la del Senado adelantara el debate, permitiéndole y confiando en el Ministro, que la investigación pudiese adelantarse en el menor tiempo posible y se nos pudiera entregar la información de manera técnica, adecuada y responsable, así consideramos que debía ser, abrimos este debate, respetando lo técnico, el debido proceso y los resultados de una investigación.

Como lo ha pedido el Ministro, públicamente lo hemos acompañado en esa decisión, hemos sido serios en esa decisión, hemos sido consecuentes de que es necesario que ustedes puedan hacer ese proceso, pero también creo que para el bien del país y de esta Comisión, esa investigación debe ser lo más independiente y transparente posible, porque necesitamos saber la verdad para poder corregir.

¿Qué es lo que sigue?, ¿qué es lo que tenemos? ¿en qué tenemos que invertir?, poder entregarle al próximo Congreso, al próximo Presidente o Presidenta de la República, por lo menos una ruta, en la cual podamos avanzar en la seguridad y la supremacía que siempre ha tenido Colombia, nuestra confianza no puede quedar en entredicho, ni puede quedar birlada. Fundamental el mantenimiento, esencial todo el tema de la Aerocivil, lo de los bomberos, no los dejemos por fuera, no es posible que los bomberos no tuviesen con qué apagar

el incendio, tuvieron que hacerlo con agua, eso incrementó más las llamas.

Hay que revisar desde la Aerocivil, desde el Ministerio del Interior, muchas gracias, Señor Presidente, señor Ministro, a los Generales les reiteramos nuestro compromiso con las Fuerzas Militares y de Policía, la confianza plena en que estos impases hay que superarlos, hay que resarcir, hay que reparar a las víctimas, hay que decir la verdad y hay que darle muchas garantías y transparencia a este país.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias Senador Nicolás, tiene la palabra el Senador Mauricio, permítame antes de que usted concluya, aprovechar esta oportunidad, este cuartico de hora que usted me dio, para decir dos cosas; una, el señor Ministro hace un rato se refería al salario mínimo como bonificación para nuestros hombres, mujeres y jóvenes que prestan servicio en las Fuerzas Militares y de Policía, son nuestros soldados bachilleres, regulares, auxiliares de policía, incluso el INPEC, valoramos muchísimo, tenemos que aplaudirlo, lo hemos hecho, aquí tuvimos la gallardía todos los Senadores, todas las bancadas y aprobamos ese Proyecto de Ley que presentó el gobierno.

Quiero recordarle también al país, a todos los colombianos, que fue este Senador, quien lo propuso aquí, el Senador Carreño, lo propuso en esta Comisión porque el gobierno de Gustavo Petro y su exministro de Defensa, lo que habían propuesto era eliminar el servicio militar obligatorio, esa fue la propuesta del Presidente a los colombianos y con parte de ella se hizo elegir.

Cuando hicimos ese debate aquí para preguntarle al Ministro, por qué quería sacar a la Policía del Ministerio de Defensa, incluso fue este Senador, quien presentó una proposición al Plan de Desarrollo al artículo 50, por eso la Policía hoy sigue en el Ministerio de Defensa, este gobierno quería sacarla del Ministerio de Defensa y llevarla al Ministerio del Interior o a un Ministerio nuevo.

En ese mismo debate, le preguntamos al Ministro, por qué acabar con el servicio militar, propuse aquí a la entonces presidenta de la Comisión, la Senadora Gloria, en vez de acabar el servicio militar, por qué no presentamos un proyecto de ley, lo tengo casi listo, todos los Senadores y usted me apoyan, al Ministro le pregunte si lo apoyaba como gobierno y todos en unísono dijeron sí.

Fue así como surgió la idea, yo propuse otorgar un salario mínimo a los jóvenes que prestaran el servicio como bonificación, en lugar de acabar con el servicio militar, 15 días después el gobierno presentó el proyecto y no nos tuvo en cuenta para ser incluso coautor, pero, aun así, nosotros lo valoramos, lo apoyamos, el Centro Democrático y todas las bancadas, nosotros fuimos coherentes desde un comienzo, dijimos, vamos a apoyar las buenas iniciativas del gobierno, pero también que

íbamos a hacer el control político necesario, quería aclarar eso, aplaudimos que hoy nuestros jóvenes que prestan e servicio militar, se ganen un salario mínimo.

Por otra parte, con esto para que usted, señor citante, cierre el debate, mientras estaba asumiendo la presidencia, me escribía, quiero hacer un reconocimiento a la Fuerza Aérea Nacional, antes se llamaba así, no era Aeroespacial.

Nuestro glorioso Ejército Nacional de Colombia, hoy hace 28 años los bandidos de las FARC, se tomaron la población de Puerto Rondón, hoy 14 de abril, el señor Intendente Abraham Pinzón, abogado en uso de buen retiro, en ese entonces, patrullero, tuve el honor de recibirlo en Arauca, hoy Intendente Jefe en uso de buen retiro, me escribe y me dice, Carreñito, acuérdesese que hoy hace 28 años usted volvió a nacer, hoy hace 28 años la FARC, se tomó la población de Puerto Rondón, Arauca.

Quiero hacer un reconocimiento a los 26 compañeros míos, muchachitos en ese entonces de 20 años, que repelimos ese ataque de las FARC en Arauca, Casanare y Boyacá, durante 10 horas arrasaron con esa población, quemaron muchas casas, quisieron robarse la Caja Agraria, hicieron un daño terrible a esa población, pero con 26 compañeros que estábamos allí, repelimos ese ataque durante 10 horas, donde salí herido yo y 7 compañeros más, gracias a Dios, hoy estamos con vida y podemos contar la historia gracias a nuestra Fuerza Aérea.

En ese momento que nos apoyó, que estuvieron allí apoyándonos con Bengalas y todo el apoyo aéreo artillado, eso es muy importante y seguirá siendo importante, el glorioso Ejército Nacional de Colombia, que luego llegó a las 10 horas, los esperó y los atendió como tenía que ser.

Nuestra gloriosa Fuerza Pública, neutralizó a más de 100 bandidos de esos, ningún policía muerto, hoy les hago ese homenaje a mis compañeros, en la mayoría eran nariñenses, un abrazo a todos ellos, recordamos esa historia con gratitud, pero también con la experiencia de los años, gracias a usted Presidente, por permitirme este espacio, tiene usted el uso de la palabra para que cierre este gran debate.

Interviene el honorable Senador Óscar Mauricio Giraldo Hernández:

Gracias, Señor Presidente, de una manera muy sucinta, a manera de reflexión, de conclusión y algunos puntos.

Primero, nosotros acá no estamos haciendo especulaciones realmente, ni mucho menos estamos buscando hacer política con esta tragedia y con este dolor que nos ha tocado a todos, eso nunca, aquí estamos es en pro de encontrar la verdad y en ese mismo sentido sabemos que hay unos informes preliminares, pero el país si está necesitando y nosotros citantes del debate también, estamos pidiendo ese informe final, cuáles fueron las causas definitivas de este accidente que tanto nos ha dolido, cuáles son las causas definitivas.

A manera, también de interpelar un poco algunas de las de las intervenciones, decían que los recursos, señor Ministro, llegaron hasta agosto, lo decía usted y el señor Comandante del Ejército, que hasta octubre; entonces, si hay una gran responsabilidad para el funcionamiento de todas las Fuerzas de parte del gobierno, hay una alta responsabilidad porque no puso los recursos en el momento que debía ponerlos y así responder a las necesidades propias de la flota y del mantenimiento.

Hablábamos también de un tema del seguro, escuché muy atento todas y cada una de las intervenciones, el Senador Correa hablaba de crear un Fondo por parte del Estado para ese seguro; señor Ministro, usted decía claramente que ese dinero se perdía, también dijo que las vidas no se pueden recuperar, afirmando que si el seguro previera o evitara esas situaciones que se puedan presentar.

Es que los seguros no son para eso, los seguros son precisamente para impactar, de alguna manera menguar un poco la responsabilidad fiscal que hay, ciertamente de quien esté asegurado, de la persona, del vehículo, del casco o de lo que esté asegurado.

Entonces, esto es para para impactar de una manera más positiva y poder responder con toda no solo al Estado, me gustó mucho lo que dijo el Senador Correa, de pronto crear un Fondo desde el Estado, para que pueda haber un seguro para todas las aeronaves, usted mismo lo decía, que las condiciones son completamente diferentes a las de un avión comercial, eso ese claro señor Ministro.

Me preguntaba mucho, porque frente al presupuesto del año se asignaron 32.8, escuchen esta cifra, 32.8 billones de pesos, le asignaron al presupuesto para contratos de prestación de servicios, vuelvo a decirlo, 32.8 billones de pesos, que este gobierno asignó en 521.000 contratos de prestación de servicios.

¿Dónde estarán esos contratos?, ¿para qué los estarán utilizando?, para lo que tanto están diciendo, para hacer política con esos contratos, porque no le asignan un poco más al sector defensa para poder responder a la necesidad de los mantenimientos y de lo que tanto hemos recalcado acá, tantas necesidades que hay en el sector Defensa; sobre todo en las Fuerzas, esa es una interpelación que quiero hacer.

Quiero preguntar, ¿cuáles son las medidas estructurales que se están tomando? a manera de conclusión, porque que esto no puede volver a pasar, la situación que acabamos de vivir no había pasado, pero no puede volver a pasar, ya sucedió y es muy duro, pero de la experiencia se debe aprender, acá debemos tomar unas medidas profundas, estructurales y hacer todo un trazado para que esto no vuelva a ocurrir.

Decía el coronel del Aerocivil, que ese Aeródromo estaba operado por el municipio y que ya lo van a recibir, eso me genero inmediatamente una pregunta, ¿cuántos aeródromos están en este momento operados por municipios que no están en condiciones y representan un riesgo? Ese es

un trabajo que tienen que hacer ustedes, eso les corresponde, ese es otro Villa Garzón, pero cuántos más, es una tarea que le queda a la Aerocivil, para que hagan la investigación y puedan empezar a hacer todo el trabajo desde allí.

Quiero dar por terminados estos puntos, agradecerles a los citantes, a los Senadores y Senadoras que nos quedamos hasta el final, a todos los que nos acompañaron, al señor Ministro de Defensa, gracias por responder al llamado, nos parecía muy importante, recuerdo que me decían que acumuláramos este debate, aquí nos quedamos todo el día, señor Ministro, hay 80 preguntas en cámara, aquí nos quedamos todo el día hasta las 8 o 9: de la noche; sí era mejor que atendiera a Senado solamente y luego a la Cámara.

Con esto termino, gracias señor Ministro, señores Comandantes, muchas gracias a todos los que nos acompañaron, presidente me permite al final de la sesión para dejar una Constancia, por favor.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Claro que sí, Senador, agradecerles a todos, como lo dijo el Senador citante, a usted, señor Ministro, a la Cúpula, a los Senadores que estuvieron todo el debate. Tengo que agradecerles, hay uno solo con excusa que es de la Senadora Flórez, pero aquí estuvo presente, el Senador Cepeda, Correa, Giraldo, Holguín, Pérez, Jahel, Virgüez, algunos de manera virtual, Lidio García, en fin, estuvo toda la Comisión, secretario, por favor, siguiente punto del orden del día, anuncios.

El Secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, honorables Senadores, siguiente punto del orden del día. Anuncio de proyectos de ley para discutir y votar en la próxima sesión de la Comisión.

- **Proyecto de Ley número 75 de 2025 Senado, 285 de 2025 Cámara, por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tenencia, porte, transporte, vigilancia y control de los sistemas de aeronaves no tripuladas UAS y los sistemas de contramedidas de aeronaves no tripuladas - C-UAS, sus partes y componentes asociados y se dictan otras disposiciones**", acumulado con el Proyecto de Ley número 073 de 2025 cámara, por medio del cual se establece un marco regulatorio para el uso de los Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

Autores: Proyecto de Ley número 75 de 2025 Senado, 285 de 2025 Cámara: Ministro de Defensa Nacional, doctor Pedro Sánchez Suárez, Ministra de Transporte, doctora María Fernanda Rojas Mantilla, Ministro de Tecnologías de la Información, doctor Julián Molina, con el acompañamiento de un grupo de Senadores y Representantes.

Proyecto de Ley número 073 de 2025 Cámara: honorable Representante Germán Rozo Anís. Ponentes Senado: honorables Senadores José

Luis Pérez Oyuela y Nicolás Echeverry Alvarán (Coordinadores) y honorable Senadora Paola Holguín Moreno.

Ponentes Cámara: honorable Representante David Alejandro Toro (Coordinador) y honorables Representantes Carlos Alberto Palacios, Álvaro Londoño Lugo y Erika Tatiana Sánchez.

Publicaciones: Texto del Proyecto de ley: **Gaceta del Congreso** número 1418 de 2025 Proyecto de Ley número 75 de 2025 Senado. **Gaceta del Congreso** número 1221 de 2025 Proyecto de Ley número 073 de 2025 Cámara Ponencia Primer Debate **Gaceta del Congreso** número 221 de 2026.

Señor Presidente, han sido anunciados los proyectos de ley; el siguiente punto del orden del día es. Lo que Propongan los honorables Senadores, la Secretaría informa, además de la Constancia que acaba de anunciar el Senador Mauricio Giraldo, se encuentran radicadas 2 Propositiones presentadas por los Senadores Jahel Quiroga Carrillo y José Vicente Carreño, con su autorización me permito darles lectura.

La primera dice así:

Proposición:

Cítese a la Canciller para que informe, sobre la situación que se presentó en septiembre 2024, donde un grupo de ciudadanos colombianos fue privado de la libertad en Venezuela bajo procedimientos que carecen de transparencia, control judicial efectivo e imputaciones no ajustadas a la realidad jurídica, a hoy, han transcurrido 19 meses sin que el Estado colombiano, haya garantizado su liberación, ni la protección integral de sus derechos.

Informar los avances de la protección diplomática y la asistencia legal individualizada para cada caso, informar de manera completa, qué funcionarios han sido responsables de la gestión desde septiembre 2024 y qué resultados verificables han obtenido ante las autoridades venezolanas a la fecha. Agradezco la atención prestada, Atentamente, *José Vicente Carreño Castro*, Senador de la República.

La segunda Proposición, dice lo siguiente:

Proposición:

Solicito al honorable Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República, que ante la amenaza del gobierno estadounidense de realizar un ataque en contra de la República Islámica de Irán y el aumento del conflicto que actualmente se desarrolla en el Oriente Medio, se emita un pronunciamiento por medio de la cual se haga un llamado al respeto, a la paz, como un derecho humano que le asiste a todos los pueblos del mundo y un imperativo que debe ordenar y actuar de todos los Estados, de forma tal que se priorice la defensa de la vida por encima de cualquier interés Individual.

Autora, honorable Senadora *Jahel Quiroga Carrillo*, Partido Parto Histórico UP.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Tiene la palabra el Senador José Luis Pérez.

Interviene el honorable Senador José Luis Pérez Oyuela Hoyuela:

Con todo respeto me aparto de la segunda Proposición, no por no defender la vida, por supuesto que yo defendiendo la vida, he sido congresista próspera. Quiero llamar la atención, con todo respeto, ese es un tema que hoy el Congreso de Colombia en un conflicto que tiene Estados Unidos con Irán, no debe meterse, ese es mi concepto, no debemos tener ningún tipo de intromisión frente a cualquier acción que se esté tomando entre las partes.

Entiendo qué en este momento, ambos países se agreden, por supuesto que cesen las agresiones, que ojalá haya una tregua y que no se avance en ese conflicto, pero en mi caso me aparto de la posibilidad de que el Congreso, en este caso, la Comisión Segunda, se pronuncie en un tema internacional que no tiene competencia para nosotros como congresistas, esa es mi posición, Presidente, con todo el respeto.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Tiene la palabra el Senador Nicolás Echeverry.

Interviene el honorable Senador Nicolás Echeverry Alvaran:

En igual sentido que el Senador José Luis, nos retiramos de esa Proposición.

El Secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, con su venía para ilustración de los honorables Senadores también, usted puede someter a consideración la primera Proposición, presentada por el honorable Senador José Vicente Carreño.

La segunda proposición, manifiesta la honorable Senadora Jahel Quiroga Carrillo, su voluntad de dejarla como Constancia, no como una Proposición.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Muy bien, entonces, sometemos a consideración, la primera proposición leída por el Secretario. Se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. La aprueba la Comisión.

El Secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

Señor Presidente, los honorables Senadores, si aprueban la proposición presentada por el honorable Senador Carreño.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Muy bien, ahora vamos con la Constancia del honorable Senador Mauricio Giraldo.

Interviene el honorable Senador Óscar Mauricio Giraldo Hernández:

Gracias Presidente, oigan esas expresiones, “párroco mentiroso, si no le gusta, cálese”, entre comillas esta expresión, esto no lo dijo una persona en cualquier lugar del país, lo dijo el señor Presidente de la República, dio estas expresiones en una Junta de Ministros, ayer en la frontera con Ecuador, “si no le gusta cálese”, habla tanto de la libertad de expresión, de que somos libres, que todos tenemos la libertad religiosa, a reglón seguido lo dijo.

Por el contrario, está cercenando, callando, mandando a callar, mandó a la policía a que esté pendiente de lo que dicen los párrocos en sus homilías, un Presidente de la República, usted no puede hacer eso, qué pena, aquí estamos en un Estado de Derecho, nos encontramos en un Estado Laico, artículo 1° de la Constitución Política de Colombia.

Estado Laico, eso no es un Estado laicista, así que respete usted Presidente, por favor, respete nuestra fe católica, respete nuestras tradiciones y nuestra fe, que hace parte de la construcción de nuestro país, no, señor Presidente, usted está muy equivocado, aquí en Colombia no existe el Estado laicista, es el Estado Laico, todos tenemos el derecho a expresarnos como queramos, entonces, no venga usted acá a decir que tenemos libertad y usted mismo la cercena, no señor.

Así que, levanto mi voz, apoyando a nuestro párroco y a todos los sacerdotes del país y del mundo, ellos también tienen derecho a expresarse, nos asiste el temor, de que va a entrar el comunismo, ya está entrando el comunismo a Colombia hace muchos años y ahora los pasos están más fuertes, si el sacerdote quiere denunciar eso, lo puede hacer, cómo no lo va a poder hacer, así que usted, señor Presidente de la República, no tiene por qué venir a callar a nadie, gracias, Señor Presidente.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Gracias Senador Mauricio, tiene usted toda la razón, no es la primera vez que el Presidente Petro, es así de irrespetuoso con el pueblo colombiano y con esas expresiones en contra de la fe, continúe con el orden del día, secretario.

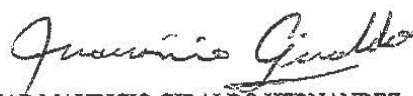
El secretario de la Comisión Segunda del Senado, doctor Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar:

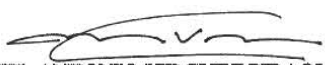
Señor Presidente, ha sido agotado el orden del día, con este último punto de Proposiciones.

El Presidente honorable Senador José Vicente Carreño Castro:

Se citará por Secretaría, gracias a todos los colombianos y a todos los presentes, buen día.

Se levanta la sesión, siendo las 02:33 p. m.
Link sesión: <https://www.youtube.com/live/IfoqbQvNCLI?si=7c0lv4DXexGzhLh8>


OSCAR MAURICIO GIRALDO HERNANDEZ
Presidente


MANUEL ANTONIO VIRGUEZ PIRAQUIVE
Vicepresidente


CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUELLAR
Secretario General