



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° 781

Bogotá, D. C., martes, 23 de junio de 2026

EDICIÓN DE 66 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 22 DE 2026

(abril 21)

Periodo Constitucional 2022-2026

Legislatura 2025-2026

Segundo periodo

Hora: 9:41: a. m.

Lugar: Salón “Los Comuneros”

Mesa Directiva

Presidente: Honorable Representante *Álvaro Mauricio Londoño Lugo*

Vicepresidenta: Honorable Representante *Carmen Felisa Ramírez Boscán*

Secretaria: Doctora *Magda Lorena Torres Bocanegra*.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Buenos días para todos, señora Secretaria.

Siendo las 9:41 a. m., sírvase abrir registro.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Sí, señor Presidente. Se abre el registro a las 9:42 a. m.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Secretaria, certifíqueme qué *quorum* tenemos.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

HONORABLES REPRESENTANTES	PRESENTES	EXCUSA
Arbeláez Giraldo Adriana Carolina		X
Bañol Álvarez Norman David	SÍ	
Berrío López Jhon Jairo	SÍ	
Bocanegra Pantoja Mónica Karina	SÍ	
Espinal Ramírez Juan Fernando	SÍ	
Giraldo Botero Carolina	SÍ	
Guarín Silva Alexander		X
Jay-Pang Díaz Elizabeth		X
Londoño Jaramillo Juana Carolina	SÍ	
Londoño Lugo Álvaro Mauricio	SÍ	
López Aristizábal Luis Miguel	SÍ	
López Hernández Amanda	SÍ	
Niño Mendoza Fernando David	SÍ	
Palacios Mosquera Jhoany Carlos Alberto	SÍ	
Palencia Vega Leonor María	SÍ	
Perdomo Gutiérrez Mary Anne Andrea		X
Ramírez Boscán Carmen Felisa		X
Sánchez Pinto Erika Tatiana	SÍ	
Toro Ramírez David Alejandro	SÍ	

Sí, señor Presidente, contamos con *quorum* deliberatorio.

Se encuentra en el recinto la Representante Amanda López.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Tiene la palabra para constancia la Representante Erika Sánchez.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Erika Tatiana Sánchez Pinto:

Gracias, Presidente.

Muy buenos días para todos y para todos nuestros compañeros, colegas de esta importante Comisión, para quienes ya juiciosamente han llegado a la citación respectiva de este importante debate.

Presidente, gracias por otorgarme el uso de la palabra para dejar esta constancia. Estamos en uno de los meses más importantes del año para quienes lideramos las banderas de la defensa integral de nuestros niños, niñas y adolescentes y, lastimosamente, vemos que las cosas no cambian en nuestro país, no podemos negar que ha habido voluntad política por parte del Congreso de la República en priorizar los proyectos de ley para que Colombia sea ese Estado social de derecho, sin embargo, tenemos una sociedad mezquina; tenemos personas, adultos y padres de familia que se ensañan contra nuestros niños; a algunos les parece que les genera placer abusar sexualmente de ellos, que les genera placer dejarlos morir, matarlos a golpes. No es posible que los indicadores de violencia intrafamiliar y maltrato infantil sigan creciendo descontroladamente, celebro la presencia de la Contraloría y de la Procuraduría, así como de varias entidades de control que han generado informes específicos en sus rendiciones de cuentas, lastimosamente, no los pude acompañar la semana pasada por temas de agenda, pero conozco el trabajo que han adelantado.

Dicen que la justicia cojea, pero llega, en ese sentido, quiero celebrar la decisión de la Corte Constitucional, que obliga a la Iglesia católica a entregar los archivos de casos de pederastia y abuso sexual clerical.

Nosotros tenemos un proyecto de ley radicado en la Comisión Primera, en el que creemos que es necesario, a puerta de un año en el que muchas personas utilizan el nombre de Dios para robar y engañar, poner ejemplos como el de nuestra ciudad de Bucaramanga, con nuestro exalcalde el “pastorcito mentiroso”, que tiene hoy sumida a Bucaramanga en un mar de corrupción, pasamos de ser una de las cinco ciudades más importantes y bonitas a ser una de las ciudades con más escándalos de corrupción.

Pero retomando el fallo de la Corte Constitucional, Presidente, quiero decirles a los colombianos que callar también es sinónimo de estar de acuerdo con los vejámenes y crímenes que se están cometiendo contra nuestros niños. No puede ser que hoy en día se vuelva viral un video en el que aparece un señor maltratando a un niño y, en lugar de acudir a las instancias de la Fiscalía y denunciar, las personas

graben y difundan ese material, violando todos los procesos y los derechos de protección de la identidad y la imagen del menor.

Este caso ordenado por la Corte Constitucional nos lleva a replantear este proyecto de ley, compañeros, no es contra la fe ni contra la religión, es que, en Colombia y en el mundo, cualquier persona que abuse sexualmente de un niño, una niña o un adolescente, tiene que pagar una condena; debe llevarse a cabo un proceso judicial no importa si tiene sotana, si es pastor, evangélico, cristiano, dirigente espiritual, líder indígena, líder afro o líder social, es un ciudadano colombiano y la Corte Constitucional ha establecido que el abuso sexual en Colombia es un delito, un delito que conlleva cárcel, que es sujeto de investigación y frente al cual deben adoptarse acciones de no repetición, en ese sentido, Presidente, invitamos a todas las organizaciones defensoras de la niñez, invitamos también a la Iglesia católica, no nos sirve que los grandes dirigentes religiosos de nuestro país se lamenten cuando salen a la luz pública casos de encubrimiento.

Hoy vemos personas de 30 o 40 años que han manifestado en medios de comunicación que fueron abusadas sexualmente por sus párrocos a los 8 o 10 años; guardaron silencio, ¿por qué?, porque sabemos que Colombia no había avanzado suficientemente en materia jurídica ni en responsabilidad institucional.

Presidente, hoy estamos a 21 de abril y estamos culminando uno de los meses en los que no solo debemos trabajar por la prevalencia de los derechos. Todos los días, los 365 días del año, deben ser una obligación para la sociedad colombiana en la construcción de tejido social y en ser garantes de esos derechos.

No queremos que nuestros niños sigan siendo víctimas. Hoy quizás no son nuestros hijos, pero mañana podrían serlo. Hay que prevenir para no lamentar y, por supuesto, sumarnos a esta campaña de defensa.

Es fundamental conocer la información y la verdad por encima del estatus o la condición social, política, económica o religiosa de cualquier ciudadano.

Muchas gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante. Tiene la palabra la Representante Juana Carolina.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Gracias, señor Presidente.

El día de hoy quiero dejar una constancia ante la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes y ante los colombianos, en torno a lo que viene sucediendo en el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a través de los patrimonios autónomos de Fontur y de Procolombia.

Mi constancia va dirigida, Presidente, directamente a la problemática de Fontur.

Quiero decirles que han pasado más de cuatro meses y no hay un gerente en propiedad; adicionalmente, los empleados de esa entidad no cuentan con oficinas desde donde atender.

Hoy quiero señalar que fui Presidenta de Fiducoldex, la fiduciaria del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo que administraba los patrimonios autónomos de Fontur, Procolombia, Innpulsa y el PTP; en el año 2014, cuando asumí la presidencia, llegamos y todo eran cajas, no había nada sistematizado; lo sistematizamos, lo organizamos y empezamos a ejecutar mucho mejor los proyectos de turismo de Colombia en promoción, mercadeo, competitividad e infraestructura. Hoy es una lástima y una vergüenza que, después de que dejamos unas instalaciones en las mejores condiciones, por mala administración no solo del patrimonio autónomo, sino también del Ministerio de Comercio, esté pasando lo que ocurre y haya una inoperatividad.

Por eso, señor Presidente, quisiera solicitarle que se desengavete la proposición que presenté hace más de un año para citar a la señora Ministra, al Presidente de Fiducoldex, al encargado de Fontur y al encargado de Procolombia, con el fin de analizar la situación real de ese Ministerio.

El turismo es una de las principales fuentes generadoras de ingresos en nuestro país; mueve toda la cadena productiva, desde el señor de los dulces, el supermercado, la cafetería y el hostel, hasta cada uno de los establecimientos. Resulta inaceptable que una entidad como Fontur esté en las condiciones actuales y que Procolombia, de talla internacional, hoy tenga el mismo presupuesto público que tenía en 2014, cuando fui presidenta.

Presidente, le agradecería mucho que se cite a la señora Ministra, al Presidente de Fiducoldex y a los presidentes o gerentes de los patrimonios autónomos y que el cuestionario pendiente desde hace más de un año, se actualice con información al 30 de marzo o al 30 de abril, cuando comparezcan ante esta Comisión.

Muchas gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante, así va a ser.

Señora Secretaria, por favor, tome nota y dar traslado a la solicitud de la Representante, por favor.

Tiene la palabra el Representante Toro.

Hace uso de la palabra el honorable Representante David Alejandro Toro Ramírez:

Muchas gracias, señor Presidente.

Un saludo muy especial a quienes nos acompañan hoy en este recinto de la Comisión Segunda, a mis compañeros y compañeras de la Comisión de Seguridad, Defensa, Relaciones Internacionales, Migración y Puertos.

¿Qué pasa cuando las máquinas deciden quién vive o quién muere?, por primera vez en la historia, la semana pasada, soldados se rindieron ante máquinas en la guerra de Ucrania: armas autónomas letales tomaron un puesto de control ruso, hemos cruzado un límite que solo veíamos en la ciencia ficción; hemos llegado al punto en que películas como *Terminator* y lo que sucedía con *Skynet* ya no son solamente una utopía o una distopía, sino una realidad.

Hoy quiero contarles a mis compañeros y compañeras con mucha alegría y emoción, que ya ha salido mi nuevo libro: *El fin del control humano*, y quiero invitar a esta Comisión a que nos acompañe el día 3 de mayo en la Feria del Libro, a las 7:00 p. m., para que podamos discutir sobre lo que está sucediendo con la Inteligencia Artificial.

En este libro abordo el impacto laboral, Latinoamérica no está preparada para lo que se viene, un verdadero tsunami en materia de empleo, la Organización Internacional del Trabajo habla de hasta 40 millones de empleos que se podrían perder, igualmente, en el tercer capítulo abordo un tema dedicado a esta Comisión, las armas autónomas letales y la importancia de su regulación, hoy ya cursa en esta Comisión un proyecto para discusión en primer debate; Australia lo acaba de hacer y no puede ser que el objetivo y el gatillo los decida un arma autónoma letal.

Finalmente, ¿cuál es el papel del Legislativo?, hoy hablamos de un término llamado “legislación forense” esa legislación que, cuando se aprueba, ya resulta completamente obsoleta, eso es lo que está sucediendo, hemos presentado una gran ley, incluida en un Conpes con los Ministerios TIC y de Ciencia y Tecnología y ni siquiera se ha discutido.

Considero que debemos comenzar por los dos frentes más urgentes, armas y empleo, ahí es donde debemos centrar el debate.

Así que, Presidente, gracias por darme este espacio.

La próxima semana espero entregar un ejemplar a cada uno de los miembros de esta Comisión e invitar a las UTL a que, en las librerías más cercanas, puedan conseguir este libro *El fin del control humano: la Inteligencia Artificial ya decide por ti*.

Un abrazo. Gracias, Presidente y a la Mesa.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Felicitaciones. Gracias, Representante; allá estaremos en la feria.

Tiene la palabra la Representante Amanda López.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Amanda López Hernández:

Muy buenos días, Presidente. Muy buenos días a todos los compañeros, a todas las personas que están hoy en este recinto. Un cordial saludo.

El día de hoy quiero dejar una constancia ante la Comisión Segunda y ante todos mis compañeros, hoy, 21 de agosto, la Representante Amanda López no ha tenido un estudio de riesgo, ni cuenta con medidas de seguridad.

Quiero preguntarles a ustedes, con el respeto que se merecen, si la credencial de las curules de paz vale menos que las demás credenciales, estamos hablando de seguridad y de protección a la vida. ¿Qué está pasando?, ¿qué más debo hacer o a dónde debo acudir?

21 de abril, y estoy posesionada desde el 17 de marzo. Vengo del Catatumbo y no he tenido seguridad, entonces no vengamos a hablar de Derecho a la Vida, de Derecho a la Seguridad cuando nosotros mismos la estamos violando.

Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante. Queremos darle traslado, por favor, también a la Policía Nacional y a la UNP de la situación de la constancia que acaba exponer la señora Representante, es un tema urgente y ya se le debe dar solución.

Señora Secretaria, verificar qué *quorum* tenemos.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Sí, señor Presidente, tenemos *quorum* decisorio.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Habiendo *quorum* decisorio, sírvase leer el orden del día, señora Secretaria.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Sí, señor Presidente.

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

Cuatricenio Constitucional 2022-2026

Legislatura 2025-2026

COMISIÓN SEGUNDA

“SALÓN LOS COMUNEROS”

ORDEN DEL DÍA

Martes 21 de abril de 2026

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del *quorum*.

II

Aprobación del orden del día.

III

Debate de control político

Proposición número 31 de 2026
(abril 8)

Por medio de la presente, y de conformidad con los artículos 233, 234 y 237 de la Ley 5ª de 1992, me permito radicar proposición de Debate de Control Político ante la Comisión Segunda Constitucional Permanente, citando al Ministro de Defensa Nacional, doctor *Pedro Arnulfo Sánchez Suárez*; al Comandante de las Fuerzas Militares, General *Hugo Alejandro López Barreto*, al Comandante del Ejército Nacional, Mayor General *Royer Gómez Herrera*, al Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General *Carlos Fernando Silva Rueda*, al Director General Policía Nacional, *William Oswaldo Rincón Zambrano*, con el objeto de examinar, contextualizar y esclarecer los hechos relacionados con el accidente de la aeronave C-130 Hércules de matrícula FAC 1016 ocurrido el 23 de marzo de 2026 en inmediaciones de Puerto Leguízamo (Putumayo), así como de evaluar de manera integral las condiciones de seguridad operacional, mantenimiento, aeronavegabilidad, planeación, inversión y modernización de la flota aérea de la Fuerza Pública, la trazabilidad de los recursos presupuestales asignados para estos fines, las actuaciones institucionales previas y posteriores al siniestro, y las eventuales responsabilidades administrativas, fiscales y disciplinarias derivadas de los hechos.

Se anexa cuestionario con posibilidad de ser ajustado o ampliado por los citantes dentro de un término razonable del debate.

Invitados: Procuraduría General de la Nación, Contraloría General de la Nación, Fiscalía General de la Nación.

CUESTIONARIO

Presentado por las honorables: *Carolina Arbeláez Giraldo, Juana Carolina Londoño Jaramillo, Jhon Jairo Berrio López, Juan Espinal Ramírez, Mónica Karina Bocanegra Pantoja, Leonor María Palencia Vega, Luis Miguel López Aristizábal, Erika Tatiana Sánchez Pinto, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Álvaro Mauricio Londoño Lugo, Fernando David Niño Mendoza*. Aprobada en sesión de la Comisión el día 8 de abril de 2026.

IV

Anuncio de proyectos de ley para discusión y votación en primer debate

(Artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003).

V

Lo que propongan los honorables Representantes.

Ha sido leído el orden del día, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

En consideración el orden del día leído, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, ¿aprueban los honorables Representantes el orden del día leído?

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Ha sido aprobado, señor Presidente, el orden del día leído.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Continúe, Secretaria, con el orden del día.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Sí, señor Presidente:

Debate de control político. Proposición número 31

Al debate fueron citados el Ministro de Defensa, Pedro Arnulfo Sánchez, quien se encuentra aquí en el recinto; el General Hugo Alejandro López Barreto, Comandante de las Fuerzas Militares, quien envió excusa y designó al Almirante Harry Ernesto Reina Niño, Jefe de Estado Mayor, quien se encuentra presente; el General Carlos Fernando Silva Rueda, Comandante de la Fuerza Aeroespacial, quien se encuentra presente y el Mayor General Roger Gómez Herrera, Comandante del Ejército Nacional, quien envió excusa y designó al Mayor General Jaime Alonso Galindo Segundo, también Comandante del Ejército Nacional, quien se encuentra presente. Así mismo, se citó al General William Osvaldo Rincón Zambrano, Director General de la Policía Nacional, quien se encuentra presente.

Como invitados el doctor Gregorio Eljach Pacheco, Procurador General de la Nación, quien envió excusa; el doctor Carlos Hernán Rodríguez Becerra, Contralor General de la República, quien envió excusa y delegó a la doctora Diva Tatiana Castro Urriago, Asesora de Gestión de la Contraloría delegada para el Sector Defensa, quien se encuentra presente y fue invitada la Fiscal General de la Nación, Luz Adriana Camargo Garzón, quien no ha enviado comunicación.

Ha sido leído, señor Presidente, el cuestionario que fue enviado dentro de los cinco días hábiles.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Bueno, señora Secretaria.

Vamos a hacer un minuto de silencio, ya este jueves se cumple un mes de la tragedia ocurrida por la cual estamos citados, Ministro, el día de hoy, del avión Hércules y de todos los colombianos que han caído en este conflicto, víctimas, Fuerzas Militares y todos, cabina, por favor, un minuto de silencio.

Bueno, señor Ministro, bienvenido; señores Comandantes, señores Generales, Almirante y señor General de la Policía, bienvenidos a este debate. De igual manera, a la Contraloría, que también nos acompaña.

Señor Comandante y segundo Comandante del Ejército, bienvenidos a este debate.

Vamos a dar el orden de cómo se va a desarrollar esta sesión, los citantes que solicitaron el uso de la palabra, tendrán 10 minutos en cada intervención.

Los Representantes no citantes que también solicitaron la palabra tendrán 5 minutos, posteriormente, el Ministerio y las Fuerzas Militares responderán y nuevamente los Representantes tendrán la oportunidad de intervenir para resolver las dudas que queden, de acuerdo con las respuestas que entregue el Gobierno y las Fuerzas Militares.

Intervendrán en el siguiente orden, la Representante Juana Carolina, posteriormente la Representante Erika; también han solicitado la palabra el Representante Alejandro Toro, el Representante Berrío y el Representante Espinal y cada uno contará con 10 minutos.

Les solicito ser lo más puntuales posible para que el tiempo alcance.

Tiene el uso de la palabra la Representante Juana Carolina.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Muchísimas gracias, señor Presidente.

Con el saludo especial para usted, la Mesa Directiva, al señor Ministro de Defensa, Pedro Arnulfo Sánchez; al Jefe de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares, Almirante Harry Ernesto Reina; al General Comandante de la Fuerza Aeroespacial, Carlos Fernando Silva Rueda; al Mayor General Jaime Alonso Galindo, Segundo Comandante del Ejército Nacional; al General William Osvaldo Rincón, Director General de la Policía, a cada uno de los invitados, puntualmente a la doctora Diva Tatiana Castro, a quien solicitaré ahora nos pueda dar el uso de la palabra para que pueda intervenir.

Señor Ministro, muchísimas gracias por atender esta citación de un hecho que viene preocupando a esta Comisión desde hace mucho tiempo, no es un hecho nuevo; desde el año 2023 hemos venido realizando diferentes debates.

De hecho, al final quiero pedirle al Presidente que me permita mostrar un video de un minuto, en el que recojo los debates que hemos realizado, así como los planteamientos y las inquietudes expresadas, porque más allá de un señalamiento hacia usted como persona, hacia los Generales o hacia el Gobierno, esta es una preocupación de miles de familias que necesitan una respuesta y si la respuesta existe, está bien; pero si no, se deben tomar los correctivos necesarios.

Considero que el tema de los siniestros de las aeronaves adscritas a la Fuerza Aeroespacial Colombiana ha evolucionado del primer accidente, que fue una noticia trágica, hemos pasado a hechos que ya evidencian síntomas de deterioro institucional. No ha sido un hecho aislado, señor Ministro.

Aquí hemos hecho debates sobre el presupuesto y, dentro de las 75 preguntas que formulamos y que ustedes en su mayoría respondieron, quisiera realizar algunas contrapreguntas que aún generan dudas.

Me gustaría, dado que el tiempo es corto, escucharlos primero a ustedes y al final, señor Presidente, si hay tiempo, hacer algunas contrapreguntas porque si no, se nos va a ir el debate hablando entre nosotros sin escuchar las respuestas del Gobierno, pero aquí los colombianos necesitan saber qué pasó con ese accidente del Hércules C-130, cuáles fueron las razones, si fueron razones técnicas, si el problema fue el mantenimiento y cuáles son las razones de que hayan muerto más de 63 personas de la Fuerza Pública.

Ya van más de 130 fallecidos durante estos tres años y, cuando hablamos de vidas humanas y de familias con dolor, no hay dinero que pague eso, entonces, creo que aquí algo está pasando, Ministro; algo está fallando y los colombianos necesitan saber qué está ocurriendo, por eso este debate nos sirve hoy para evaluar integralmente lo que está pasando, cuáles son las condiciones de seguridad operacional, los presupuestos públicos y que ustedes nos informen y nos muestren los documentos donde han solicitado al Gobierno nacional y al Ministerio de Hacienda los recursos necesarios cada año, necesitamos ver eso, ver dónde han pedido que no hay recursos suficientes.

También debemos hablar del mantenimiento, si ustedes han manifestado que no hay plata suficiente o si hay problemas de planeación, ¿cómo ha sido el ejercicio de inversión y cómo ha sido la priorización?, y debemos hablar con la Contraloría de las posibles responsabilidades que se puedan derivar, tanto administrativas, fiscales como disciplinarias por parte del Gobierno, eso también tenemos que revisarlo y que se les aclare a los colombianos, técnicamente, por qué no se tiene asegurada la flota, me dicen que solo un 19% estaría asegurada y que el avión que se accidentó no tenía seguro, ¿eso es real?, si es así, que nos digan por qué y ¿cuáles son las consecuencias? Entonces, creo que aquí más que yo hablar, son muchísimas las dudas que tenemos.

¿Qué observaciones se han hecho en el trámite del proyecto de ley que regula el uso de drones en nuestro país?, esa es una de las grandes preguntas.

Hoy se dice que están mejor dotados los grupos al margen de la ley que nuestra Fuerza Pública; eso es lo que se afirma, queremos saber si ¿eso es cierto o no y en qué estado avanza la compra del sistema antidrones para dotar a las Fuerzas Militares y a la Policía?

Esa es una pregunta que queremos que se responda.

Hay dos preguntas puntuales, señor Ministro, que no se resolvieron en el debate en el Senado de la República y me gustaría que se resolvieran aquí, ¿cuál es la priorización de inversión del Conpes de 13 billones de pesos aprobado, en qué trámite avanza la asignación de los recursos y qué dirección

estratégica se implementará?, esa pregunta no se resolvió en el Senado.

La otra es que, he venido insistiendo en esta Comisión sobre la problemática de la Ruta de la Seda, me preocupa, con todo respeto, porque los países que se han aliado con China han perdido soberanía, soberanía ambiental, tecnológica y control sobre sus proyectos, generalmente, China apoya a países que no tienen con qué pagar para quedarse con concesiones y proyectos estratégicos.

Entonces la pregunta es puntual, Ministro, ¿China ha entablado algún tipo de intercambio con el Ministerio de Defensa sobre tecnologías estratégicas en materia de seguridad y defensa nacional? Porque, sería importante revisar ¿cuál es el alcance de ese tipo de acuerdos?

Presidente, quiero dejar hasta ahí y pedirle que me permita presentar un video de un minuto, donde hago un resumen de lo que hemos hecho en esta Comisión Segunda, siento que no ha pasado nada, Ministro, y cuando uno pide, solicita y alza la mano y ocurren hechos como el del Hércules, siento que esto ya se nos está saliendo de las manos y necesitamos una solución profunda y definitiva porque hay miles de familias que viven con el temor de que sus seres queridos estén en estas aeronaves.

Esa es la realidad. Entonces, Jhon Freddy, por favor, ayúdeme. Con eso termino y, si al final me permite intervenir nuevamente según el orden de la Mesa Directiva, estaré atenta.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Representante, sí, en el orden del debate se estableció intervención por parte de los Representantes, luego Gobierno y al final con los Representantes.

—Video—

Gracias, Representante. Tiene la palabra la Representante Erika Sánchez por 10 minutos.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Erika Tatiana Sánchez Pinto:

Gracias, Presidente.

Un saludo muy especial a todos los citados. No me voy a extender en el saludo protocolario por temas de tiempo, agradecemos el cumplimiento de esta labor que tenemos como Congreso de hacer control político frente a situaciones que no deberíamos hoy estar lamentando, sino, por el contrario, pidiendo y exigiendo respuestas, como ocurre en este debate de control político.

Hoy nos convoca una de las grandes tragedias que ha vivido la aviación militar en Colombia, nos duele profundamente que más de 70 familias estén llorando a sus hijos, quienes fueron entregados para salvar este país y protegerlo y que lastimosamente los gobiernos no han sido diligentes para garantizar la prevención, los esquemas de protección y evitar estos lamentables decesos.

Ministro, lo que nos dice la respuesta oficial del Ministerio nos genera grandes dudas, el Ministerio de Defensa, a través del Secretario de gabinete, doctor Juan Carlos Figueroa, nos ha entregado una respuesta formal en la Proposición número 31, agradecemos, por supuesto, que dicha respuesta haya sido entregada dentro de los términos establecidos por la Ley 5ª para la citación de los debates.

Sin embargo, debemos analizar con lupa, invito a mis compañeros a que nuestras intervenciones no se basen en supuestos o interpretaciones ligeras de lo que responde el Gobierno nacional, sino en análisis claros de lo que se nos está solicitando.

Sobre la aeronave matrícula FAT 1016, fabricada en 1984, con 42 años de antigüedad, se nos informa que fue adquirida en 2020 como donación del Gobierno de los Estados Unidos a través de un programa de excedentes de defensa, el Ministerio señala que fue recibida a satisfacción el 21 de diciembre de 2023, después de un mantenimiento contratado en 2020 por un valor de 11.558 millones de pesos, ejecutado durante 2021. Esto genera una contradicción, señor Ministro, porque hemos escuchado al Presidente Gustavo Petro calificar públicamente esta aeronave como una “chatarra”, no entiendo cómo el jefe de Estado afirma que se trata de una aeronave sin utilidad y riesgosa, mientras el Ministerio de Defensa la recibe con un estudio previo y certificaciones técnicas.

No podemos tener discursos políticos que contradigan los hechos técnicos, aquí no estamos hablando desde ideologías; estamos hablando de la vida de soldados y policías que no pueden ser encasillados en izquierdas o derechas; estamos hablando de la vida de más de 70 personas que fallecieron en un accidente que pudo ser prevenido si se hubieran revisado a fondo las condiciones técnicas de la aeronave. La pregunta es, ¿por qué no se denunció?, ¿por qué no se inmovilizó?, ¿por qué se permitió que volara con 126 personas a bordo?, después del accidente revisé los vuelos en los que también hemos participado civiles en esa aeronave, en el marco de cursos como CIDENAL y CSEL, hemos estado en diferentes bases y puestos de mando del país porque cuando me suscribí a esta Comisión quise legislar desde el conocimiento y no desde la presunción. El Ministerio también señala que la aeronave contaba con certificado de aeronavegabilidad vigente, expedido bajo la Resolución número 504 del 5 de diciembre de 2024, con vigencia hasta 2027 y que no existían fallas ni restricciones operacionales previas al siniestro. Si la flota es vetusta como lo reconoce el propio Ministerio, ¿cómo puede tener certificación de aeronavegabilidad impecable?, ¿cómo se certifica una aeronave que se estrelló a los 36 segundos del despegue, con 70 personas fallecidas y 57 heridas?, necesitamos conocer las causas técnicas y mecánicas del siniestro, si existía certificación técnica, entonces debemos saber cuáles fueron realmente las causas del accidente. Este no es un hecho fortuito, es la culminación de una cadena de siniestros reconocida

por el propio Ministerio, entre 2008 y 2026 se han registrado 92 accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública, de los cuales 44 han dejado víctimas fatales, del 19 de marzo de 2023 al 23 de marzo de 2026, ya se reportan más de 100 personas fallecidas.

El 75% de estos accidentes están asociados a factor humano y el 22% a fallas técnicas, según la respuesta del Ministerio, en el Gobierno del Presidente Gustavo Petro se han registrado alrededor de 113 accidentes, es decir, uno cada 133 días, en comparación, en el gobierno anterior se registraba un accidente cada 105 días. No estoy defendiendo ni atacando gobiernos; estoy señalando que ha habido fallas estructurales en diferentes administraciones. Lo que nos inquieta es ¿cuáles son las acciones concretas del Ministerio de Defensa?, no podemos seguir planificando después de los siniestros; las planeaciones deben existir para prevenirlo, el Ministerio menciona más de 11 programas de prevención, alertas tempranas y mantenimiento, pero la pregunta es, ¿esto funciona en la práctica?, porque seguimos acumulando víctimas.

El 75% de los accidentes corresponde a factor humano, entonces, ¿qué está haciendo el Ministerio para reducir este porcentaje?, ¿se están invirtiendo recursos suficientes en entrenamiento y simuladores? Menos horas de vuelo significan menos entrenamiento y eso incrementa el riesgo.

Aquí hay una contradicción entre la necesidad operativa y la restricción presupuestal.

Para finalizar, señor Presidente, dejo tres solicitudes concretas:

Primero, una auditoría técnica externa e independiente de toda la flota aérea militar, realizada por un organismo internacional especializado en seguridad aérea, con acceso pleno a informes de mantenimiento, datos de vuelo e informes internos...

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Un minuto más.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Erika Tatiana Sánchez Pinto:

Muchas gracias, Presidente, por su generosidad.

Necesitamos una mirada externa, imparcial y rigurosa.

Exigimos un plan de reemplazo acelerado y financiado de las 150 aeronaves que superan más de 30 años de operación, tenemos, en palabras del Presidente, “puras chatarras”, poniendo en riesgo la vida de civiles, militares, soldados y también de personas que vienen a nuestro país a formarse y capacitarse.

Exigimos que en este debate de control político queden plasmadas acciones contundentes, porque ya estamos a tres meses de terminar este periodo constitucional y no podemos seguir, Presidente y Ministro, con todos los altos mandos aquí presentes, dejando únicamente planteamientos

en papel, mientras a los pocos días los medios de comunicación reportan situaciones infortunadas que pudieron haberse prevenido.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Gracias, Representante. Tiene la palabra el Representante Alejandro Toro por 10 minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante David Alejandro Toro Ramírez:

Muchas gracias, Presidente.

Saludo al señor Ministro, a la Cúpula Militar.

Agradezco el respeto a esta Comisión por haber asistido en el primer nivel de la citación, como en muchas ocasiones no ocurre con algunos Ministerios, así como a los organismos, entidades del Gobierno y a las personas que nos acompañan de la Procuraduría, la Defensoría, la Contraloría y demás asistentes.

Creo que posiblemente no necesite los 10 minutos completos, pues gran parte de los puntos y preguntas ya fueron abordados por quienes me antecedieron en el uso de la palabra, la Representante Juana Carolina y la Representante Erika Tatiana, en el entendido de que aquí, más allá de si somos de oposición, independientes o de Gobierno, hay una preocupación común la vida de nuestros hombres y mujeres de la Fuerza Pública, eso es lo que nos debe convocar.

El dolor de las familias, la respuesta a ellas y al Congreso de la República y cómo logramos reducir al mínimo cualquier hecho que enlute al país.

Quiero hacer mi intervención en tres momentos.

Lo primero tiene que ver con el contexto, efectivamente, alguien tiene que responder, siempre he dicho que uno no puede ser tan horizontal como para no tener a quién pedirle cuentas o a quién reconocerle; alguien debe dar respuestas, más aún cuando hay familias llorando, huérfanos, viudas y personas que hoy atraviesan un proceso de duelo, negación e ira, y exigen que nosotros les demos la cara.

Como Congresistas tenemos tres funciones: legislar, representar a nuestros territorios y hacer control político, que es lo que nos convoca hoy.

Pero dar contexto también es importante, el hecho de que cinco sea mucho no significa que cinco sea menos que ocho y aquí quiero señalar como ya lo mencionó la Representante Erika Tatiana que en este Gobierno hemos tenido un número menor de accidentes por día, los datos ya fueron expuestos, un accidente cada 133 días, frente a un accidente cada 102 días en el Gobierno anterior.

No minimizo lo que estamos discutiendo, pero tampoco podemos desconocer que los indicadores muestran una reducción.

También debemos reconocer qué ha hecho este Gobierno y el Ministerio de Defensa por nuestras Fuerzas, para que no quede la idea de desatención,

silencio, falta de preocupación o indolencia frente a nuestros hombres y mujeres de la Fuerza Pública.

Muchos de quienes fallecieron, ganaban alrededor del 30 % de un salario mínimo y hoy se ha avanzado en mejorar sus condiciones, incluso, acercándolas a un salario mínimo; este Gobierno ha pensado en su bienestar, en su futuro y en su dignidad, se ha aumentado el presupuesto año tras año, no solo en la calidad de vida individual de los miembros de la Fuerza, sino también en lo estratégico, prueba de ello es el Conpes de 13 billones de pesos, y aquí retomo la reflexión de la Representante Juana Carolina: ¿en qué se van a invertir esos 13 billones de pesos?, ¿cómo nos estamos... está enfrentando el problema de la llamada “chatarra” de la que también ha hablado el Presidente?

Nosotros estuvimos viendo, en su momento vimos los Kfir y daba vergüenza literalmente, daba vergüenza por el tiempo de uso, por el costo del mantenimiento, por la imposibilidad de que muchos de ellos estén inclusive en capacidad de volar, por diferentes situaciones, pero aquí lo que quiero resaltar fue este gobierno quien decidió sin presión alguna que había que crea un Conpes de 13 billones de pesos, sin presión externa, y que dio un paso que no dieran otros gobiernos para fortalecer la capacidad aérea, ese día nos dijeron a nosotros que en superioridad aérea estamos en la inmundia. Se abrió una licitación transparente y se adquirieron los recursos que permitían las condiciones presupuestales, qué bueno haber comprado otros F16, 35, hubiera sido ideal adquirir otros sistemas de mayor capacidad, pero no fue posible por restricciones fiscales, nos alcanzó para los Gripen y compramos esos, pero, eso demuestra que sí hay preocupación por nuestras Fuerzas Armadas y por la Fuerza Aérea.

En tercer lugar, necesitamos respuestas de ¿qué sucedió?, ¿qué pasó?, y cómo evitamos que vuelva a ocurrir y aquí quiero decirlo con claridad, soy de gobierno y respaldo al Presidente Gustavo Petro, pero también estamos obligados a defender a nuestros soldados, policías y miembros de la Fuerza Pública.

Este es un espacio adecuado para dar respuestas y reconozco que el Ministro está aquí dando la cara, explicando lo sucedido, lo que duele y hacia dónde vamos.

Finalmente, creo que debemos plantearnos que en esos 13 billones de pesos se reduzcan al máximo los riesgos para nuestros hombres, sin cruzar límites éticos, hoy se ha dicho que los grupos armados ilegales están mejor equipados, no creo que estén mejor; lo que ocurre es que no respetan el Derecho Internacional Humanitario ni los Derechos Humanos. Ellos utilizan drones baratos con explosivos y los emplean contra nuestras tropas, mientras nosotros debemos actuar bajo protocolos estrictos, para ellos es mucho más barato y fácil no cumplir con los protocolos internacionales sobre los derechos humanos, por eso, el proyecto de ley sobre

drones y sistemas antidrones es fundamental y debe discutirse sin dilaciones en esta Comisión.

Ministro, hoy se habla en el mundo de aviones de superioridad aérea sin piloto, debemos empezar a pensar en eso, hoy no hablamos solo de drones, sino de enjambres de drones y debemos avanzar con responsabilidad en la regulación de armas autónomas letales, sin permitir que se delegue ni la selección del objetivo ni el uso del gatillo.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Un minuto, Representante.

Hace uso de la palabra el honorable Representante David Alejandro Toro Ramírez:

Gracias, Presidente.

Ni la selección del objetivo ni el apretar el gatillo se lo podemos dejar a un algoritmo, pero, por supuesto, hoy tenemos que evitar el error humano y comenzar a pensar que en esos 13 billones de pesos, no hagamos lo que a veces ocurre aquí, que es legislación forense, cuando sale la ley, ya es inoperable, ya es obsoleta, ¿cómo comenzamos a pensar en el futuro de la seguridad y la defensa para hacer la mejor inversión?; y me sumo al dolor de las familias, y también a la angustia que sentimos como Congresistas, para que cada vez podamos reducir más este tipo de accidentes, que muy seguramente pueden ser evitables, pero también es importante señalar que este Gobierno, sin duda, nadie pondrá en duda, ama a sus Fuerzas Militares. Gracias.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Gracias, Representante. Tiene la palabra el Representante Espinal por 10 minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Fernando Espinal Ramírez:

Presidente, muchas gracias y un saludo muy especial para los colegas.

Pues mire, no podemos desaprovechar el espacio de tener al Ministro de Defensa en nuestra Comisión. Hacía rato no venía el Ministro y hace unas horas, disidencias intentaron derribar un helicóptero que trasladaba un cabecilla en Cauca, doctor Alejandro, usted que es paisa, sabe lo que está pasando en el municipio de Briceño, donde hay un desplazamiento forzoso de la ciudadanía por parte de grupos al margen de la ley.

Están utilizando drones, lo mismo ocurrió en nuestro departamento el año pasado, donde murieron 13 policías, también estamos esperando conocer qué ocurrió en esa operación, queremos saber toda la responsabilidad frente a ese lamentable asesinato de 13 hombres de la Patria, sabemos quién fue el responsable, el bandido, está plenamente identificado, pero la pregunta es ¿por qué el Gobierno tardó tantas horas en reaccionar?, tal vez, con una respuesta más oportuna, no se habría llegado a ese desenlace. Y lo

del avión Hércules es lamentable Y usted, Ministro, tiene la responsabilidad como jefe de esta cartera de responderle a todos los colombianos y no es que el Ministro haya querido venir; tenía que venir a esta Comisión porque la Constitución y la ley nos otorgan a los Congresistas la herramienta del control político para representar a todos los colombianos, aquí no se trata de señalar ni de anticipar la justicia, como se ha dicho en algunos casos. No, lo que queremos es saber qué ocurrió, somos conscientes de que hay temas que no pueden ser respondidos por estar en investigación, por el principio de reserva judicial, pero sí hay muchos interrogantes que deben ser aclarados, usted habla del aumento del presupuesto, pero vemos que en este Gobierno ese aumento se ha ido en su mayoría a funcionamiento porque la burocracia ha crecido de manera excesiva, un ejemplo, las relaciones internacionales han aumentado en 11 embajadas y 24 consulados, este Gobierno es eficiente aumentando presupuesto, pero para funcionamiento, no para inversión, en mantenimiento y modernización de aeronaves, en este Ministerio y en este gobierno la inversión cayó del 77% al 26%. Esto es preocupante, ¿de quién es la responsabilidad? Del Ministro y del Ministro de Hacienda.

Recordemos, además que el señor Velásquez, hoy embajador ante la Santa Sede y quien fue Ministro de Defensa al inicio de este Gobierno, renunció a cerca de 800.000 millones de pesos argumentando que la Fuerza Pública no los necesitaba, eso fue debatido en la Cámara y en el Senado. Son interrogantes que se acumulan frente a los accidentes que hemos visto, duele tanto una vida como las 69 víctimas de este accidente, a quienes enviamos un saludo solidario a sus familias.

Otro interrogante tiene que ver con el debilitamiento del relacionamiento diplomático con el gobierno americano, es conocido que ha disminuido el apoyo internacional de este país al nuestro y parte de esos recursos estaban destinados al fortalecimiento de la Fuerza Pública y al mantenimiento y modernización de aeronaves; también hay dudas sobre si la reducción de cooperación internacional está afectando el mantenimiento de la flota, Ministro, respetando la reserva de la investigación, queremos saber, ¿usted conocía antes del 23 de marzo las debilidades técnicas del avión, si las tenía, sí o no?

Como lo dijo la Representante Erika, el Presidente Petro calificó la aeronave como “chatarra”, sin embargo, esa “chatarra” transportaba héroes de la Patria que todos los días nos defienden a los 52 millones de colombianos de los bandidos, todos los días defienden la soberanía, la Fuerza Aeroespacial Colombiana advirtió en enero de 2026 que no había recursos suficientes para asegurar toda la flota y solo un porcentaje de las aeronaves tenían seguro, esto es muy importante que el Ministro explique, cuál es la respuesta técnica que cierto porcentaje sea asegurado y otro no, ¿si es un tema presupuestal? El costo que lo tenemos completamente claro, versus

las alertas que ha elevado la Contraloría General de la República, a quien saludamos que están acá presentes, quien confirmó que el 81% de las aeronaves militares en Colombia operan sin seguro y solo el 19% de todas las aeronaves de nuestro país tienen un seguro para operar en nuestro país, eso es una alerta grave.

La verdad, Ministro, estoy muy preocupado por la seguridad del país, hoy la seguridad del país no va bien, hoy amanecemos con 42 masacres, doctor Berrío, 162 víctimas, nos están matando, yo lo digo, terminó siendo una estrategia del gobierno actual hace 4 años en medio del estallido social, simplemente fue una estrategia política del Presidente Gustavo Petro para llegar a la Casa de Nariño, pero aquí nos continúan asesinando, y no solamente a los civiles, continúan asesinando a nuestros policías, a nuestros soldados y yo lo he dicho, en este Gobierno pasa de todo y nadie responde, solo hay cortinas de humo del Presidente Gustavo Petro, pero yo sí espero que ante este grave accidente donde murieron 69 héroes de la Patria, doctora Juana Carolina, muchas gracias por haber citado de manera principal este debate de control político, no sigan operando cortinas de humo y que todos los colombianos, especialmente las familias que perdieron a sus hijos conozcan, la verdad de lo que ocurrió en este lamentable y grave accidente.

Presidente, no siendo más, obviamente estaremos atentos a la respuesta del Ministro. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante. Tiene la palabra el Representante Jhon Jairo Berrío por 10 minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Jhon Jairo Berrío López:

Señor Presidente, muchas gracias.

Cada 100 días o cada 133 días para ser exactos, hay un accidente de aeronaves de la Fuerza Pública en Colombia y eso me parece sumamente grave, aquí se intenta minimizar diciendo que en el gobierno pasado había 103 accidentes, entonces “estamos mejor” porque 133 es mayor que 103; qué delicado y qué forma de ver una realidad tan cruel como la que vive Colombia, donde se están perdiendo vidas humanas, es que ya van más de 100 muertos de nuestros uniformados y no podemos venir a minimizar esto con una cifra fría, 133 no es menos que 103, no, por Dios; yo sí pido respeto por los hombres muertos en estos graves accidentes y también por sus familias, ¿eso le vamos a decir a las familias, a los huérfanos, a las viudas, a las madres que han perdido a sus hijos? No, no, no tranquilos es que el gobierno pasado eran cada 103 días y ahora son cada 133 días, no, eso no puede ser, esto es grave, pareciera que se nos olvida, como si la memoria fuera frágil.

El 29 de abril, un muerto, helicóptero Bell-412, el 23 de febrero 9 muertos, el 29 de septiembre 8 muertos, el 29 de abril de 2024: 9 muertos, el 22 de febrero de 2024: 4 muertos, el 5 de febrero de 2024: 4 muertos, el 15 de octubre de 2023: 7 heridos, el 19 de marzo: 4 muertos y en el accidente reciente, 69

hombres perdieron la vida ¿y eso es lo que le vamos a decir a las familias? Esa van a ser las respuestas de este Congreso de la República a las familias, esa va a ser la conclusión del debate en que en el gobierno anterior eran 103 y ahora 133, me niego a creer que ese sea el fondo del debate.

Es una tragedia enorme, 69 hombres fallecieron en el evento más grave, más catastrófico que ha tenido la Fuerza Pública, incluso, por encima de la emboscada y masacre en El Billar donde murieron 64 soldados, esta es una tragedia aún mayor. No podemos dejar pasar esto sin respuestas ni responsables, esta es la más grave, 69 hombres sobre esa situación de guerra que se presentó donde murieron 64 soldados. El Presidente Petro, sin conocimiento alguno, dice que era una “chatarra” y a esa supuesta “chatarra” le invirtieron 3 millones de dólares, que fueron pagados por este Gobierno, entonces, si era una chatarra, ¿por qué se pagó su mantenimiento?, aquí hay un posible detrimento patrimonial y solicito a la Contraloría General de la República que revise este pago. Pero, por fortuna, el Comandante de la Fuerza Aérea, un piloto con más de 8.000 horas de vuelo, ha dicho que esa aeronave, con mantenimiento, podía operar muchos años más, 40 años más, 20 horas más de vuelo, lo que pasa es que cuando se habla desde el desconocimiento es muy fácil. El Presidente habla de todo: desde la física cuántica, hasta las matemáticas, hasta la contabilidad, porque dice que se depreciaba el avión ... de las cosas que el habla y uno no termina entendiéndole, pero la realidad es otra.

Me dicen expertos del tema, yo no conozco para nada este sector de la aviación, que, por ejemplo, Estados Unidos tiene el B1 aeronave más antigua aún en operación que el avión que se cayó, que tiene el F14, que tiene el F16, es más en Colombia quedan tres chatarras más, señor Ministro ¿están volando? A mí me parece delicado, esas “chatarras” como dice el Presidente Petro entonces deberían estar en tierra haciéndoles revisiones exhaustivas, haciéndoles mantenimiento o regresándolas a EE. UU., porque ojo, quedaron más, quedaron tres aviones más acá en Colombia, entonces debemos definir si efectivamente ¿son chatarras o son aeronaves aptas para volar? Como lo dice el mismo Comandante, le creo a él y no le creo al Presidente, que eran aviones que todavía tenían más tiempo de vuelo, no podemos seguir atribuyendo todo a mal tiempo o fallas mecánicas, muchas veces la falla es la falta de mantenimiento y el mal tiempo es falta de entrenamiento.

Se han reducido las horas de vuelo de los pilotos por falta de combustible, y se han disminuido por falta de combustible y por eso no hay entrenamiento, como faltaron para este caso los helicópteros para que fueran a rescatar a los 13 policías muertos en Amalfi, por qué faltaron, a nosotros nos dijeron que 6 policías habían muerto, los otros habían quedado heridos y no habían podido entrar por mal tiempo, pero eso no es cierto, y lo dice la misma gente de la vereda El Toro, la realidad es que no había helicópteros en la base aérea más cercana que se llama Rionegro y que queda a tan solo 20 minutos de Amalfi y

se demoraron 19 horas, por eso hubo 13 policías muertos más los 7 policías que fallecieron allá pidiendo que los rescataran, se habían podido salvar si hubiéramos tenido las aeronaves listas para volar en una de las bases aéreas más importantes del país, sí hubo tormenta eléctrica, pero a las 11 de la noche, 12 horas después de ese fatídico evento.

Ahora, la solución no puede ser simplemente, es comprar aviones Gripen por 16 billones de pesos, la guerra, la confrontación se está dando en tierra, y el Ejército y los hombres de la Fuerza Pública están pidiendo a gritos que necesitan helicópteros, apoyo, no aeronaves de superioridad de última generación, aquí no vamos a entrar en combate con un país vecino, no hemos visto ningún combate aéreo contra las FARC, el ELN, el Clan del Golfo, ellos no tienen aviones, entonces aquí lo que necesitamos era aviones que apoyaran a nuestra Fuerza Pública, helicópteros blindados, no tienen ni siquiera suficientes fusiles, ni helicópteros adecuados, necesitamos drones y sistemas antidrones, pero no, el Gobierno opta por derrocharse 16 billones de pesos.

Señor Ministro, con todo respeto le digo, no puede ser que el 66% de las aeronaves no tengan seguro y no puede ser, yo me quedé anonadado cuando lo escuché en una entrevista decir, no hay plata para eso, entonces priorizo el mantenimiento, priorizo la vida de nuestros hombres y no hay para pagar seguros, entonces, el día de mañana, aquí debe quedar claro que aquel automotor que este transitando por la calle y lo paren, el conductor puede decirle al de tránsito, señor, prioricé el mantenimiento de mi vehículo, por eso no tengo SOAT, no me vaya a partir. ¿Será que esa es la respuesta? ¿Será que esa la acepta la autoridad como respuesta? No, no. Yo no le puedo aceptar eso como respuesta tampoco. Hay un detrimento patrimonial y yo me imagino que la Contraloría General de la República ya tomó atenta nota. Ministro, tampoco nos puede echar la culpa a nosotros. Es que en esa misma entrevista usted dijo que no había plata, no había dinero, porque el Congreso de la República no había aprobado la reforma tributaria.

O sea, ahora es culpa de nosotros, por qué no le dice a su Presidente que cierre la Embajada de Etiopía, de Angola, Senegal, por ejemplo. ¿Por qué no le dice que no siga haciendo contratos de prestación de servicios, que se ha aumentado el 14% de funcionamiento en este gobierno con respecto al año anterior? Más bien, dígame a él que ahorre y que no sea derrochón y no venga a echarnos la culpa aquí al Congreso de la República, como le hizo usted en esa entrevista. Y solamente 30 segundos.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Un minuto, Representante, para terminar.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Jhon Jairo Berrío López:

Aquí exigimos respuestas claras, contundentes, concretas y fehacientes y no tanta opacidad, porque,

de todas maneras, soy respetuoso con usted, mi gran amigo Juan Espinal y colega, pero todo lo relacionado con el Ejército, la Policía y el Ministerio de Defensa, tiene demasiada opacidad, no, eso no se puede decir porque es reservado. No, eso no se puede decir, porque también está en proceso de investigación; por lo tanto, no se le puede entregar esa información.

Yo pertenezco a la Comisión Legal de Inteligencia y uno ni sabe para qué va, porque la inteligencia no tiene absolutamente nada, ya que no hay información alguna que nosotros entendamos, dejemos tanta opacidad y entreguémosle respuestas claras a la comunidad, respuestas claras a este país y, sobre todo, respuestas claras a esos más de 100 uniformados que han muerto en estos graves accidentes de la Fuerza Pública.

Muchas gracias, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted Representante. Tiene la palabra el Representante Fernando Niño por diez minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fernando David Niño Mendoza:

Presidente, buenos días para todos los compañeros.

Quiero expresar que la semana pasada fui nuevamente sancionado por el Partido Conservador, me suspendieron la voz y el voto, tendré que acogerme a la decisión del partido para evitar sanciones y demandas ante el Consejo de Estado que me lleven a perder la investidura. Pero sí voy a plantear mi posición frente a esta decisión que fue tomada de manera injusta por el Partido Conservador, esto ocurre porque me adherí y decidí acompañar el proyecto a la Presidencia de la Gran Alianza por la Vida, es un proyecto que busca justicia social. Es un proyecto que está pensando en las poblaciones pobres, en los desempleados, en los campesinos, en los agricultores, en que el Estado llegue a la gente, en que llegue la capacidad que tenemos como Estado para atender a las poblaciones más vulnerables de nuestro país. Se trata de pensar en darles la mano para que puedan sacar a sus familias adelante; de trabajar para lograr un verdadero acuerdo de paz, con justicia, con reparación y con el compromiso de no repetición y de impulsar un programa de gobierno que tiene como fin principal que se consiga la verdad en Colombia.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Representante, un segundo, lo interrumpo.

La intervención que se le dio es dentro del marco del tema del debate, las constancias eran... Un segundo, un segundo, un segundo, si usted lo necesita, ya voy a solicitar una certificación por parte de Secretaría.

Sí, hemos sido notificados por parte del partido o de alguna corporación, en el caso del Partido Conservador, sobre lo que usted menciona de la voz y el voto en la sanción, Secretaria, certifíqueme si, respecto al Representante Fernando Niño, hemos sido notificados por parte de la Mesa de Dirección General, de la Secretaría General o directamente del partido; si ha llegado alguna notificación.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Señor Presidente, al momento no ha llegado ninguna notificación de la Mesa Directiva o la Secretaría General de que el Representante Fernando Niño del Partido Conservador no tiene voz ni voto.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Entonces, señor Representante, la alusión que está haciendo, le pido, por favor, sea dentro del marco de los temas que se citaron, del cual usted también es citante.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fernando David Niño Mendoza:

Señor Presidente, la notificación me llega directamente a mí, como Representante y como miembro del Partido Conservador y es mi obligación respetar esa decisión que tomó la veeduría, se trata de una medida cautelar que me notifican y que, en caso de incumplimiento, puede dar lugar a acciones del partido en mi contra.

Me estoy refiriendo a esa decisión y le anuncio también a la Comisión, señor Presidente, que no voy a poder votar ni intervenir dentro del debate; pero antes voy a dejar mis argumentos y apreciaciones sobre mi inconformidad con el partido, ya que no podré volver a hacer uso de la palabra ni votar hasta tanto no se me levante la sanción.

Señor Presidente, le pido, por favor, que no tome decisiones arbitrarias sobre mi derecho fundamental ni me corte el uso de la palabra, así como lo ha hecho el Partido Conservador porque estaría actuando de la misma manera. En la Comisión, además, tampoco tendré la oportunidad de participar.

Señor Presidente, le pido a usted, por favor...

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

La citación del debate que está sobre el debate.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fernando David Niño Mendoza:

Es la misma injusticia social, señor Presidente, que usted no me deje participar para poder dejar mi aclaración sobre por qué tengo mi inconformidad con el partido.

Señor Presidente, voy a resumir lo mismo que está pasando.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Representante Bañol para una moción de procedimiento.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Norman David Bañol Álvarez:

Señor Presidente.

Un saludo, señor Presidente, para todos los colegas, el Ministro y demás delegados a este espacio.

Presidente, la moción de procedimiento va en el siguiente sentido, lo que pasa es que el colega es citante y estamos en el debate de control político, el procedimiento indica que hay que dejarlo expresar porque le acaban de notificar una decisión del partido que, de hecho, es violatoria, ya que no pueden retirar la voz de ningún Congresista, sí puede haber una sanción en términos de no recibir el salario, pero abogo por el colega, Presidente, y le pido con el mayor respeto, que se le permita expresarse, toda vez que él es citante al debate de control político.

La opinión pública colombiana debe saber cuáles son las estrategias que están utilizando los partidos tradicionales para cercenar derechos políticos. Gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Gracias, Representante.

Aquí a nadie se le está negando la palabra. Se certificó por parte de Secretaría que no hemos sido notificados.

El Representante Fernando Niño puede pedir la palabra en cualquier momento siempre y cuando su intervención sea acorde con la citación del debate que se está desarrollando.

El Representante ya llevaba tres minutos en su intervención y no había hecho alusión a dicha citación. Continúe con los tres minutos que le quedan en el uso de la palabra, por favor, dentro del tema, ya que usted no ha sido notificado, aquí no hemos sido notificados ni por la Mesa Directiva ni por el partido por el cual usted ostenta la curul.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fernando David Niño Mendoza:

Bueno, señor Presidente, usted me acaba de dar el uso de la palabra.

Miren, sobre el tema del debate y alineándolo con la sanción que me impone el partido, no podemos politizar accidentes que causan la pérdida de vidas humanas, hay aspectos técnicos que se tendrán que revisar dentro de las Fuerzas Militares y en los protocolos de la aviación para conocer, con realidad y certeza, qué fue lo que sucedió, pero no podemos darle un tinte político, como lo está haciendo el Partido Conservador conmigo, por acompañar y escuchar a la gente de mi territorio que está contenta con un gobierno que busca un cambio y una justicia social.

No es aceptable que se pretenda quitarme la voz y que también, en este debate, se intente dejarme sin la posibilidad de expresarme libremente sobre las injusticias que está cometiendo el partido, porque al Partido Conservador quiero recordarle, a todos sus miembros, a los directivos y a su Presidente, que entre 1987 y 1992 se denominó Partido Social Conservador y que sus integrantes, como constituyentes en 1991, participaron bajo esa denominación, las banderas que defendían eran el campesinado, el obrero y también los miembros de las Fuerzas Militares, precisamente sobre lo que hoy estamos debatiendo, las vidas que se perdieron.

Señor Presidente, pido respeto; yo escuché a todos mis compañeros y a todos los citantes se les concedieron diez minutos, yo llevo cinco minutos, por favor, permitan que termine mi intervención, ya que estoy hablando sobre los asuntos relacionados con el debate.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Por favor, termine.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fernando David Niño Mendoza:

Entonces no podemos venir hoy a decir que este Gobierno no piensa en lo principal que son las vidas, no solamente de los administrados por el Estado, sino también de los miembros de la Fuerza Pública.

Hay un Gobierno que se ha preocupado por el salario, por las prestaciones sociales, por las condiciones de vida, por la preparación, por la alimentación y por las condiciones en las que están los miembros de su Fuerza; estoy seguro de que a quienes más les ha dolido que este accidente suceda es al mismo Estado, por eso, hay que revisar los protocolos para que no vuelvan a ocurrir este tipo de hechos.

Tenemos razones para analizarlo y esas son las respuestas que debemos exigirle al Ministro, pero pedir y creo que sería deshonesto, incluso, con las víctimas del accidente y con sus familias, además de revictimizarlas, que le demos un tono político a este debate, sería un error, por respeto a ellos, les pido a mis compañeros que no lo hagamos, sino que nos centremos en el aspecto técnico de la aviación, pues pueden ser muchos los factores que hayan generado este accidente.

Confío en que el Gobierno, como lo ha venido haciendo en la mayoría de los territorios y hablo por la región Caribe, continúe trabajando en beneficio de la gente, que está contenta por los avances sociales que se han llevado a sus comunidades por primera vez, muchas familias ven cómo el Estado les brinda oportunidades para salir adelante; por primera vez, observan que aumentan los cupos en universidades públicas, que la formación académica se fortalece y que, independientemente del lugar en el que se encuentren, tendrán acceso garantizado a la educación superior.

El Estado está ofreciendo educación en universidades públicas y ampliando el acceso a ellas de manera más universal para los estudiantes de educación superior en mi territorio, por eso los acompaño y sería una incoherencia no respaldar hoy una gran alianza por la vida, por esta razón manifesté mi posición y rechazo la injusta sanción que, por segunda vez, me impone el partido.

No volveré a intervenir, señor Presidente, hasta que esta sea levantada y ejerceré todas las acciones judiciales correspondientes. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante.

Una moción de procedimiento de la Representante Juana Londoño.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Gracias, Presidente.

Y también sobre la alusión que se hace respecto al partido, yo soy Presidenta del Partido Conservador en el departamento de Caldas. Muy breve, menos de un minuto.

Con el mayor respeto que usted se merece, doctor Fernando, aquí tenemos que ser claros, porque uno no puede venir a hacerse la víctima, los estatutos del Partido Conservador son muy claros, en el artículo primero se establece que el Partido Conservador es un partido de centroderecha y cuando se habla de sanciones disciplinarias o administrativas, también son muy claros los nuevos estatutos del partido. Nosotros como partido en bancada tomamos la decisión de apoyar a un candidato a la presidencia, de derecha y todos sabemos quién es nuestra candidata.

No hay réplica de réplica.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Representante, ¿la moción es de acuerdo con el debate, acorde con el debate?

Réplica.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Presidente, estoy hablando, estoy hablando.

Termino brevemente, Presidente, la moción.

Sí, Presidente.

Entonces son dos cosas: Primero, esto no es un tema político y así se lo empecé diciendo al señor Ministro, no es un tema personal hacia él; hay problemas y se necesitan soluciones. Y en torno a la sanción, la norma es muy clara, no es un derecho absoluto el uso de la voz y el voto, los nuevos estatutos refuerzan que la disciplina partidista y de bancada está por encima de la autonomía individual en ciertos escenarios.

Como se lo dije y se lo manifesté ahora de manera respetuosa, respeto su ideología y sus posiciones, pero por encima están los postulados del partido, usted es Congresista del partido hasta el 20 de julio y debe acatar esos postulados de una bancada que mayoritariamente tomó la decisión de apoyar una candidatura de derecha. Gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Réplica por alusión, Representante Fernando.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Fernando David Niño Mendoza:

Gracias, Presidente.

Quiero aclararle primero a mi compañera Juana que esta no es una posición que haya tomado el directorio del partido, sino una sanción que impuso la veeduría, de manera arbitraria, porque una vez el Partido Conservador se reunió en directorio decidió acompañar a la Candidata a la Presidencia Paloma Valencia y a Juan Daniel Oviedo. Yo ya había hecho mi pronunciamiento acompañando a la Alianza por la Vida y a la candidatura a la Presidencia de Iván Cepeda y a Aída Quilcué como Vicepresidenta, por esa razón presenté una objeción de conciencia, que es un derecho constitucional consagrado en nuestra Carta Política, el artículo 18, sobre la libertad de expresión y el artículo 40, sobre los derechos políticos.

La disciplina de partido no puede estar por encima de los derechos individuales; debe armonizarse, por tal razón, yo le digo a mis electores, quienes me piden en el departamento de Bolívar acompañar el Gobierno del Cambio, que no es coherente luego afirmar lo contrario, porque el directorio tomó otra posición. Gracias, Representante.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Continuamos con el debate citado.

Señor Ministro, en representación del Gobierno, tiene usted la palabra; lo que usted exponga contará con el apoyo de los Comandantes de las Fuerzas Militares y de la Policía, en caso de ser necesario.

Tiene también presentación, Ministro, cabina.

Señor Ministro, dispone de veinte minutos, prorrogables según lo considere y podrá apoyarse en cada uno de los Comandantes de las Fuerzas Militares y Policía en caso de ser necesario.

¿Tiene presentación también, Ministro?, cabina, señor Ministro, por 20, prorrogable el tiempo que usted considere y vaya considerando cada uno de los Comandantes.

Hace uso de la palabra el Ministro de Defensa, doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias, señor Presidente.

Muy buenos días a todos. Un saludo muy respetuoso a nuestra Mesa Directiva, al señor

Representante Álvaro Mauricio Londoño, Presidente de esta Comisión; a la señora Representante Carmen Felisa Ramírez, Vicepresidenta y a la señora Magda Lorena Torres Bocanegra, Secretaria; así como a todos los que nos han convocado a este espacio, en el que debemos responder por ese trágico accidente y dar respuestas claras al país.

No puedo iniciar sin recordar a los nueve secuestrados que aún permanecen en cautiverio por parte de la Fuerza Pública, por parte de grupos criminales, de alguna manera los están asesinando en vida, pero no toleraremos eso, estamos haciendo lo necesario para traerlos a casa.

Frente a lo que hoy nos convoca, este es un espacio necesario al cual debo asistir, es una responsabilidad darle la cara al país; para eso soy Ministro de Defensa, para responder por ello y lo hago acompañado de nuestra Cúpula Militar y Policial.

Agradezco también esos mensajes de solidaridad con las familias frente a la irreparable ausencia, 69 familias no solo se llenaron de luto, sino que también, de alguna manera, se derramaron lágrimas en toda Colombia por la partida de nuestros héroes.

Acá este asunto tan serio requiere respuestas claras y respetuosas y agradezco la invitación que han hecho ustedes en ese sentido.

La tripulación de esa aeronave que ven en la pantalla, no se subió a ella porque fuera insegura, o no se subieron a ella porque querían que se causara una tragedia.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Silencio, por favor, en la parte de atrás.

Si puede, cabina, nos regala más volumen para el micrófono del Ministro.

Hace uso de la palabra el Ministro de Defensa, doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias.

(...) Y los militares y los dos policías que iban a bordo se subieron convencidos de que seguirían cumpliendo su misión en la nueva etapa que les esperaba, sin embargo, ocurrió ese accidente muy trágico que, a más tardar el día jueves cuando se cumple un mes, se debe dar un informe preliminar de lo ocurrido, y se conocerán principalmente hechos, porque luego vendrá una investigación final que puede variar respecto de lo que se llegue a encontrar con las investigaciones que continúan, pero además de dar esas respuestas claras que exige todo el país, que exigen ustedes y que exijo yo también como Ministro y que exige el Comandante de la FAC, todos las exigimos, es para necesario saber qué pasó, por qué pasó y, sobre todo, que no vuelva a ocurrir.

Este es el alistamiento de la cantidad de aeronaves que tenemos en la Fuerza Pública, lo observan ustedes, la franja amarilla corresponde a las aeronaves de la Policía Nacional; la que le sigue,

la azul clara, a la Armada; la verde del Ejército Nacional y la azul de la Fuerza Aérea Colombiana (FAC).

En el lado inferior izquierdo se ven los aviones y en el lado derecho los helicópteros, tenemos, levemente más helicópteros que aviones: 361 helicópteros y 315 aeronaves.

¿Qué criterios se tienen para que una aeronave la retiremos del servicio?, digamos, esta aeronave ya no debe funcionar. Cuatro criterios importantes se analizan para una toma de decisiones.

El primero es el tiempo de vida útil de la aeronave, y no se mide en años, se mide en horas de vuelo, se mide en ciclos. Un ciclo es un aterrizaje, por ejemplo, para calcular el desgaste del tren de aterrizaje.

Se mide también el costo del tren logístico de mantenimiento: ¿será costoso? ¿será ya imposible conseguir repuestos?, por ejemplo, un avión que tuvimos, el OE-10, salió porque era muy costoso mantenerlo, es similar a lo que ocurre con la tecnología de nosotros, vaya y búsquele repuestos de un iPhone 1, ya no lo va a encontrar, ya ha salido otro, entonces, es muy costoso.

El elemento es el índice de confiabilidad, nos pasó con un, que es el avión T-37, por ejemplo, un avión que salía de vuelo y, cada vez que regresaba, debía entrar al hangar o permanecía mucho tiempo en mantenimiento, eso indica baja confiabilidad y obliga a tomar decisiones. No significa que vaya a salir porque está fallando, no, se hacen todas las pruebas, pero para sacarlo a vuelo se requiere muchísimo esfuerzo de mantenimiento.

El cuarto es el contexto operacional, si la aeronave ya no sirve para el entorno actual, por ejemplo, los Hughes 500 se utilizaban como helicópteros de apoyo cercano y luego se requirió mayor capacidad de fuego, por lo que fueron reemplazados, además que en su valoración tenían otras consideraciones.

Ahora bien, quiero hablar porque lo que hablo no es solamente para ustedes, es para el país, es para quien llegue a escuchar este debate que tal vez no tenga conocimiento como lo tienen ustedes, es ¿qué es el alistamiento? Una aeronave lista es aquella que cumple con todos los requisitos de aeronavegabilidad, programas de mantenimiento, configuración adecuada para la misión y disponibilidad de tripulación, repuestos y apoyo en tierra.

También dependemos de lo que indique el fabricante. Las aeronaves no son eternas y son fabricadas por humanos, por lo que pueden fallar. Los fabricantes emiten alertas o boletines técnicos cuando ocurre algún incidente en otra parte del mundo, como ocurrió con Airbus o con otros fabricantes.

Esto no ocurre solo en la aviación militar; también en la civil, por ejemplo, el Boeing 737 MAX 8 tuvo problemas de *software* que ocasionaron una tragedia en Etiopía y automáticamente pararon

prácticamente la flota y se dijo que se suspendería incluso la producción de ese avión, implicado en accidentes mortales. ¿Solo le pasa a Boeing?, no, también le pasó a Airbus, llamaron a revisar 6500 aviones de la familia Elbas 320 porque tenían una falla en el *software* de vuelo, eso nos recuerda que las aeronaves son hechas por humanos y son susceptibles de fallas, lo que hay que hacer, es mitigar el riesgo que hay en ellas, en la operación de vuelo, alguien decía sosamente, que si quisiéramos tener cero accidentes aéreos, se puede lograr no volando.

Lo que hay que hacer es mitigar el riesgo y en esa mitigación del riesgo es lo que nosotros trabajamos profundamente. Ahora bien, ¿cómo ha estado el alistamiento de la Fuerza Pública?, saber cuántas aeronaves pueden volar. En la gráfica superior ustedes observan el porcentaje de alistamiento de esas aeronaves que vimos allá y obviamente se calculan cuáles pueden salir a vuelo, están paradas, etc.; y en este periodo de gobierno ha sido el 62% en promedio, más alto que el promedio del año anterior.

Esa línea verde que viene en la parte superior es como el ideal. 75% de disponibilidad. ¿Y por qué no puede estar el 100%? Porque en algún momento una aeronave tiene que estar en mantenimiento, si estuvieran todas volando, en algún momento todas van a estar paradas porque van a entrar a mantenimiento, hay que meterlas a mantenimiento, pero ustedes pueden observar una franja azul tanto en la gráfica superior como en la inferior derecha, en las inferiores se ven aviones y en la inferior derecha se ven los helicópteros.

El principal problema se presenta en los helicópteros Mi-17, cuyo mantenimiento depende de empresas rusas incluidas en la lista OFAC, lo que impide su contratación. En 2024 se firmó un contrato con una empresa estadounidense, Bertolt, que incumplió, por lo que se inició un proceso jurídico, se recuperó el 100% del anticipo y se impusieron sanciones, no se perdió dinero.

Se recuperaron más de seis millones de dólares y están pendientes otros recursos adicionales, aunque el alistamiento ha mejorado, persisten efectos de la guerra entre Rusia y Ucrania que han afectado la flota.

Y eso nos lleva a recordar algo que decía acá una Representante, de a quién le compramos las armas, a quién le compramos los sistemas de defensa.

Ahora vámonos ya, un poco al enfoque de por qué es clave hablar de qué diferencias hay entre volar, entre la aviación militar y la aviación comercial, la militar opera en escenarios de combate, con personal armado, en zonas hostiles y con condiciones de alto riesgo, mientras que la civil opera en entornos controlados.

La aviación militar, pues obviamente desarrollamos operaciones militares, es decir, van hombres armados con granadas, municiones, es diferente una comercial, usted para colocar una pistola en la comercial no se lo dejan llevar en cabina

y tiene que ser un registro, no, aquí van es armados, porque ellos no van aterrizar en una cancha de fútbol donde les van a dar hamburguesa, van a aterrizar en un sitio donde van a tener combate, en un ambiente hostil, en puntos imprevistos de aterrizaje que pasen los helicópteros.

Un combate no decide en qué sitio de la montaña va a ocurrir el combate o de la selva, entonces, toca ir allá a hacer la operación, a extraer los heridos, a brindar apoyo de cercano, etc. Múltiples aeronaves, es decir, varias volando al mismo tiempo.

En el último bombardeo que hicimos contra Mordisco, 27 aeronaves comprometimos ahí en esa operación para que convergieran en un mismo punto, a una hora exacta y bajo alto nivel de riesgo de noche y pudiéramos hacer y de día y pudiéramos hacer la operación, ustedes no van a ver a dos aeronaves comerciales volando formación, volando en medio de la noche con visores nocturnos.

También aplicamos en áreas remotas o desconocidas y es limitada la información meteorológica y también hacemos operaciones especiales que son riesgosas, esos parámetros que ven ahí hacen mucho más riesgosa la aviación, hacen supremamente riesgoso volar. Volar aquí no es lo mismo que volar en California, tal vez no existe este contexto comenzando por la amenaza hostil. Ahora ¿qué es accidente y qué un incidente? Un accidente es que cause un daño a una persona o un daño estructural fuerte a la aeronave y un incidente es que ocurrió algo, no es severo el daño, pero afectó la seguridad. Ahí puse una foto de un avión comercial que se le fue el motor allá en la Florida y aterrizó en una autopista sin causar ningún daño, pero sí es un incidente delicado y grave, pero afecta la seguridad.

La tasa de accidentes se mide por horas de vuelo, no por días, entre 2008 y 2026 se han volado 2.643.509 horas, en el ambiente relacionado anteriormente, la tasa de accidentes por cada 100.000 horas de vuelo en ese periodo ha sido de 3.48 por cada 100.000 horas, en ese periodo ha sido de 2.41, es decir, un 31% menos, 48% lamentablemente, los accidentes tienen víctimas fatales. ¿Cuáles son las causas? 75% factor humano, 22% técnico, 2% operacional y 1% por determinar. ¿Y dónde lo vemos representado? Miren esas gráficas ahí de las barras.

El color azul oscuro es factor humano, factor humano, en el, desde el 2021 a la fecha todas han sido factor humano, el color gris es factor técnico y el color naranja es factor operacional y el uno que aparece ahí, que es la última, que es el de C-130, es por investigar. ¿Cuál se accidenta más?, los helicópteros, porque son más de alguna manera, pero también porque operan en unas condiciones mucho más complejas que los aviones.

Pero aquí, como lo dijo claramente un Representante, cualquier accidente es una tragedia, esa línea que ven ustedes ahí roja que va hacia abajo, yo no, no la trazamos a propósito, leímos ahí en la tabla, aplique la tendencia y va hacia abajo, es decir,

hay una reducción en la cantidad de accidentes y es bastante importante, es bastante significativo.

Ahora hablemos de los seguros. ¿Dónde?, de los seguros o de dónde invertir el dinero.

Primero quiero hacer claridad, un seguro no evita un accidente, ahí lo ven ustedes en la gráfica, el dinero uno lo invierte más en prevención, en equipos más modernos, en mantenimiento, en entrenamiento, en operación segura, después de que ocurre el accidente, viene ya el seguro. ¿Y qué hace el seguro? Intenta reparar daños, pero aquí vamos a invertir nosotros el presupuesto en tratar de reparar los daños o en tratar de evitar los daños. Lo primero en evitar los daños Y el seguro y ya que pusieron un ejemplo del SOAT, lo podríamos aplicar acá también, hay seguro para las personas y hay seguro para los bienes.

El SOAT es un seguro obligatorio de accidentes de tránsito y es enfocado a las personas, usted con el SOAT no va a decirle: “Devuélvame el carro que se me accidentó”. Es enfocado a las personas. Y el otro seguro es ya el seguro del auto. Ah, que, se accidentó y lo paga y ya le devuelven su carro, el tránsito no le van a pedir el seguro del auto, le piden es el seguro del SOAT, es decir, que se garantice que están protegidas las personas que se lesionan, ahora, ¿qué pasó en este accidente?, estaban aseguradas las personas, 100% aseguradas, tienen un seguro que el valor para este año es de 165 millones de pesos, el año pasado era 151 millones de pesos, todos los servidores del sector de defensa tienen ese seguro de vida subsidiado y también hay unas indemnizaciones frente a los heridos que se hacen con valoraciones internas.

¿Quién responde por ello? Finalmente, así pague el Estado el seguro, pues el Estado, porque el Estado pagó un seguro, ah, claro, le transfiere al seguro esa responsabilidad y se puede subsidiar de alguna manera, sí, ahora vámonos a los bienes, asegurar las aeronaves, ese avión no estaba asegurado.

El 34% de la Fuerza de las aeronaves de las Fuerzas Militares solamente cuentan con el C, el 18% de esas aeronaves de las Fuerzas Militares, el 18% de la FAC, esas aeronaves están aseguradas, el 14% de la Armada y el 79% del Ejército. ¿Y por qué, digamos, esa valoración?, Nosotros veíamos atrás que se accidentan más los helicópteros, y de alguna manera buscamos asegurar los helicópteros del Ejército, la pregunta que yo haría es: ¿el seguro es un requisito para volar?, no lo es, el seguro de esa aeronave da un certificado, no lo es, lo que da el certificado de la aeronavegabilidad, es que puedan haya cumplido con todos los programas de mantenimiento.

Aquí en esta gráfica vemos entonces el porcentaje de aeronaves aseguradas que, digamos, se ha mantenido casi en 34%, 35, del 23 acá hubo mayor aseguramiento atrás, pero también vemos la cantidad de aeronaves de las Fuerzas Militares, cómo fueron aumentando, ¿qué hace falta entonces? Pues plata, uno podría asegurar todo el presupuesto para que

vuelva y le digan a uno: “Vaya y cumpla una misión, no tiene horas para hablar, pero está asegurado”. Entonces, hay que invertir, hay que hacer esa balanza y la priorización la hacemos acorde a como tenemos, pero tengan la certeza que jamás le vamos a decir a una tripulación o a alguien que vuela una aeronave insegura, ahora bien, ese aseguramiento aeronaves hay que verlo también del impacto que tenemos aquí y aquí les pido que por favor me ayuden y le pediría al señor Presidente, lo que pasa es que es un poco extenso y más escuchando algunas intervenciones, he tratado de ir un poco rápido, que me diera unos minutos, porque también va a hablar el Comandante de la FAC, señor Almirante.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Tranquilo, Ministro, termine la presentación, tómese el tiempo y los Comandantes también en su momento se les asigna el tiempo.

Hace uso de la palabra el Ministro de Defensa, doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias. Entonces, ¿cuánto gastamos nosotros pagando seguros? Aquí en esta gráfica, esa barra azul que ven ustedes ahí, esa ¿cuánto gastamos nosotros pagando seguros?, aquí en esta gráfica, esa barra azul que ven ustedes ahí, esa barra azul significa el dinero con el cual se queda la aseguradora, que es una aseguradora privada, después de hacer la liquidación de la compensación que se hizo en ese año y la barra amarilla es esa compensación que recibimos desde en el 2023 por temas de seguros de ese 34% recibimos por indemnización o por compensación \$900.000, eso está en dólar, y la aseguradora que es privada se quedó con 19'400.000.

En el 2024, ven las cifras, 2025 nos quedamos o nos indemnizaron con 450.000 y ellos se quedaron con 22 millones de dólares, la pregunta es si hay un balance ahí, ahora me dicen, ¿cuánto costaría asegurar la toda la flota, por lo menos Fuerzas Militares?, ahí son, 220.000.000 pesos en promedio que gastamos casi 23 anual, pero anual gastaríamos si quisiéramos elevar 80 millones de dólares, 80 millones de dólares, o sea, cuatro veces más, ahora quiero mostrarles aquí una balanza para que miremos cómo estado, o sea, que finalmente pues uno es transitorio, uno se va pues cuando se tenga que ir, pero tiene que cumplir y responder por lo que hace, pero eso es para el país, entonces, el 34% de las aeronaves aseguradas, ese valor que ven ahí es lo real que se pagó en el 2025, 22,7 millones de dólares, y se quedó el 98% en la aseguradora privada y nosotros recibimos 2% en indemnizaciones, el estado, nosotros, el impuesto de todos nosotros.

Ahora, si nos fuéramos a ese escenario de asegurar todas las aeronaves y que y que nos pagaran incluso aquellas que se accidentaron como un B 412 de la Armada Nacional el año pasado y que incluyamos todas las que no estaban aseguradas, entonces se quedarían ellos con 78 millones de dólares y nosotros recibiríamos un millón, la pregunta es si

eso es rentable, si eso es balanceado para el país, aquí quiero ser claro, hay que proteger todos los bienes, hay que asegurar todos los bienes, quiero ser claro, hay que proteger todos los bienes, hay que asegurar todos los bienes, entonces, ¿qué modelo se debería hacer?

La propuesta que hacemos nosotros es después de averiguar a nivel global es algo que se llama autoseguro, es decir, el mismo estado se asegura y ya hicimos una aproximación y creemos que lo podemos incluir en la ley de presupuesto de este año, es decir, en lugar de que se vayan esos 22 millones a ese seguro, que queden en un fondo de aseguramiento del Estado y que se maneje como un fondo en el cual hay un comité que avala lo que hace un comité de estudio y de decisión, es decir, si accidentó una aeronave, cumplía los requisitos, etcétera, ideal es que no se accidente ninguno, se cumplió todo, sí, autorizado, nos ahorramos hacer un contrato, una licitación para una aseguradora, nos ahorramos meter un intermediario, nos ahorramos luego de que ocurra un accidente ese trámite de hacer las los reclamos y fuera de eso hay unas deducciones que le hacen a uno ahí, mejor dicho, gana el país, pero también que permita ese fondo manejarse como la depreciación, es decir, como se hace de manera responsable en una empresa que va uno depreciando el bien y no sorpresa, necesitamos un Conpes para recuperar la Fuerza Pública.

Si nos permitieran en ese fondo, que lo vamos a plantear y ojalá lo que se apruebe en esta ley de presupuesto para que lo gestione mejor el país a futuro, podemos lograr grandes cosas. Aquí es un ejemplo con ese con lo que estoy diciendo ¿qué hubiera pasado si aplicáramos ese fondo así?, en los últimos 43 meses a julio hemos pagado 78.9 millones de dólares en seguros, ¿qué hubiera pasado? y hemos perdido ya 10 aeronaves, ¿qué hubiera pasado hipotéticamente si tuviéramos ese fondo? pues con ese fondo adquiriríamos 22 aeronaves, adquiriríamos otro Hércules, inclusive más nuevo que el que se accidentó. Incluiríamos tres helicópteros Black Hawk, tres helicópteros UH1N y 15 aviones pequeños y le quedaría el estado y quedaríamos más protegidos, pero vuelvo, insisto, lo ideal es por un lado asegurar todo, pero sobre todo evitar que un accidente ocurra.

Los submarinos, son 300, 400 millones de dólares, si nosotros logramos depreciar eso a futuro, podríamos estar con el dinero ahí directo y no estar pidiendo compras. ¿Qué investigaciones se realizan después de un accidente?, son tipo cuatro investigaciones, una investigación técnica que es el informe del accidente en sí, hay una investigación preliminar que se comunicará más tarde el día jueves, lo que es viable comunicar, pero hay unas investigaciones de tipo penal que ya se están adelantando, de tipo disciplinario, de tipo administrativo, porque murió gente y se perdieron recursos, pero también cierro para darle el paso al señor general Silva, que nosotros no podemos olvidar a los hijos de un los hijos de nuestros

militares y policías que han muerto y que murieron en este trágico accidente no eligieron esa tragedia.

Yo los invito a todos ustedes, honorables Representantes, a quienes nos están escuchando, a que escaneen ese código y ayuden y contribuyan para de alguna manera mejorar las condiciones de los hijos de honor, es un programa que comenzamos el año pasado desde el Ministerio de Defensa, que busca mejorar las condiciones para que nuestros hijos puedan tener mejor estudio, claro que el estudio es público, es gratis, digamos, es subsidiado, apoyado por el Estado, pero hay muchas familias que dicen, “yo, ¿cómo lo voy a mandar a estudiar a Barranquilla, si no tengo cómo mantenerlo allá?” lo que busca es cubrirle esa, ese apoyo al estudio, tanto en primaria, bachillerato, incluso universitario.

Hace uso de la palabra el Comandante de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, General Carlos Fernando Silva Rueda:

Señor Ministro, un cordial saludo al señor Presidente y a todos los honorables Representantes de esta Comisión Segunda.

En primer lugar, agradezco la oportunidad de compartir la información que traemos en torno a este accidente, ese es mi trabajo, analizar, verificar y responder por los hechos ocurridos al interior de nuestra Fuerza Aeroespacial, ese es el reto que se asume en una posición como esta. No solo se trata de responder, sino también de asumir la responsabilidad de las acciones futuras, porque la Fuerza Aeroespacial debe seguir cumpliendo su misión, volar, entrenar y combatir para vencer. Para ello se requieren tres elementos fundamentales: El primero es el presupuesto, necesario para poder operar, el segundo es el talento humano, hombres y mujeres, no se trata solo de incorporar personal; es necesario velar por el factor fundamental sobre el cual funcionan todas las Fuerzas Militares del mundo, la disciplina, hay que garantizar disciplina en el personal incorporado y eficiencia en el cumplimiento de sus funciones, también es necesario el entrenamiento porque se debe capacitar al personal en las diferencias entre la aviación militar y la aviación comercial, como lo explicó el Ministro de Defensa, igualmente, el bienestar es fundamental, ya que estas personas no podrían cumplir su misión sin un bienestar integral que incluya a sus familias.

El tercer elemento es la tecnología, es decir, las máquinas. Para garantizar su adecuada operación se requiere tanto cantidad como calidad, cantidad, porque el país es extenso y con necesidades operacionales complejas y cantidad, porque implica mantenimiento adecuado, el mantenimiento impacta directamente en la disponibilidad de aeronaves. Ninguna aeronave que no cumpla los protocolos de mantenimiento, vuela, así de claro es.

Las tripulaciones como la que lamentablemente perdió la vida en este accidente, son las mismas personas que realizan el mantenimiento en los hangares.

Quiero referirme al avión involucrado en el evento, se trata de un C-130, construido en Estados Unidos por la empresa Lockheed Martin, el primer modelo fue construido en 1954 y entró en servicio en 1956, actualmente, numerosos países operan este tipo de aeronaves.

Los de azul claro vuelan aviones C130H, similar al que tuvimos el accidente el 23 de marzo. De esas aeronaves, el 68% de todas esas aeronaves que están volando tienen la misma o similar longevidad. Los que están en azul oscuro son países que ahora están volando unos aviones C-130 J, que es una versión modernizada de la misma aeronave.

Siguiente, por favor. ¿Para qué se utiliza este avión?, es un avión de transporte de carga, básicamente, pero también de personal y es porque tiene unas prerrogativas excepcionales, diferentes a las de cualquier otro avión. tiene una capacidad de una compuerta de carga que da una facilidad incluso para transportar vehículos, carga pesada y usted no necesita una cantidad de alistamiento logístico para cargarla y puede cargar el personal, obviamente, también extinción de incendios.

En el 2023, en enero, cuando tuvimos que apoyar a la Unidad Nacional de Gestión del Riesgo en la extinción de incendios, estos habían, se utilizaron, es más, fue criticado en su momento porque no estaba disponible, lo que no estaba disponible era el sistema que arrojaba agua, que sin embargo se corrigió rápidamente y se utilizó, y está listo en este momento, si esa situación llegara a ocurrir, recuperación de personal, lanzamiento de paracaidistas, esa es una capacidad que mantenemos en todas las Fuerzas Militares. ¿Qué aviones los hacen?

Operaciones especiales como las que hablaba el señor Ministro en condiciones especiales, diferenciales, se aterriza en aeropuertos que no tienen luces porque esa tripulación tiene unos visores nocturnos con los cuales tiene que entrenar y están limitados, hay unos protocolos especiales para poder volar con eso y tener una continuidad. Un piloto que no ha hecho un procedimiento por un tiempo determinado, simplemente no vuela, tiene que volar primero con un instructor o tiene que volar en un simulador y para eso todo está regido de acuerdo con unas normas de transporte aeromédico, el mismo día del accidente, una aeronave C-130 aterrizó nuevamente en Puerto Leguizamó con una capacidad de 50 camillas y personalizado con equipos especializados para transportar a todos nuestros heridos, nuestros sobrevivientes, para las 5 de la tarde, todos los sobrevivientes del accidente estaban en un centro de atención, la mayoría en Bogotá, pero también lo estuvimos en Florencia y localmente ya en el hospital de Puerto, búsqueda y rescate y transporte de ayuda humanitaria y transportamos también las necesidades de una nación como la nuestra o a veces de otras naciones. Estos aviones han ido a otros países a apoyar esa misión.

Aquí vemos el alistamiento de estas aeronaves desde el año 2015 hasta el año pasado, hasta el 2025; esas barras, nos indican el número de aviones que tenemos disponibles que están allá en la base de Catam, que es la base principal de estas aeronaves, en los últimos 4 años hemos tenido siete aviones; no significa que estén volando todos, como ya lo explicó el señor Ministro, cuando uno tiene una cantidad de aviones, al menos el 25% deben estar en el hangar en sus procesos de mantenimiento; y eso es lo que vemos del año pasado, la curva superior nos indica cuál es el alistamiento, es del 40%; sea un poquitico menos de la mitad de los siete aviones son los que yo tengo para volar, porque los otros están en un proceso de mantenimiento para que puedan volar y si ustedes lo notan, pues esta curva ha venido en incremento y ese incremento este directamente proporcional al número de horas de vuelo, que es la siguiente curva. Y también corresponde a unos recursos que configuran ahí debajo de las barras que son destinados para garantizar que se haga ese mantenimiento de estas aeronaves.

Siguiente, por favor.

Hablando ya específicamente sobre el evento que tuvimos el 23 de marzo, el avión un C-130 versión H, de la Fuerza Aérea Colombiana 1016, evidentemente fue fabricado en el año 1983 y cuando sale de fábrica, ahí donde dice horas voladas, antes de la donación ya llevaba voladas 12,500 horas, pero está diseñado para volar 34.000; o sea, que todavía tenía más de 20.000 horas disponibles para volar, pero eso no significa que volamos hasta que se acaben las 34.000, se vuela, pero se debe tener una serie de mantenimientos que están todos escritos en un protocolo.

Este avión tan pronto llegó en condición aeronavegable para los Estados Unidos, ellos mismos lo trajeron volando, aterrizó acá en Bogotá y pasa a someterse al proceso de mantenimiento de la Fuerza Aeroespacial colombiana, y basado en el historial se delimitó que ya era hora de que él entrara a un mantenimiento que se hace cada 6 años, cualquier C-130 entra un mantenimiento llamado PDM; cada 6 años, exactamente cada 6 años, Incluso si no lo hemos volado, si pasaron 6 años, hay que hacerle PDM, por eso las aeronaves cuando están en tierra son un lucro cesante; hay que estar volándolas porque hemos invertido unos recursos para que dentro de un término de tiempo, de años, de meses, se esté volando.

Entonces, este avión entró a un PDM casi que tan pronto aterrizó acá. SPDM que se hace en nuestras instalaciones de Madrid, Comando Aéreo de Mantenimiento; allá tenemos esa capacidad que básicamente es desbaratar todo el avión, revisarlo pieza por pieza de acuerdo con un protocolo escrito por el fabricante en el cual si hay que reemplazar piezas se reemplazan o si hay que inspeccionar piezas a ver si tiene una fractura, una viga y una fractura microscópica, para eso hay procedimientos no destructivos diversos, donde determinamos si esa pieza todavía es útil y cuánto tiempo es útil; y si encontramos que no es útil, pues se reemplaza, se cambia por una nueva que nos da el constructor,

obviamente tiene un costo y esas son inversiones que hay que hacer para poder mantener ese mantenimiento. El PDM de este avión se hizo, tardó año y medio; así de profundo es un mantenimiento PDM, se lo hacemos a todos los aviones; en este momento hay uno que está en mantenimiento PDM allá en Madrid, pero eso es cada 6 años, hay una inspección isocronía, es decir, cronos tiempo, ISO parejo; entonces, cada un número determinado de meses hay que hacerle una inspección de acuerdo al programa de mantenimiento individual que tiene esa aeronave., este lo tuvo en el 2025 y cuando los años o los meses en donde no tiene eso, pues tiene un *home station check*, es otro tipo de mantenimiento, y todo esto está descrito, ese avión tuvo entonces su PDM, tuvo su *home station check* y tuvo su isocórico con los valores que figuran ahí; 11.500 millones de pesos costó el PDM.

Esto se va en repuestos, en infraestructura, en personal que tiene que no solamente el personal de la Fuerza Espacial, sino que también se contrata personal para que adelante este mantenimiento, se hizo el *home station check*, 358.000 millones de pesos y la isoprónica 508.000.

Hacerle todo este mantenimiento hace que la autoridad aeronáutica de nuestra Fuerza Aeroespacial y de todas las Fuerzas Militares generen un certificado de aeronave que determina que es un avión que está completo en sus partes, que sus partes tienen vigencia, que se le ha hecho el mantenimiento y las pruebas; por lo tanto, es aeronavegable, es decir, puede salir a volar y obviamente obliga a que se continúe haciendo todo los procesos de mantenimiento. Siguiente, por favor.

Esta aeronave, también mucho de esto es una información que ya se maneja públicamente; 126 personas en total, 69 fallecidos el día 23 de marzo, el avión operó en la pista de Puerto Leguizamo, Putumayo; operó con 133.000 libras de peso, ese fue el peso total de despegue del avión; un avión que está diseñado para que en esa pista por su longitud, por su elevación, por su temperatura, etc., podía operar hasta con 139.000 libras, si hubiera tenido unas condiciones más como por ejemplo la pista de El Dorado, que es mucho más larga, pues puede sacar más peso hasta 155.000 libras, lo que estamos diciendo aquí es que, el peso que manejó el avión era posible volar allá en Puerto, la pista tenía una longitud dentro de la cual se puede sacar el peso que sacó e incluso tenía un margen adicional de peso.

Siguiente, por favor.

Aquí yo he dicho que el avión era aeronavegable y uno de tantos factores que se analizan tenía el peso para salir. Evidentemente sabemos en este momento que la aeronave inmediatamente después de su despegue golpea unos árboles que son los que generan ya después una serie de situaciones que lo llevan a impactar el suelo, la investigación se centra precisamente en eso: ¿por qué, si tiene todos sus protocolos de mantenimiento? ¿Por qué, si el peso está bien? ¿Por qué impacta unos árboles?, en eso se centra nuestra investigación.

La investigación tiene la finalidad primordial, como es técnica; hay otras investigaciones, como mencionó el señor Ministro, que no son potestad de la Fuerza Aeroespacial, la de la Fuerza Aeroespacial, y esto es porque está reglamentado así; somos los responsables de adelantar la investigación técnica, el fin de la investigación técnica es evitar que este tipo de sucesos se repitan, aquí no buscamos responsables; estamos buscando cuál es el factor por el cual ocurrió el evento no deseado, somos la autoridad competente, sí; y esto está dictaminado por la ley, existe una autoridad aeronáutica de aviación del Estado que regula a todas las Fuerzas, que determina que cada Fuerza debe adelantar su investigación técnica e informar a esta autoridad aeronáutica de aviación del Estado.

Es como la de civil, la civil es para toda la aviación civil. La AES es la autoría para la Fuerza Pública, para la aviación de Estado, los resultados, también está escrito que uno debe entregar un resultado, un informe inicial 24 horas; ya se entregó, básicamente son los hechos que ocurren, lo que podemos conocer, un informe preliminar, tenemos un plazo de un mes, se cumple pasado mañana en ese, como también lo decía el señor Ministro, se entregan cuáles son los hechos tangibles de los cuales tenemos certeza inmediata y finalmente hay un informe final que ese depende de la evolución de la investigación. Aquí hay que atender factores humanos, conocer qué pasaba en la vida de cada tripulante, en la vida de cada hombre que va a bordo de hombre o mujer que va a bordo de ese avión; entonces, a veces suele tomar tiempo, un promedio es de un a 2 años, yo creo que aquí la investigación va muy bien y yo creo que aquí vamos a entregar ese informe mucho antes.

También, como lo mencionaba el señor Ministro, hay normalmente hay factores o causas; la una es una causa por factor humano, otra es por factor técnico, este factor técnico es porque o está diseñado un sistema que no cumplió con la tarea que debería cumplir o que tiene un desgaste que no está previsto dentro de la ingeniería que tiene, un desgaste de material, etc.

Factores operacionales; operacionales del escenario que yo estoy operando. Por ejemplo, que hay aves, ¿recuerdan el accidente ya en Nueva York? Son unas aves que se meten dentro de los motores; eso es un factor operacional, es decir, se está operando en un escenario donde hay una probabilidad de que haya unas aves migratorias, entonces, eso pues también hay que atenderlo desde el punto de vista de prevención y el cuarto factor son temas organizacionales y en esto nosotros le ponemos mucho, mucha atención, porque tenemos una organización que garantiza que esta tripulación tenga su entrenamiento, vaya cuando tiene que ir al simulador, estemos revisando que cumple con los tiempos de descanso, porque esas son normas que están escritas, entonces, si detectamos que hay alguna falla en esas normas, pues entonces lo consideramos como un factor organizacional.

Generalmente los accidentes aéreos son multicausales, no es una sola causa, sino que la combinación de varios de estos factores al final da un accidente y eso es en lo que se centra esta investigación.

Finalmente, como les decía, esto está arreglado por la ley, hay un soporte normativo, la aviación del Estado está regulada por un documento que se llama el RACAE, Regulaciones Aeronáuticas Colombianas de la Aviación del Estado, que es muy compatible con el RAC, que es el de las reglamentaciones de aviación colombiana civiles, y las dos están basados en la reglamentación de la OASE, las normas, las normas OASE, capítulos muy similares, cuando uno busca un capítulo en la regla global, es el mismo capítulo en la regla local; entonces, esto es un trabajo que se viene adelantando también desde hace muchos años en que estamos todos normatizados bajo unos protocolos.

Durante la investigación. ¿Se ha pedido colaboración internacional? Por supuesto que sí; ¿y a quiénes? A los operadores más grandes de estas máquinas, la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y a través de ellos, nos aconsejaron traer aquí a tres organizaciones; una, el que construye el avión, la Lockit Mart, aquí estuvieron, estuvieron en Puerto Leguizamo, los acompañamos, nos pidieron información, le entregamos todo.

La Rolls-Royce, que es la constructora de los motores, también estuvieron revisando todas estas cosas; y la TCG, que es una compañía logística que vela por el suministro de todos los repuestos, tanto a la Fuerza Aérea de los Estados Unidos como a la Fuerza Aeroespacial Colombiana, ellos vinieron acá y se les ha dado toda la información, entregaron un informe preliminar que hace parte de nuestra investigación, y, todo esto, como decía, hemos entregado la información no solamente a estas entidades, dentro de las demás investigaciones, la justicia penal militar, hay ahí un tema penal, nos está pidiendo la información y se le estamos suministrando toda la información que ellos piden, como también lo está haciendo la Procuraduría, la Contraloría y nosotros estamos entregando toda esta información porque también nos interesa que las otras investigaciones complementarias, pues se adelanten con la mayor transparencia, de tal manera que son procesos verificables, incluso por nuestras propias entidades, como también lo han sido por entidades externas del país.

Así que esperamos, que de aquí al jueves tengamos ya el informe preliminar que se dará a conocer y también esperamos que en pocas semanas esté el informe final.

Muchas gracias, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Señor Ministro, ¿quién más? Señor Almirante, tiene la palabra.

Hace uso de la palabra el Jefe de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares, Almirante Harry Ernesto Reyna:

Muy buenos días para todos los presentes.

Un cordial saludo al honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo, Presidente de la Comisión; a la honorable Representante Carmen Felisa Ramírez, Vicepresidenta de la Comisión; a la doctora Magda Lorena Torres, Secretaria de la Comisión y a las honorables Representantes y citantes de esta moción.

Quisiera empezar solidarizándome con toda la familia de los fallecidos, de los 69 fallecidos, pero también con los 57 hombres que están en recuperación después de este accidente.

Desde el Comando General la prioridad institucional desde el momento del accidente fue salvar vidas, atender a los heridos y garantizar la transparencia del proceso de investigación que debe adelantarse frente a este hecho tan lamentable y quisiera ahí en la presentación, por favor, hablar después de la tragedia; es decirles que desde que sucedió este accidente, los centros de operaciones entraron inmediatamente en alistamiento.

Este, los resultados de este accidente, en las horas de la tarde ya teníamos a todo el personal evacuado; 5 de la tarde, ya teníamos en Florencia heridos, teníamos en el Basán, acá en el Batallón de Sanidad de nuestro Ejército Nacional y en el Hospital Militar, dándoles una atención prioritaria a cada uno de ellos, estuvimos con toda la cúpula militar visitando a cada uno de los heridos en combate y hablando con las familias de los fallecidos, con algunos de los que estuvieron en el hospital en ese momento.

El 24 de marzo se decreta 0295 que estableció el duelo nacional por 3 días y el traslado de los 69 cuerpos de los fallecidos; y entre el 25 y 29 de marzo, la identificación y honra fúnebres de los 69 héroes con un apoyo permanente en psicología social y logística a las víctimas y a cada uno de sus familiares.

La siguiente, por favor.

Igualmente, del 6 al 10 de abril, se hicieron las misas de acompañamiento a nuestros héroes de la patria en cada una de las ciudades, origen de estos héroes de la patria, hemos venido también con la campaña de hijos de honor, que son los hijos de todos los fallecidos, estos huérfanos, donde hemos buscado rescatarlos y ayudarles en el todo el tema educativo y universitario que se requiera para apoyar estas familias.

Siguiente, por favor.

En tema de los derechos para los beneficiarios de los 69 héroes fallecidos, 62 héroes ya tienen una solución de vivienda; siete que no estaban en la caja de honor, está haciendo las gestiones para conseguirles esa vivienda; igual la pensión de sobrevivientes, la indemnización y los honores póstumos que requieren nuestros héroes. Decirles que, en el apoyo de viviendas de estos héroes, los

subsídios están alrededor de los 150 millones de pesos para los suboficiales y los 145 millones de pesos para los soldados profesionales, al igual que presupuesto que se puede sumar de parte de las gobernaciones y alcaldías que nos han ayudado en todos estos temas.

Finalmente, yo quisiera dejar una reflexión en este tema de los accidentes.

Nosotros estamos juzgando siempre *a priori* y entiendo la preocupación de saber qué fue lo que pasó en el accidente, pero toca tener en cuenta que los temas de investigación son bastante demorados y eso es un promedio a nivel mundial, como lo decía acá el señor General Silva; a los 30 días más o menos está sacando un informe preliminar, pero las investigaciones pueden durar entre dos y 5 años, entonces es un poquito de paciencia; la investigación está rodeada de todas esas entidades especializadas a nivel mundial y que son los que hacen estos aviones, para que nos ayuden a nosotros a dar un buen resultado, conforme a lo que pasó. Muchísimas gracias, señor Ministro.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Gracias, señor Almirante.

Representante, terminamos ya casi las intervenciones, falta el Comandante de la Policía. General William, tiene usted la palabra.

Hace uso de la palabra el Brigadier General, William Oswaldo Rincón Zambrano:

Muy buenas tardes. Permítanme, primero que todo, dar un cordial saludo al señor Ministro; igualmente, saludar a nuestra Mesa Directiva y a la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes en cabeza del doctor Álvaro Mauricio Londoño.

Muchas gracias a todos los que nos acompañan el día de hoy.

Me siento complacido de poder estar acá y, por supuesto, escucharlos a ustedes de esa manera de apoyo para nuestros hombres y mujeres de nuestras diferentes Fuerzas; que siente uno la solidaridad y el acompañamiento permanente. Y por supuesto, eso son las motivaciones que también lo llevan a uno inspirarse para continuar trabajando de una manera loable y noble para nuestro país, para nuestra patria, verdad que mil gracias por todas esas preocupaciones y por todo lo que ustedes hacen para acompañarnos, para que cada día nuestro trabajo sea mucho más acertado y tengamos también las fuerzas y el acompañamiento de todos los colombianos para ser un país más digno. Muchas gracias, de verdad.

Contarles muy rápidamente dos cosas, señor Ministro, dentro de las preguntas que hacían dentro del cuestionario, ¿si nuestros policías que iban también en el avión estaban asegurados? Todos nuestros policías están asegurados, hasta los auxiliares, personal no uniformado y por supuesto aquí nuestro subintendente Ariel Leonardo Villota Guevara y nuestro patrullero de policía Carlos Elías

de la Cruz Gutiérrez, ambos policías se encuentran amparados por pólizas de seguridad de vida por un valor de 255.619 millones cada uno; esos ya se le están siendo entregados a los beneficiarios que ellos tenían, a sus padres y los otros y el otro a su esposa.

Por otro lado, también comentarles muy rápidamente que frente al evento y la situación que se presentó, que han venido manifestando el señor Ministro y cada uno de los Comandantes de Fuerza, la Policía también estuvo presente apoyando como debe ser a través de la investigación con nuestra Policía Judicial, y se unió también allí la Fiscalía General de la Nación con el CTI, acompañando las diferentes actividades propias de lo que tiene que ver con la identificación en ese momento y lamentable de los cuerpos, porque este, pues obviamente el accidente produce otros efectos que son difíciles y allí algunas personas que quedan bajo algunas situaciones especiales, pues toca ayudarlos a identificar y también ayudar a hacer algunos trabajos que se hacen con Medicina Legal; todo esto se hizo en forma pronta y por supuesto de una manera también loable para poder atender este caso.

Estos hechos uno jamás quiere que un accidente se llegue a producir y eso hay que tenerlo también claro, no podemos tomar un accidente de un vuelo comercial y medirlo con las condiciones de un accidente de vuelos quizás tripulados militares o policialmente, pues los accidentes de una aeronave normal, ellos tienen todas las condiciones de ir a un salir de un aeropuerto y entrar a otro aeropuerto y ellos pueden tomar medidas de tiempos diferenciales, mientras que nosotros a veces tenemos que jugar con las condiciones metodológicas y con los riesgos del momento. Y eso traduce a lo que les quiero contar muy rápidamente, a la pregunta de lo que pasó en Amalfi, Antioquia, señor Ministro, por supuesto, allí, lamentablemente también se nos enfrentaron 13 muertos fallecidos por hechos que hay que decirlos con claridad; ataques terroristas, ataques por un grupo que estaba esperando prácticamente a nuestros policías y los atacaron, les dieron un ataque sorpresa y a eso estamos nosotros en cada momento imprevistos que se nos presentan cuando somos nosotros policías, eso nos esos riesgos los tenemos que vivir permanentemente y más en estas zonas, porque allí donde fue Amalfi que es el municipio de los Toros, un lugar bastante complejo y además tomado por organizaciones criminales terroristas permanentes y allí tenemos que entrar y esos son los riesgos, las amenazas que nosotros tenemos que vivir.

Allí no hay un aeropuerto, allí no tenemos una torre de control, allí tenemos que entrar bajo las condiciones del momento y atender diferentes escenarios de riesgos y obviamente de peligros para poder estar cerca a las comunidades y allí tenemos grupos criminales; entonces, por eso allí las dificultades son difíciles y contarle que por las condiciones meteorológicas de ese día también no eran favorables, las personas que estuvieron allí no fueron abandonadas de ninguna manera,

todo lo contrario; buscamos todas las formas de ingresar, pero teníamos problemas de nubosidad densa, sumaba hostigamientos permanentes por parte de estos grupos, lo que hizo difícil que fuera inmediata la atención de las personas que están allí, tan pronto logramos restablecer esto, se ingresó y lamentablemente pues las horas que habían pasado para algunas de las personas que estaban lesionadas, pues ya no eran las mejores y obviamente tuvimos eventos que hoy lamentamos, pero nuestro servicio, nuestra fuerza de trabajo y por supuesto nuestra voluntad de hacer las cosas bien cada día, es para mejorarlas, cada día nosotros nos preparamos para hacer cada día mejores policías o mejores militares y atender las diferentes dificultades y por supuesto evitar que tengamos pérdidas de vidas o tengamos hechos lamentables que afecten nuestra misma dignidad de nuestros policías; era eso, doctor, y muchísimas gracias a cada uno de ustedes.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Gracias, General. Tiene la palabra el Mayor General Jaime Galindo.

Hace uso de la palabra el Brigadier General, Jaime Alonso Galindo:

Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, buenos días. Honorables Representantes, en nombre de nuestro Comandante del Ejército, el señor Mayor General Roger Gómez Herrera, expresamos nuestro profundo agradecimiento al pueblo colombiano y a las instituciones por su inmensa solidaridad, por ese apoyo incondicional en estos momentos difíciles tras el accidente ocurrido el 23 de marzo. Cada gesto de acompañamiento, cada mensaje de aliento, cada acto de solidaridad ha sido fundamental para tomar aliento, impulso y seguir trabajando con determinación, recordándonos que no estamos solos y que la unión es un pilar fundamental para sobreponernos a las circunstancias más dolorosas como estas, donde 61 de nuestros hombres perdieron la vida.

Quiero aprovechar este espacio para hacer un reconocimiento especial al Alcalde de Puerto Leguízamo y a su equipo de trabajo. Hicieron una importante labor a la población especialmente que le tendió la mano a los soldados que estaban metidos en el avión y que lograron rescatar de las llamas. A esa unidad especial que reconocemos el día de hoy, nuestra Fuerza Naval de la Amazonía, que fue fundamental en el rescate de nuestros soldados, a la Fiscalía General de la Nación con su Fiscalía Seccional del Putumayo y a Medicina Legal que, en tiempo récord, en 9 días, nos permitieron llevar los cuerpos, hacer el reconocimiento de cada uno de ellos y llevarlos a sus lugares de destino para hacerles los honores.

Pero a pesar de todo lo que ocurrió, a pesar de esas adversidades, Colombia tiene un Ejército resiliente y este es un caso de destacar.

Ya todos nuestros 52 hombres que resultaron heridos, estuvieron en el Hospital Militar, ya salieron del hospital. Es una gran noticia. Solamente nos queda un solo joven soldado, el soldado René Pallares, que está en estos momentos en el Batallón de Sanidad y que ahorita el 27, el próximo 27 de abril, seguramente ya va a salir dado de alta.

Entonces es una gran noticia. Muchas gracias, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Para terminar, señor Ministro, y siguen las intervenciones de los Congresistas.

Hace uso de la palabra el Ministro de Defensa, doctor Pedro Arnulfo Sánchez Suárez:

Gracias, señor Presidente.

Volviendo nuevamente al caso de Puerto Leguizamo, allá también estuve visitando a las familias, a todos los habitantes de esa hermosa región que nos ayudaron a salvar vidas, pero también me conecté ayer con la familia de las víctimas fatales y les pregunté cómo los estaban atendiendo, encontré que hay cosas por mejorar, llamé la atención internamente a las Fuerzas para mantener una mejor comunicación en algunos casos.

Pero también enfrentamos un panorama muy complejo, por ejemplo, una señora decía: “es que yo me iba a casar con ese militar, ¿por qué no puedo recibir el seguro o la pensión de sobreviviente o la vivienda?”. Otra decía: “es que yo no críe a él, sola”, luego apareció alguien que dijo ser el esposo, entonces viene aquí un tema por resolver y algunas personas registran a unos beneficiarios que ya no lo son.

Casos también de otras personas que decían: “es que mi hijo colocó a una persona, pero esa persona ya no está con él, ya no vive con él”.

Entonces hago esto, aprovecho estos minutos para llamar a la reflexión de todos los colombianos y específicamente de la Fuerza Pública, que es recibida muy bien, a quién colocamos en los seguros para que no ocurran posteriormente traumas mayores después de la partida de un ser querido.

Ahora quiero hablarles del presupuesto que me han dicho que cómo se ha comportado el presupuesto, primero, en esta gráfica ustedes ven cómo ha sido el presupuesto en precios constantes durante el 2008 o desde el 2008 hasta el 2025, ha aumentado, es más, 65.8 millones es el presupuesto, 66 el presupuesto más alto que hemos tenido en precios constantes en la historia.

La ejecución de ese presupuesto medido en compromisos, por ejemplo, el año pasado fue el 99.8%, es el sector que mejor ejecuta el presupuesto o uno de los mejores que lo ejecuta en el sector del gobierno, pero, ¿para dónde se va tanta plata?

Siguiente.

Así como se invierte, también hay unos gastos importantes, antes de ello se me pasó mencionar algo que me dijeron acá respecto a los 800.000 millones de pesos que en el 2022 dijeron que el Ministerio de Defensa dijo: “No, los devuelvo”. No, no fue tan así, si hubo un debate, obviamente con ese debate luego se reforzó y al siguiente año se asignó 1.3 millones de pesos.

Es decir, esos 800.000 que sí estuvo en discusión y que aquí se hicieron los debates y que fueron necesarios, finalmente terminaron fue en un incremento del presupuesto en 535.000 millones de pesos.

Siguiente.

Ese presupuesto, ¿dónde se va? Casi el 80% se da gastos de personal, recuerden la época oscura que tuvimos 2029 se fue necesario incrementar la Fuerza Pública en 90.000 uniformados, porque todos pedían más uniformados. Y en qué tiempo pasan al retiro, entre el 2002 y 2029.

Quiere decir que se va a gastos de función de personal la mayor parte de los recursos, pero, por otra parte, hay un incremento importante que tiene que ver con la dignidad de los militares que prestan el servicio militar obligatorio, aquí lo vemos también en precios constantes, cómo se aumentó y ahorita están recibiendo 1.750.000 pesos todos los que prestan el servicio militar, alrededor de 100.000 familias en Colombia, que son las de los soldados, de los policías, también los del Inpec que prestan ese servicio militar que reciben ese beneficio.

Uno les pregunta a ellos: “¿Y qué hace con esa platica?”. Dice: “Yo la mando toda para la casa, pero ahorita que me llega 1.750.000 pesos, al menos me puedo ahorrar unos 200.000 pesos al mes”, Eso es una transformación también social.

Otro de los elementos fundamentales es elevar los sueldos de la base de los grados más bajos, en este caso la suboficialidad, el incremento para todos los funcionarios fue el 7%. La inflación fue el 5.1 en el 2025. Es decir, si lo que antes costaba 100 pesos ahora cuesta 105 pesos, el gobierno les asignó 107 pesos a los funcionarios públicos por encima de la inflación, pero en el caso de los grados más bajos, los soldados, los cabos terceros, segundos, primeros y sargentos segundos, les aumentó incluso 23 a 25%, es decir, no le dio los 107 como a los demás, sino le dio más 125 pesos, eso transforma enormemente las condiciones.

Y aquí hemos visto, por ejemplo, en el Ejército que todo este incremento que se ha hecho ha reducido los casos de indisciplina, incluso en algún momento ha motivado más el sentido de pertenencia y de querer estar en las Fuerzas Militares. Por primera vez en la historia que yo conozco se logró el 100% de la incorporación del servicio militar obligatorio, todos quieren prestarlo por primera vez, ya la selección de los soldados profesionales no es de uno a uno, que era buscando soldados profesionales de los regulares y de uno seleccionaba uno, ahorita nos

damos el lujo de tres seleccionar a uno eso eleva la calidad de quienes prestan el servicio a la patria.

En inversión, esta es de las inversiones más grandes que hemos tenido en la historia, creería yo, en los últimos 12 meses. 31.6 billones de pesos. 16.8 billones de pesos, que es para la capacidad de superioridad que incluye 1.3 billones de pesos para la infraestructura para reemplazar los Kafir, si no hiciéramos eso y llega a pasar algo con esos aviones Kafir, estarían diciendo: “¿Y por qué no compramos eso?”. Y algunos dirán: “No, es que no se necesita”, en la última operación que hicimos en el Catatumbo, en el bombardeo, fue con aviones Kafir también. En casi todos los bombardeos han sido empleados los Kafir recientemente y luego la tropa estaba en una situación muy crítica allí en el Catatumbo y fueron los aviones Kafir los que fueron a brindarle el apoyo.

Esa capacidad de superioridad aérea, claro, cumple una misión fundamental de cualquier Fuerza militar que es la primera, que es la disuasión, pero también se emplea aquí para neutralizar la amenaza.

El año pasado el Presidente en octubre dijo un billón más para inversión, perdón, y asignó 1.8 billones de pesos para el tema de los drones, que también me preguntaron, y aquí hay que tener una realidad, una cosa es lo que le escriben a uno en el papel y otra cosa la que encuentra realmente en el campo.

Invitamos a 119 empresas de 22 países y en este momento las pruebas que se han realizado aquí en Colombia solamente una empresa cumplió. ¿Qué hicimos ahora? Pues irnos al mundo, enviamos tres comisiones, una Europa, otra Asia y otra Norteamérica a buscar esos sistemas. Y esas empresas que han dicho por ahí que sí, yo que mire esta capacidad uno le va a revisar. No es así, no están así.

El año pasado inhibimos el 96% de los ataques con dron, pero ese 4% nos ha causado un daño terrible, como el caso de ayer, donde tres militares perdieron la vida, claro que hemos empleado también técnicas, tácticas, procedimientos, estamos buscando la tecnología y el presupuesto, pero necesitamos de ustedes, la ley de drones y antidrones debe ser drástica y lo digo a las empresas que están detrás de la comercialización que dicen: “es que nos daña el comercio de los drones”, entonces, ¿qué? ¿Dejamos que sigan matando soldados y policías hasta que no tenga la capacidad del Estado colombiano para proteger a sus militares, policías y sus civiles? no se puede ir alimentando ahí un negocio, ya estamos restringiendo algunas normas.

Puede ser que no sea total la que se impida el vuelo aquí de drones, puede ser que sea un límite hasta 250 g el dron, es algo muy pequeño; en China, donde se produce la mayor cantidad de drones del mundo, están colocando los drones allá en ese país en tierra, que no vuelen porque se ha convertido en una amenaza a nivel global.

Todos los países están apostándole a ello y han desarrollado la capacidad para protegerse totalmente

ellos, no, miremos el caso de la guerra Irán contra Israel o en Rusia, Ucrania, a pesar de toda esa tecnología, uno de esos ataques llega a lograr.

Esperamos en el primer semestre ya tener ese contrato ejecutado y respecto a la inversión de los 13 billones de pesos, ¿cómo los priorizamos o qué criterios tuvimos?, primero es enfocado a temas de seguridad nacional, no de defensa, seguridad entendida a corregir aquí, a curar este cáncer que tiene unas células cancerígenas que son malignas, que es el cartel del clan de EGC, más conocido como clan del golfo o el cartel del LN o el cartel de las disidencias fracturado ya en muchos nombres, etc. Resolver el problema aquí interno, ese es uno de los primeros criterios.

Segundo, hacerlo con tanta efectividad operacional, es decir, transformar estos medios en alto poder de combate en el campo de batalla, que podamos regresar victoriosos y frente a ello también hay unos criterios de autonomía estratégica, es decir, que haya offset en esas compras para desarrollar la industria de defensa y también que haya diversificación, es decir, le compramos lo que sea mejor para el país, de tal manera que si ocurra una crisis, como por ejemplo la guerra Rusia, Ucrania, no nos afecte críticamente, como nos ha pasado con los MI17.

¿Y en qué nos enfocamos? Capacidades aéreas, movilidad, transporte de alto nivel, pesado, táctico pesado, aeronaves nuevas, también helicópteros, pero esas aeronaves encontrarlas, digamos, algunas de ellas nuevas son complejo y a veces la nueva compra un vehículo, lo saca del concesionario y ya vale 20% menos, uno puede también comprar en algunos casos que sea totalmente como nuevo, usado, operable, seguro y que sea rentable.

No todos los colombianos tienen vehículos nuevos y el tema de los seguros, por ejemplo, solamente el 12%, hago un paréntesis ahí, de los colombianos es el cálculo, tiene un seguro del auto, del automóvil, pero el 100% sí del SOAT, que ya lo hablé anteriormente.

También movilidad pluvial y marítima para controlar todos los ríos y las costas, en movilidad terrestre para que tengan blindados nuestros soldados, en inteligencia para tener una anticipación y no ocurra lo de Amalfi, un cilindro sembrado ya hace casi 2 años ahí, si tuviéramos mejor capacidad de inteligencia, no solamente humana, que se ha fortalecido, sino también tecnológica para conocer con mayor efectividad y precisión lo que sabemos, pues podemos evitar fortalecido con Inteligencia Artificial, también temas de seguir fortaleciendo drones anti drones, municiones y equipos de comunicaciones.

Esas prioridades las sacaron las Fuerzas de acuerdo al contexto operacional, concepto operacional, cómo lo vamos a hacer y qué capacidades en las funciones de conducción de la guerra lo vamos a realizar.

Cierro diciéndoles que la seguridad es una responsabilidad absolutamente de todos, yo les

agradezco a ustedes todo el compromiso que tienen también citarme acá, hacerme las preguntas que tienen que hacer, hacerme los reclamos que tienen y deben hacer y nosotros también dar las respuestas.

Solamente los invito a que nos ayuden a avanzar en estos proyectos legislativos, uno de los más importantes es el tema de drones y antidrones.

Ya va a salir el PEIMAR, que es para interdicción marítima, va muy bien, pero estas normas que nos van a ayudar a proteger a la nación, están también en la mano de todos ustedes y de todos los que estamos respondiendo por proteger la vida y lo más sagrado del futuro de nuestra patria. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, señor Ministro, y a los Generales Comandantes.

Tiene la palabra la Representante Juana Londoño por cuatro minutos.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

No intervine al principio casi para intervenir en esta, dejé como cuatro al principio, voy a intentar reducir lo que más pueda.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Representante, recuerde que a la una está citada la Plenaria.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Sí, Presidente, ese era uno de los primeros puntos que, si no podíamos terminar el debate, pues entonces que lo continuemos porque hay muchos temas por hablar y necesitamos también escuchar a la Contraloría, pero, brevemente Presidente, voy a empezar al revés, con lo último que dijo el Ministro en torno al presupuesto.

Nadie más interesado que esta Comisión Segunda en todo lo que le ha pasado a las Fuerzas Militares y a la Fuerza Pública de nuestro país, aquí hemos hecho muchos debates; de hecho, hemos apoyado y acompañado solicitudes de aumento presupuestal y en buena hora esto que usted muestra, señor Ministro, nada mejor que tener con dignidad a nuestros soldados y a nuestros policías en nuestro país, en buena hora, lástima que no hayamos podido avanzar con presupuestos en materia de sanidad porque si queremos pensar integralmente en nuestra Fuerza Pública, pues tenemos que empezar por la salud, no lo hemos logrado; se acabó este Gobierno del Presidente Petro sin tener, por ejemplo, un hospital en el departamento de Caldas, la Clínica de la Policía, 14 reuniones se hicieron y más de 20.000 personas en el departamento, no tuvieron esa posibilidad. Esperemos que en el próximo gobierno

se preocupen un poquito más por la salud de nuestra Fuerza Pública.

Y esa alegría es relativa, Ministro, porque qué bueno que se puedan ganar un 1.745.000 pesos, lástima que esté tan deteriorada la seguridad en Colombia porque de verdad que hay hechos relevantes de incremento del secuestro y de la extorsión, son cifras que ya todos conocemos, la extorsión en nuestro país es crítica, muchos de nuestros policías y nuestros militares han sido asesinados, las cifras no las tengo claras, pero sabemos del incremento tan grande que ha pasado en nuestro país, entonces, es una alegría a medias.

Quisiera, de todas las preguntas, tener claridad, si es que se han rebajado los indicadores de accidentes por estrategia o porque realmente tenemos los equipos de aviación parados por falta de mantenimiento, entonces, mi pregunta General es: si son 7 y hay 4 que están en mantenimiento, ¿hace cuánto no se les hace mantenimiento a esos o están realmente obsoletos y están guardados? Porque quiero entender realmente, por qué se han bajado los indicadores de accidentalidad porque de acuerdo con los reportes que yo tengo, quisiera que el Ministro general me confirmara si es cierto o no que el 60% de la flota aérea está inutilizada en este momento.

Entonces, qué bueno sería que nos pasara un reporte, son 230, tantos helicópteros, tantos y esto es lo que realmente podemos utilizar, porque ahí tendríamos realmente la respuesta, que la accidentalidad se ha rebajado es porque no se están operando todo lo que se debería operar.

Señor Ministro, me quedaron algunas inquietudes sin resolver, la primera, ¿cuánto le costará al Estado asumir directamente los posibles costos derivados del accidente, incluyendo posibles indemnizaciones? Si esa cifra ustedes ya la tienen, que nos la hagan saber un poquito y que nos expliquen, a la luz del derecho, hasta dónde puede llegar esa responsabilidad, responsabilidad administrativa, fiscal, penal, que tengamos claridad de ese impacto de no haber estado asegurado el equipo.

También le pregunté señor Ministro y no tengo la respuesta, es si existen soportes claros de las solicitudes que ustedes como Ministerio han hecho a Presidencia de la República, el Ministerio de Hacienda, donde demostraban que les hacían falta recursos, que faltaban 258.000 millones de pesos en su momento, creo que, para mantenimiento, entonces, si tenemos esos soportes, pudiéramos tenerlos nosotros.

Y de las otras preguntas que le hice, señor, Ministro, si ha entablado con China algún tipo de intercambio sobre tecnología estratégica en temas de seguridad y defensa nacional.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Dos minutos.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Gracias. Para nosotros esto es supremamente importante porque de ahí se pueden aparecer muchísimas más inquietudes que hemos tenido en esta Comisión.

La otra pregunta que nosotros le teníamos planteada sobre el documento Conpes fue una respuesta muy general ¿cuándo se publica?, la misma pregunta que le hizo el Presidente Petro la queremos tener nosotros aquí también y termino diciéndole, General, General Silva, de verdad que es muy loable y lo digo con todo respeto, lo que usted hizo allá en Palacio, a veces los jefes no siempre tenemos la razón en todo y ustedes son de verdad muy prudentes y muy pacientes en ese ejercicio de haberse atrevido a decir que esos no son equipos, chatarra, creo que dice muy bien del trabajo y la labor que ustedes están haciendo.

La última pregunta que yo le quiero hacer, general, a usted, en la página 5 hablan del mantenimiento que tienen que hacer, del tipo de mantenimiento y hablan del isócronal 1, puntualmente ¿en qué consiste? porque en la parte de abajo ustedes dicen que hay que hacerlo cada 270 días; pues, coincidencia mente, estaba ya muy cerca, faltaban como 267 días, llevaban 267 días para hacerle ese mantenimiento, ¿en qué consiste?, pues para tener tranquilidad.

Termino con esto, ¿por qué razón se cayó el avión?, usted nos dice que tengamos prudencia y paciencia sobre eso tendremos prudencia y paciencia y esperamos lo que nos dicen, pero creo que entonces ya va siendo hora de que hagamos un debate sobre los otros ocho casos que han sucedido desde 2024, de los helicópteros y de los aviones.

No sé si eso requiera, Presidente, hacer una sesión secreta, reservada, para que técnicamente podamos tener conocimiento de si todavía no podemos saber de este; al menos que nos cuente qué ha pasado con los otros accidentes y sobre las 103 víctimas que hemos tenido. Gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante. Tiene la palabra la Representante Erika Sánchez por cuatro minutos.

Hace el uso de la palabra la honorable Representante Erika Tatiana Sánchez Pinto:

Presidente, muchas gracias.

Bueno, agradezco las valiosas intervenciones de los citados, pero tengo que ser muy honesta y es que, en vez de respuestas, me surgen más preguntas y hoy estamos nosotros hablando en favor, por supuesto, de la prevención, de que el Ministerio de Defensa, con todos los órganos correspondientes, planeen estrategias para mitigar estas desfavorables situaciones y, querido Ministro, también al General Carlos Fernando Silva, pues me preocupa mucho cuando dice que gran parte de los soldados que iban en esa aeronave son quienes revisan técnica y

operativamente las aeronaves, entonces, ahí hago alusión a mi pregunta en la primera intervención, de que se hace necesario pedir intermediación internacional, técnicos internacionales, por supuesto, para que esas certificaciones estén avaladas también en una revisión más amplia, con distintas, por supuesto, herramientas tecnológicas que carece nuestro país.

Y es que observo en las respuestas del Ministerio de Defensa una obsolescencia crítica y esa obsolescencia crítica se debe, Ministro, a que usted nos informa que la FAC tiene 150 aeronaves que superan los 30 años de operación, ¿es correcto?, de acuerdo con las respuestas que nos arroja el Ministerio, el plan de reemplazo para estas aeronaves es el proyecto reemplazo de la flota T27 por la flota T6C, que apenas contempla 10 aeronaves por un valor de 408.305 millones de pesos y, por supuesto, que también nos hablan de la adquisición de 17 aeronaves Ripple para reemplazar los KFIR, aeronaves que están ya mandadas a recoger, no solamente por tiempo, sino que es el rezago de otros países que terminan sus guerras y nosotros recibimos lo que nos sirve.

Pero bueno, mi pregunta es, ¿y el resto, Ministro?, ¿qué va a pasar con los helicópteros Whale, con los MI-17 C-130? el plan de renovación de esta flota está proyectado para el año 2042, 2042; es decir que vamos a tener 16 años más volando con estas aeronaves que ya tienen más de 40 años y que, si vemos en los reportes técnicos, el 32% se debe a fallas humanas, pues ahí también están inmersas las fallas técnicas, a mí me parece que eso no es un plan de renovación, sino un plan de continuidad del riesgo, Ministro, y acá nosotros somos defensores de la vida, acá yo respaldo y respaldo como ponente y también como defensor de los proyectos para la mesada 14 de nuestros soldados, para dignificar; es algo que reconocemos. Pero acá no estamos hablando de si estamos dando valores agregados a las condiciones sociales, condiciones laborales de todo el cuerpo de militancia, sino de las condiciones de seguridad y yo veo que acá las garantías de seguridad, como lo afirma el Ministerio, me parecen muy, muy, muy alertantes y es que el Ministerio nos afirma en las respuestas que ninguna aeronave opera si no cuenta con las condiciones, sin embargo, reconocen que en 2026, en promedio, el 3% de las aeronaves han operado con limitaciones técnicas temporales, acá nos hablan de que corresponden a 11 aeronaves que presentaron temas técnicos.

Entonces yo le pregunto al Gobierno nacional y al Ministro Pedro, eso es seguridad operacional, eso es lo que realmente le podemos garantizar a las familias de nuestros soldados que hoy se están subiendo a esos aviones por cumplir unas misiones y por último, Presidente, yo siento que me quitó tiempo, pero regáleme un minutico más, por favor, para que no se me corte la intervención y es que, de acuerdo a la respuesta a la pregunta 42 en la proposición 31, se le preguntó respetuosamente al Ministerio de Defensa cuántas tragedias más necesita el país para adoptar la política integral de seguridad aérea militar y el Ministerio nos responde evadiendo, diciendo que no

están esperando la ocurrencia de nuevas tragedias para actuar, por supuesto, ningún gobierno respondería que está esperando que ocurran estas tragedias; hay que organizar una planeación frente a ello, pero lo siento, queridos colombianos, querido gobierno y queridos citados, lo que nos está demostrando los hechos es totalmente lo contrario, llevamos años con accidentes, años con advertencias, años con informes de la Contraloría, de la Procuraduría, de la política integral que sigue sin llegar.

Y termino, querido Presidente, con que me parece absurdo que el Conpes 4187 apenas se haya aprobado en marzo de este año, después del accidente, mi pregunta, querido Ministro, es ¿por qué no se aprobó antes?, nosotros hemos sido cuidadosos y responsables porque yo sí tengo que apelar a algo y es que el exministro Iván sí rechazó los 800 mil millones de pesos.

Yo estuve acá, yo fui citante principal de un debate, ningún gobierno puede rechazar los presupuestos que el Congreso adjudica, porque se supone que, a mayor necesidad, mayor recurso para implementar nuevas estrategias. Entonces, ¿por qué esperar tanto tiempo para aprobar un Conpes, cuando esos 13 millones de pesos que hoy están ustedes programando estratégicamente la repartición, que gran parte sea un funcionamiento, los podamos nosotros haber podido implementar en revisiones técnicas internacionales y hoy no estar llorando a esos 70 soldados que perecieron en este accidente y que no queremos que Colombia siga llorando a más muertos. Muchísimas gracias.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted Representante. Tiene la palabra el Representante Juan Espinal por cuatro minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Fernando Espinal Ramírez:

Presidente, muchas gracias.

Mire, pues yo le propongo a los citantes y a la Mesa Directiva dejar este debate de control político abierto y que en la próxima sesión, porque esperamos, como lo anunció el señor Ministro, se conozca un informe previo o parcial de la investigación, perfectamente esta Comisión puede realizar sesiones reservadas, porque nosotros necesitamos conocer qué fue lo que ocurrió, por qué, señor, hacemos la proposición, señor Presidente, claro que sí, por qué se cayó el avión, por qué se presentó este accidente donde fallecieron 69 héroes de la Patria.

Lo segundo es que, al igual que la doctora Erika, creo que más que respuestas quedaron muchas dudas y muchas inquietudes, por eso solicito que el debate continúe abierto, señor Presidente.

Lo tercero, uno escucha decir al Gobierno nacional que no hay plata, que no hay recursos, doctor Berrío, declaran emergencias económicas; sobre las emergencias económicas presentan proyectos de ley de financiación o tributaria; el Presidente Gustavo

Petro, sobre las emergencias económicas, impone nuevos impuestos, la renta adelantada y siempre dicen, no, es que no hay recursos, doctor Berrío y la culpa siempre es del Congreso de la República, pero sí hay recursos para la burocracia, crean 11 embajadas, 24 consulados que costaron más de 18 mil millones de pesos; hace poco contrataron más de 30 mil, de 30 billones en contratos con diferentes entidades locales como juntas de acción comunal, resguardos indígenas, que eso está bien, bienvenido, pero hay que hacerle vigilancia, señores. Contraloría, el presupuesto General de la Nación creció en 111 billones de pesos, todos lo sabemos, este Gobierno ha tenido el presupuesto más alto de la historia que hemos podido presenciar y dice el Gobierno, no hay recursos.

En los últimos meses vimos que han firmado, doctora Erika, más de 100 mil contratos de prestación de servicios, más de 16 billones de pesos en burocracia, 100 mil contratos de prestación de servicios y dice el Gobierno, no tenemos recursos, los viajes del Presidente Gustavo Petro, pues que, obviamente, el Presidente tiene que salir a sus misiones, ha viajado 276 días, se ha gastado más de 9 mil millones de pesos, la doctora Francia cuando fue a África, que, además, la doctora Francia no sabemos dónde está, no volvió a aparecer, al parecer no tenemos Vicepresidenta, se gastó solamente en esa misión más de 2 mil millones de pesos y ese viaje, incluso, lo hizo en un avión de la FAC, donde se gastó un gran costo en combustible, dice el Gobierno, no hay recursos.

Escuchamos al Ministro de Defensa donde no hay recursos, pero para este Gobierno sí hay recursos para funcionamiento, para aumentar la carga excesiva vía burocracia, eso sí me preocupa, mi señor Ministro, eso sí me preocupa y muy bien los 13 billones de pesos de inversión, excelente que ustedes lleguen a todos los territorios, pero es que los bandidos cada día crecen más, los bandidos tienen sometidos los territorios, lo dijo el informe nosotros, como oposición, doctor Berrío, el informe de la Defensoría del Pueblo, que, además, es del Gobierno, ustedes saben, el Presidente Petro alertó ante la Cámara de Representantes que las estructuras criminales hoy tienen presencia, doctora Erika, en 810 municipios del país donde hay control territorial, entonces tenemos casi 300.000 hectáreas de coca; el 85% del oro en nuestro país está en manos de los bandidos, de los ilegales.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Dos minutos, Representante.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Fernando Espinal Ramírez:

Y entonces, muy bien la inversión que nos anuncia el Ministro, pero es que a los bandidos hay que combatirlos, hay problemas de ahí que perseguirlos y nosotros vemos cómo los bandidos, bajo la excusa de la paz total fracasada de este Gobierno, siguen aumentando en todos los territorios, fortalecidos el ELN, el Clan del Golfo, las disidencias de las

FARC, parrandeando los bandidos en la cárcel de Itagüí, que eso fue realmente lamentable, bajo el acuerdo de la paz total o los diálogos de la paz total del Presidente Gustavo Petro.

Vuelvo y digo, Ministro, como se lo dije al inicio de este debate, me preocupa la seguridad del país, la seguridad de los municipios, de los territorios, esta semana, justo hace tres, cuatro días, en la finca de una de mis asesoras de UTL, en Támesis, Antioquia, llegaron unos bandidos, hurtaron tres volquetas, asesinaron al mayordomo de la finca, en una subregión, en un municipio que ha sido históricamente remanso de paz, pero que en los últimos cuatro años se ha debilitado completamente la seguridad, ¿quién responde en este Gobierno?, nadie responde y los gobernadores y los alcaldes tratando de hacer lo poco que pueden hacer porque realmente hay una ausencia de apoyo real en materia de operaciones, en materia de seguridad, por parte de este Gobierno.

Así que, Presidente, voy a presentar la proposición para tratar, porque creo que no hay *quorum*, lamentablemente, en un debate tan importante, para tratar de que esta sesión quede abierta y que en una próxima sesión reservada escuchemos el informe parcial del accidente donde murieron 69 héroes de la Patria.

Muchas gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante. Tiene la palabra la Representante Amanda López y luego el Representante Berrío.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Amanda López Hernández:

Gracias, señor Presidente. Quiero aprovechar este espacio, porque veo que ya esto casi se da por terminado y aprecio la decisión de mi compañero, este tema debe seguir, no podemos quedar con este tema tan crudo, hay muchas preguntas por hacer y muchas cosas por aclarar.

Bueno, no me quiero salir del contexto, pero quiero aprovechar que está el señor Ministro de Defensa, de paso, un saludo muy especial a los colegas y a la Comisión, cuya presencia hoy es muy fundamental, aunque veo muchas sillas vacías, pido que se deje constancia formal de la grave situación de vulnerabilidad en la que me encuentro por parte del Estado.

El pasado 17 de marzo tomé posesión como Representante de las víctimas del Catatumbo, en reemplazo de nuestro compañero Diógenes Quintero, que en paz descansé.

Es increíble, señor Ministro, que hoy, 21 de abril, sea la hora en que no cuento con un esquema de seguridad asignado ni en Bogotá ni mucho menos en territorio, desde el 18 de marzo radiqué mi solicitud ante la UNP; la misma Cámara de Representantes

pidió medidas para mí en un plazo de 72 horas, por el riesgo extraordinario que enfrento.

Hoy estamos hablando de seguridad y para mí es muy importante tener este esquema, ya que mi vida puede correr peligro, solicito que esta Comisión oficie hoy mismo a la DIPRO y a la UNP, no estoy pidiendo un privilegio, estoy exigiendo las garantías mínimas para poder representar a mi pueblo con vida y libertad. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante. Tiene la palabra el Representante Jhon Jairo Berrío por cuatro minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Jhon Jairo Berrío López:

Presidente, muchas gracias.

Lo Indique al inicio de mi intervención y esperaba que de parte del Ministerio de Defensa no simplemente nos dieran unas cifras de la disminución de accidentes, que ya se había hecho el preámbulo por parte de uno de los Congresistas, qué triste que esa sea la respuesta del Ministro de Defensa a un accidente tan grave que dejó 69 uniformados muertos y lo que nos dicen acá es que no, mire, usted no está haciendo bien las cuentas, las debe hacer según las horas de vuelo, no, no, la realidad es que hay 69 hombres muertos, la verdad es que hay 69 madres que perdieron a sus hijos, esposas viudas y unos hijos que tendrán que crecer sin sus padres.

Señor Ministro, esto no es de estadística, simplemente esto es de decir qué se va a hacer por parte del Ministerio de Defensa para evitar que siga habiendo estos accidentes porque no podemos tapar el sol con un dedo, no vengamos aquí a debatir estadísticas, vengamos a decir, este es el gobierno donde ha habido más de 100 muertos por accidentes de aeronaves, ¿qué es lo que va a hacer el Estado colombiano respecto a esto?

Segundo, Ministro, usted si tiene su carro propio verá si le saca su seguro; si no se lo saca, aquí lo que estamos hablando es de recursos públicos, no es lo que usted diga, es lo que diga la Ley, lo que diga la norma, aquí está la Contraloría, es obligación tener los bienes públicos asegurados, entonces, si a usted no le gusta, o si usted ve que los ricos porque lo veo muy populista, se le está pegando mucho lo de su Presidente, que porque los ricos y las aseguradoras están quedando con no sé cuántos miles de millones de pesos y que le han devuelto a la Nación un exiguo recurso, entonces propongo una norma por medio de la cual los bienes públicos no se tengan que asegurar.

Si a usted no le gusta que las aseguradoras se queden con ese recurso, bienvenida la norma, aquí la debatiremos y miraremos cuáles son sus argumentos, ahora usted nos viene con una propuesta muy exótica, no, es que vamos a hacer un auto aseguramiento, no lo conozco en la norma, bueno, habrá que sacarlo allí en una nueva ley, sin embargo, existen seguros del gobierno, seguros del

Estado, hay seguros públicos, no hay que inventar lo que ya está inventado, hay seguros públicos, hágalo a través de los seguros públicos para que esa utilidad no les quede a los ricos, le quede al mismo Estado.

Entonces, señor Ministro, adicional, General Silva, quiero reconocer su valentía al pararse y decir: “No, no es cierto lo que está diciendo el Presidente”, sin embargo, vuelve y juega lo mismo, las cifras del Ministerio de Defensa nunca han concordado con las cifras que manejan otras instituciones, aquí el Ministerio de Defensa nos dice una cosa y la Procuraduría da otras cifras, la Defensoría del Pueblo da otras cifras, la Contraloría dice otras cifras y ahora, señor General, pues la Silla Vacía que considero también, al igual que usted, que es una persona seria dice que ese avión, cuando despegó, tenía la capacidad para 90 tropas y que llevaba 126 tropas y usted aquí nos dice que tenía la posibilidad de llevar 139 libras y que llevaba 133 libras.

Entonces, la *Silla Vacía*, según información que tiene del documento de los Estados Unidos, de la firma dueña del avión o quien construyó el avión, dice que tenía capacidad para 90 tropas y llevaba 126, pero usted nos dice aquí lo contrario, entonces aquí nos quedamos, como siempre, en medio de unos tecnicismos que nosotros los mortales, los de a pie, los que no entendemos esto, nos quedamos sin saber ¿bueno tiene la razón el señor General?, o, ¿tiene la razón la *Silla Vacía*? quién tiene la razón, aquí lo que necesita la gente es cifras claras, concretas, ¿por qué se están cayendo las aeronaves?, ¿por qué van más de 100 muertos? , ¿por qué van 12 accidentes en menos de 4 años? , eso es lo que necesitamos saber, no tanta estadística y no tantas cosas.

Para ir terminando, señor Ministro, sobre el presupuesto, que usted mismo lo dice, histórico, este es un presupuesto histórico, usted es fan de él, entonces compren más blindados, compren más drones, antidrones, cómprenles fusiles a los hombres, tengan combustible, no les pidan el combustible a los municipios de sexta categoría que bien pobres que mantienen y el Ejército los mantiene allí pidiendo combustible que porque no tienen ustedes tienen el presupuesto histórico, lo dice usted, señor Ministro y finalmente, al Director General de la Policía, el helicóptero en Amalfi no cayó en el municipio de Amalfi en la vereda del Toro, es al revés, en la Vereda el Toro del municipio de Amalfi le hago esta claridad para que dé una pertinente y acertada información al señor Ministro porque al parecer a usted también le dieron una información que no era porque allí no había lluvia como se dijo que había truenos y que había tormenta eléctrica a las 10, 11, 12 m., 1, 2, 3 p. m., no la había, fue a las 10 p. m., y ellos murieron allí pidiendo ayuda 13 policías, 7 de ellos murieron pidiendo ayuda. Muchas gracias.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

A usted, Representante. Tiene la palabra el Representante Alejandro Toro por 4 minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante David Alejandro Toro Ramírez:

Muchas gracias, Presidente.

Bueno, como que yo estuve en otro debate de control político, y o sí escuché un montón de explicaciones técnicas, estadísticas, pero también respuestas muy claras, por supuesto que, como decía el Comandante de la FAC, pues no podemos tener respuesta de un día para otro porque eso implica un proceso, desde el momento uno se ha dado la cara, se le ha ido explicando al país, pero hoy tenemos unas empresas, la Rolls-Royce, tenemos la empresa constructora del avión haciendo las investigaciones, así que, yo sí considero que aquí se han dado respuestas o no sé si estuve en otro debate de control político.

Señor Ministro, lo que para la Derecha es populismo, para nosotros se llama justicia social, que nuestros soldados puedan comer mejor, que las personas que prestan el servicio militar obligatorio que es para pobres en este país porque los hijos de los Congresistas y de los empresarios no van y lo digo yo, que estuve en reclutamiento cuando trabajé en un batallón, me tocaba ir a incorporación a Barrancabermeja o Bucaramanga y si de pronto en aquella época, en las batidas que hoy son ilegales, caía por allá un hijo de un empresario o un Congresista, cinco minutos después estaban llamando a la zona de reclutamiento y se estaba yendo, o sea que es justicia social tratar bien a nuestros soldados, así que, Ministro, a mí me parece un irrespeto, hoy estamos pensando en estos hombres y mujeres y no es populismo, es justicia social, pero acá quiero detenerme en que como Congresistas nosotros podemos ser ambulancia o ser semáforo y es que también tenemos que pensar cuál es la responsabilidad nuestra como Congresistas, que muchas veces actuamos es como ambulancia cuando ya suceden estas cosas y no como ese cortafuegos para evitar justamente que suceda y aquí quiero tocar tres puntos:

El primero, el tema del presupuesto. Ministro, también aquí hay que hacer mea culpa, y es que no nos han llamado como Comisión para que discutamos durante los últimos tres años el presupuesto del Ministerio, nosotros somos los que podemos pelear el presupuesto del Ministerio, lucharnos para que se responda también a los pormenores, a las dificultades, a esos incendios que se podrían apagar a través del presupuesto en esta Comisión y es muy importante el presupuesto para las Fuerzas Militares, entonces ahora que viene la discusión, deberíamos desde ahora tener unas mesas especializadas en la Comisión Segunda para esa discusión.

Lo segundo es, ¿cuáles leyes necesita el Ministerio de Defensa? Nuestros hombres y mujeres generalmente hemos presentado leyes, las que envía el gobierno o las que tenemos nosotros acá cuando se nos ocurre la necesidad, pero creo que es importante hacer discusión de leyes no solamente tácticas, sino estratégicas a futuro.

Y el tercer punto es la discusión geopolítica, es que cualquier cosa que sucede en el mundo nos termina afectando, el conflicto en Gaza que no fue una guerra, guerra la de Irán, porque ahí sí tienen cómo defenderse y cerrar el estrecho de hormigón, lo otro es genocidio, ese conflicto trajo que no pudiésemos nosotros comprar, por ejemplo, porque el Presidente toma una decisión soberana y se dificulta el tema de los repuestos para los Kfir hechos allá; el tema del conflicto ucraniano, la guerra ucraniano-rusa, pues nos dificulta con el tema que los compramos nosotros allá en Rusia.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Dos minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante David Alejandro Toro Ramírez:

Gracias, Presidente.

Dos minutos y como hablamos de las discusiones hoy, el tema de aludir el tema porque lo dijo al Ministerio de Defensa de Estados Unidos y prefirió perder un contrato de 200 millones de dólares porque le están diciendo “cruce la línea ética”. Aquí también tienen que darse, yo creo, esas discusiones geopolíticas y estratégicas que terminan afectando nuestra seguridad y nuestra defensa a nivel nacional.

No estoy de acuerdo con que se mantenga abierto este debate, pero estoy de acuerdo con que se siga debatiendo, si bien lo podemos hacer a través de audiencia pública, mesa técnica, un grupo especial porque esto va a largo plazo, o sea, nos están diciendo que las respuestas pueden demorarse muchísimo tiempo y nosotros finalizamos prácticamente el 20 de junio. Entonces creo que sí es importante seguir haciendo seguimiento a este tema, darles respuesta a las familias, darle respuesta al país, darle respuesta a tantas personas que hoy quieren saber qué sucedió con la vida de sus 69 corazones, pero que lo hagamos a través de otras figuras porque lo que quiero es también ser práctico; decía la Representante, pues estamos aquí con un debate de control político, varios de ellos con un año, entonces veo poco práctico mantener abierto este debate, pero eso no significa que no mantengamos abierta la preocupación y la necesidad de respuestas de este tema. Muchas gracias, Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Austed, Representante. Un minuto, Representante Juana Carolina.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Sí, Presidente, muy brevemente, el debate debe continuar, porque usted nos dio las reglas claras desde el principio, hablábamos nosotros, hablaban ellos, nosotros contra preguntábamos y hay muchas respuestas que no se han dado, mucha pregunta,

entonces, solicito que continuemos la próxima semana porque hay temas de fondo.

Y respecto a lo que habló sobre la Derecha e Izquierda y sobre la justicia del populismo, es que la justicia social se construye con resultados, pensando en la gente y en las verdaderas necesidades y si vemos el informe de la Contraloría General de la República, presentado hace poco, un gobierno que tiene una ejecución abajo del 62% en inversión dejó olvidados a nuestros campesinos, quitó más del 23% de los recursos para el agro, más del 16% de la vivienda y tener casa nueva no es riqueza, pero no tenerla sí es mucha pobreza. Entonces, la verdadera justicia social se hace con resultados, lo demás será populismo.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Gracias, Representante.

Hay una proposición radicada para continuar el debate de manera reservada. Secretaria, dele lectura a la proposición.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Sí, señor Presidente.

Proposición

Se solicita, de la manera más respetuosa, que el debate de control político llevado a cabo en la sesión del 21 de abril de 2026, Proposición número 31 de la Cámara de Representantes, se permita dejar abierto, con el fin de escuchar en sesión reservada el informe preliminar que presentará el Ministerio de Defensa respecto al accidente del avión Hércules FAC 1016 y sobre la compra de los aviones Gripen E/F a Suecia por valor aproximado de 3.200 millones de euros.

Cordialmente,

Juana Carolina Londoño, Jhon Jairo Berrío, Juan Espinal, Álvaro Mauricio Londoño.

Ha sido leída la proposición, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Se abre la discusión. Tiene la palabra el Representante Toro por 2 minutos.

Hace uso de la palabra el honorable Representante David Alejandro Toro Ramírez:

Presidente, creo que, si es tanto el interés de este caso y el respeto por la vida de nuestros hombres y mujeres, pues aquí debería estar un grupo mucho más voluminoso de miembros de esta Comisión diciendo que nos interesa y queremos saber qué está sucediendo. Entonces yo quisiera pedir voto nominal y que se cite otro debate de control político en otro caso, de este tema.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Secretaria, solicitaron voto nominal de la proposición. Sigue abierta la discusión de la proposición. ¿Alguien solicita la palabra?

Someta a votación la proposición. Tiene la palabra la Representante Juana Londoño por un minuto.

Hace uso de la palabra la honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Ministro, es increíble que un debate que ustedes han cogido con tanta decencia y con tanta seguridad, que nos han venido a presentar acá, que nos han traído las cifras, por qué la gente misma de ustedes que ni siquiera está, porque solo está usted, doctor, empezando por eso, que de su grupo de allá no hay nadie; es una tristeza que ustedes mismos estén dañando un debate donde los colombianos estamos esperando qué fue lo que realmente pasó.

¿Acaso estamos molestando?, estamos pidiendo que nos den esa información. Aquí llegamos al quid de las preguntas más álgidas y difíciles y ustedes han puesto la cara; queremos avanzar con el debate y la misma bancada de izquierda, de ustedes, les está dañando el debate.

Es una lástima, Presidente, continuemos. Qué tristeza.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Anuncio que se va a cerrar la discusión, se cierra la discusión. Secretaria, continúe. Por favor, abra registro.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Se abre registro, por instrucciones del señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Llamado a lista, Secretaria. Toca hacerlo manual para no esperar el tiempo.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Claro que sí, señor Presidente.

HONORABLES REPRESENTANTES	PRESENTES	EXCUSA
Arbeláez Giraldo Adriana Carolina		
Bañol Álvarez Norman David		
Berrío López Jhon Jairo	X	
Bocanegra Pantoja Mónica Karina		
Espinal Ramírez Juan Fernando	X	
Giraldo Botero Carolina		

Guarín Silva Alexánder		
Jay-Pang Díaz Elizabeth		
Londoño Jaramillo Juana Carolina	X	
Londoño Lugo Álvaro Mauricio	X	
López Aristizábal Luis Miguel	X	
López Hernández Amanda		X
Niño Mendoza Fernando David		
Palacios Mosquera Jhoany Carlos Alberto		
Palencia Vega Leonor María	X	
Perdomo Gutiérrez Mary Anne Andrea		
Ramírez Boscán Carmen Felisa		
Sánchez Pinto Erika Tatiana	X	
Toro Ramírez David Alejandro		X

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Anuncie resultado, Secretaria.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Jhon Jairo Berrío, señor Presidente, al momento hay 6 votos por el SÍ, 2 votos por el NO.

Hay *quorum* de liberatorio, no hay *quorum* decisorio, no hay decisión.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

No se decide, señora Secretaria, no hay *quorum*.

Anuncie proyectos.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Corrijo, 7 votos por el SÍ, 2 por el NO, para un total de 9 votos, quedan 10.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Perdón, ya se cerró. Cierre, mañana se somete a votación nuevamente, mañana tenemos sesión para proyectos.

Anuncie proyectos, Secretaria.

Hace uso de la palabra el honorable Representante Juan Fernando Espinal Ramírez:

Gracias, Presidente.

Una moción de procedimiento porque, doctora Juana, el debate de control político no terminó, o sea, en medio de la discusión del debate de control político, se puso a consideración una proposición, por lo tanto, continúa abierto el debate de control

político, no se culminó realmente la acción del debate de control político.

Presidente, no se cerró.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Se sometió a consideración la proposición y se evidenció que no hay *quorum* para continuar, entonces se hace anuncio de proyectos y se continúa con el debate y, en otra ocasión, sometemos a votación la proposición.

Representante Juana Carolina...

Hace uso de la palabra honorable Representante Juana Carolina Londoño Jaramillo:

Presidente, de conformidad con la Ley 5ª, quisiera que me certifique la Secretaria qué pasa si estábamos en debate y todavía no ha dado respuestas el señor Ministro; si bien es cierto, esa proposición fue denegada, proposición presentada, yo quisiera saber si la proposición se niega, pero el Ministro no acaba de responder a todas las preguntas que nosotros hicimos, ¿qué pasa ahí?, Secretaria, en este momento no han abierto todavía.

Ya abrieron registro, pero el Ministro no nos ha dado respuesta; a mí, por ejemplo, me debe como unas 8 o 9 respuestas de lo que pregunté, entonces, que me certifique si ya abrieron registro y se negó esa proposición.

Yo estoy pidiendo la aplicabilidad de la Ley 5ª, si el debate debiese continuar.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Doctora Juana, con esta proposición no se ha cancelado, con esta proposición, que no se acaba de aprobar, se continúa, mañana se abre la sesión porque esto daría, digamos, finalizar el debate por hoy para continuarlo en sesión reservada y responder las preguntas; ya se abrió registro en la Plenaria de la Cámara, por lo tanto, no se puede seguir votando.

No, la solicitud que se hizo en la proposición, o sea, como se leyó y se puso a consideración.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Segundo, por favor, la proposición que se hizo, que se sometió a votación, solicita, propone que se continúe en sesión reservada, como la proposición no alcanzó el *quorum* suficiente para tomar decisión. Sigue el debate, ya abrieron registro en Plenaria y se continuará el día de mañana y le solicité a la Secretaria que anuncie proyectos para continuar y mañana continuamos; abrimos la sesión el día de mañana con la proposición pendiente.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Sí, señor Presidente.

Anuncio de proyectos para la próxima sesión

- **Proyecto de Ley número 336 de 2025 Cámara, número 274 de 2024 Senado, por medio del cual el Congreso de la República rinde honores al municipio de Guatapé, departamento de Antioquia en los 213 años de su fundación, declarándolo Patrimonio Turístico y Cultural de la Nación.**

Publicación ponencia primer debate: **Gaceta del Congreso** número 2379 de 2025.

- **Proyecto de Ley número 368 de 2025 Cámara, por medio de la cual se prohíbe el uso de los sistemas de armas autónomas letales, se regula el uso de los sistemas de armas semiautónomas letales en el sector de la defensa y seguridad nacional y se dictan otras disposiciones.**

Publicación ponencia debate: **Gaceta del Congreso** número 2156 de 2025.

- **Proyecto de Ley número 482 de 2025 Cámara, por medio de la cual se actualizan los sistemas asociados al comercio exterior en Colombia y se dictan otras disposiciones.**

Publicación ponencia primer debate: **Gaceta del Congreso** número 22381 de 2025.

- **Proyecto de Ley número 424 de 2025 Cámara, número 400 de 2025 Senado, por medio de la cual el Congreso de la República de Colombia establece cada 28 de noviembre, el Día de la Baracunata y Anhelos, y como reconocimiento a los grandes exponentes de la música como lo son los maestros Lisandro Mesa y Alfredo Gutiérrez del municipio de Los Palmitos, departamento de Sucre, como pioneros de la música colombiana que contribuyeron a su reconocimiento internacional.**

Publicación ponencia primer debate: **Gaceta del Congreso** número 180 de 2026.

- **Proyecto de Ley número 375 de 2025 Cámara, por medio de la cual se promulgan medidas para la dignificación, desarrollo y progreso del sector de vigilancia y la seguridad privada y se dictan otras disposiciones.**

Publicación ponencia primer debate: **Gaceta del Congreso** número 226 de 2026.

- **Proyecto de Ley número 519 de 2024 Cámara, número 360 de 2024 Senado, por medio de la cual se aprueba el “Tratado Constitutivo de la Comunidad de Policías de América (Ameripol), suscrito en Brasilia el 9 de noviembre de 2023 y su “Anexo relativo a los privilegios e inmunidades para el funcionamiento de su sede permanente en Bogotá, Colombia”.**

Publicación ponencia primer debate: **Gaceta del Congreso** número 228 de 2026.

- **Proyecto de Ley número 285 de 2025 Cámara, número 75 de 2025 Senado, por medio de la cual se definen parámetros para la importación, fabricación, comercialización, adquisición, registro, uso, tendencia, porte, transporte, vigilancia y control de los sistemas de aeronaves no tripuladas CUAS y los sistemas de contramedidas de aeronaves**

no tripuladas contra medidas de aeronaves no tripuladas y componentes asociados y se dictan otras disposiciones, **acumulado con el Proyecto de Ley número 070 de 2025 Cámara, por medio de la 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.**

Publicación ponencia primer debate: *Gaceta del Congreso* número 233 de 2026.

- **Proyecto de Ley número 142 de 2025 Cámara, por medio de la cual se crean círculos consulares para la prevención, protección, atención integral de víctimas colombianas de violencia basada en género, VVG, y se dictan otras disposiciones.**

Publicación ponencia primer debate: *Gaceta del Congreso* número 1938 de 2025.

- **Proyecto de Ley número 141 de 2025 Cámara, por medio de la cual se autoriza y regula el uso progresivo de herramientas tecnológicas de la Inteligencia Artificial en los Consulados en el Exterior.**

Publicación ponencia primer debate: *Gaceta del Congreso* número 1767 de 2025.

Señor Presidente, han sido anunciados los proyectos de ley para el próximo debate.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Continúe, Secretaria.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Se ha agotado el orden del día, señor Presidente.

Hace uso de la palabra el Presidente de la Comisión Segunda, honorable Representante Álvaro Mauricio Londoño Lugo:

Siendo la 1:39 p. m., se levanta la sesión.

Hace uso de la palabra la Secretaria de la Comisión Segunda, doctora Magda Lorena Torres Bocanegra:

Así es, señor Presidente, se levanta la sesión.

ADJUNTOS:

- ORDEN DEL DÍA DEL 21 DE ABRIL DE 2026

- OFICIO DE ACREDITACIÓN

Excusa de la H.R. ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO
Excusa del H.R. ALEXANDER GUARÍN SILVA
Excusa de la H.R. ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
Excusa de la H.R. MARY ANNE ANDREA PERDOMO GUTIÉRREZ
Excusa de la H.R. CARMEN FELISA RAMÍREZ BOSCÁN

- EXCUSA DEL CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA, DR. CARLOS HERNÁN RODRÍGUEZ Y DELEGACIÓN A LA DRA. DIVA TATIANA CASTRO URRIAGO, ASESORA DE GESTIÓN DE LA CONTRALORÍA DELEGADA PARA EL SECTOR DEFENSA Y SEGURIDAD

- DELEGACIÓN MINISTERIO DE DEFENSA AL MAYOR GENERAL JAIME ALONSO GALINDO

- SOLICITUD SESIÓN CONJUNTA ENTRE COMISIONES SEGUNDAS, SENADO Y CÁMARA PARA TRATAR EL TEMA DEL ACCIDENTE DEL AVIÓN HÉRCULES C-130 FAC 1016

- RESPUESTA DEL MINISTERIO DE DEFENSA A LA PROPOSICIÓN No. 31 de 2026

- RESPUESTA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA AL CUESTIONARIO DE LA PROPOSICIÓN No. 31 de 2026

- PROPOSICIÓN SOBRE SESIÓN RESERVADA RELATIVA AL ACCIDENTE DEL FAC 1016 Y ADQUISICIÓN DE AVIONES GRIPEN E/F. POR LOS Hs.Rs. JHON JAIRO BERRIO, JUANA LONDOÑO, JUAN ESPINAL Y ÁLVARO LONDOÑO

- CONSTANCIA DE LA H.R. AMANDA LÓPEZ SOBRE SU SEGURIDAD COMO CONGRESISTA, ENVIADA AL DIRECTOR ADMINISTRATIVO DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES, DR. JHON ABIUD RAMÍREZ BARRIENTOS
- CONSTANCIA DE LA H.R. AMANDA LÓPEZ SOBRE SU SEGURIDAD COMO CONGRESISTA, ENVIADA AL MINISTRO DE DEFENSA, DR. PEDRO ARNULFO SÁNCHEZ.

- ORDEN DEL DÍA DEL 21 DE ABRIL DE 2026:

Comisión Segunda		CÓDIGO	L.M.C.3.F8
Orden del Día		VERSIÓN	01-2026
Periodo Constitucional 2022-2026		PÁGINA	1 de 1
Legislatura 2025-2026 Período: Segundo			

COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
Cuatrienio Constitucional 2022-2026
Legislatura 2025-2026
COMISIÓN SEGUNDA "SALÓN LOS COMUNEROS"
ORDEN DEL DÍA
Martes 21 de abril de 2026
Hora: 9:00 a.m.

LLAMADO A LISTA Y VERIFICACION DEL QUORUM

II
APROBACIÓN DEL ORDEN DEL DÍA

III
DEBATE DE CONTROL POLÍTICO
PROPOSICIÓN 31
(8 DE ABRIL DE 2026)

Por medio de la presente, y de conformidad con los artículos 233, 234 y 237 de la Ley 5ª de 1992, me permito radicar proposición de DEBATE DE CONTROL POLÍTICO ante la Comisión Segunda Constitucional Permanente, citando al MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL, DR. PEDRO ARNULFO SÁNCHEZ SUÁREZ, al COMANDANTE DE LAS FUERZAS MILITARES, GENERAL HUGO ALEJANDRO LÓPEZ BARRETO, al COMANDANTE DEL EJÉRCITO NACIONAL, Mayor General ROYER GÓMEZ HERRERA, al COMANDANTE DE LA FUERZA AEROSPAZIAL COLOMBIANA, General CARLOS FERNANDO SILVA RUEDA, al DIRECTOR GENERAL POLICÍA NACIONAL, WILLIAM OSWALDO RINCÓN ZAMBRANO, con el objeto de examinar, contextualizar y esclarecer los hechos relacionados con el accidente de la aeronave C-130 Hércules de matrícula FAC 1016 ocurrido el 23 de marzo de 2026 en inmediaciones de Puerto Leguízamo (Putumayo), así como de evaluar de manera integral las condiciones de seguridad operacional, mantenimiento, aeronavegabilidad, planeación, inversión y modernización de la flota aérea de la Fuerza Pública, la trazabilidad de los recursos presupuestales asignados para estos fines, las actuaciones institucionales previas y posteriores al siniestro, y las eventuales responsabilidades administrativas, fiscales y disciplinarias derivadas de los hechos.

Se anexa cuestionario con posibilidad de ser ajustado o ampliado por los citantes dentro de un término razonable previo a la realización del debate.

Calle 30 No 7-50 Capitolio Nacional
Carrera 7 No 4 - 68 56, Nuevo del Congreso
Carrera 8 No 12 B - 82 Dr. Administrativo
Bogotá D.C., Colombia

www.camara.gov.co
EMAIL: comisionsegunda@camara.gov.co
Twitter: @comisionsegundacamara
Facebook: comisionsegundacamara
PBR 001.8790730

	Comisión Segunda	CÓDIGO	L-M.C.3-F8
	Orden del Día	VERSIÓN	01-2016
	Periodo Constitucional 2022-2026	PÁGINA	1 de 1
Legislatura 2025-2026 Periodo: Segundo			

Invitados: Procuraduría General de la Nación, Contraloría General de la Nación, Fiscalía General de la Nación.

CUESTIONARIO

- Sírvase remitir la información y la ficha técnica completa de la aeronave involucrada en el siniestro del día 23 de marzo de 2026, indicando: año de fabricación; número de serie; años de servicio; horas de vuelo acumuladas; ciclos operacionales; vida útil estimada.
- Indique la modalidad de adquisición de la aeronave involucrada en el siniestro del día 23 de marzo de 2026, indicando: si fue compra, donación, transferencia u otra modalidad; fecha de adquisición; entidad proveedora; valor de la operación y fuente de los recursos (si existe); soporte contractual o documental.
- Indicar la capacidad máxima de carga, número de pasajeros permitida y límites operacionales de la aeronave.
- Sírvase remitir la relación completa de todos los mantenimientos realizados a la referida aeronave durante las últimas cuatro (4) vigencias, indicando: Fecha; Tipo de Mantenimiento; Copia del Contrato o Negocio Jurídico; Informes Presentados; Componentes intervenidos; Hallazgos Técnicos; Entidad Responsable; Presupuesto Asignado, Comprometido, Girado Y Ejecutado. Adicionalmente precise, según el manual del fabricante cuál es la periodicidad en el mantenimientos preventivos y correctivos
- Informar la fecha del último mantenimiento previo al accidente y allegar el informe técnico correspondiente.
- Indicar si existían reportes de fallas, alertas o restricciones operacionales antes del siniestro.
- Precisar si la aeronave contaba con certificación vigente de aeronavegabilidad al momento del accidente.
- Sírvase informar de manera detallada las circunstancias del accidente ocurrido el 23 de marzo de 2026, indicando: Hora exacta del despegue y del siniestro; Trayectoria del vuelo (Puerto Leguizamó – Puerto Asís); Condiciones meteorológicas al momento del accidente; Tiempo transcurrido entre el despegue y la precipitación de la aeronave; Coordenadas exactas del impacto; Remitir el plan de vuelo autorizado, así como los registros de comunicación entre la aeronave y las autoridades de control aéreo; Informar el peso total de despegue, tipo de carga transportada y su distribución dentro de la aeronave.
- Remitir listado completo de las personas que se encontraban a bordo, indicando: Nombre completo; Identificación; Rango o cargo; Rol en la misión; Indicar la experiencia de la

Calle 10 No 7-50 Capitolio Nacional
Carrera 7 N° 8 – 68 Ed. Nuevo del Congreso
Carrera 8 N° 12 B - 42 Dir. Administrativa
Bogotá D.C. Colombia.
www.camara.gov.co
EMAIL: comisionsegunda@camara.gov.co
Twitter: @csegundacamara
Facebook: comisionsegundadelacamaraadepresentantes
PBX 601 8770720

	Comisión Segunda	CÓDIGO	L-M.C.3-F8
	Orden del Día	VERSIÓN	01-2016
	Periodo Constitucional 2022-2026	PÁGINA	1 de 1
Legislatura 2025-2026 Periodo: Segundo			

Invitados: Procuraduría General de la Nación, Contraloría General de la Nación, Fiscalía General de la Nación.

CUESTIONARIO

- Sírvase remitir la información y la ficha técnica completa de la aeronave involucrada en el siniestro del día 23 de marzo de 2026, indicando: año de fabricación; número de serie; años de servicio; horas de vuelo acumuladas; ciclos operacionales; vida útil estimada.
- Indique la modalidad de adquisición de la aeronave involucrada en el siniestro del día 23 de marzo de 2026, indicando: si fue compra, donación, transferencia u otra modalidad; fecha de adquisición; entidad proveedora; valor de la operación y fuente de los recursos (si existe); soporte contractual o documental.
- Indicar la capacidad máxima de carga, número de pasajeros permitida y límites operacionales de la aeronave.
- Sírvase remitir la relación completa de todos los mantenimientos realizados a la referida aeronave durante las últimas cuatro (4) vigencias, indicando: Fecha; Tipo de Mantenimiento; Copia del Contrato o Negocio Jurídico; Informes Presentados; Componentes intervenidos; Hallazgos Técnicos; Entidad Responsable; Presupuesto Asignado, Comprometido, Girado Y Ejecutado. Adicionalmente precise, según el manual del fabricante cuál es la periodicidad en el mantenimientos preventivos y correctivos
- Informar la fecha del último mantenimiento previo al accidente y allegar el informe técnico correspondiente.
- Indicar si existían reportes de fallas, alertas o restricciones operacionales antes del siniestro.
- Precisar si la aeronave contaba con certificación vigente de aeronavegabilidad al momento del accidente.
- Sírvase informar de manera detallada las circunstancias del accidente ocurrido el 23 de marzo de 2026, indicando: Hora exacta del despegue y del siniestro; Trayectoria del vuelo (Puerto Leguizamó – Puerto Asís); Condiciones meteorológicas al momento del accidente; Tiempo transcurrido entre el despegue y la precipitación de la aeronave; Coordenadas exactas del impacto; Remitir el plan de vuelo autorizado, así como los registros de comunicación entre la aeronave y las autoridades de control aéreo; Informar el peso total de despegue, tipo de carga transportada y su distribución dentro de la aeronave.
- Remitir listado completo de las personas que se encontraban a bordo, indicando: Nombre completo; Identificación; Rango o cargo; Rol en la misión; Indicar la experiencia de la

Calle 10 No 7-50 Capitolio Nacional
Carrera 7 N° 8 – 68 Ed. Nuevo del Congreso
Carrera 8 N° 12 B - 42 Dir. Administrativa
Bogotá D.C. Colombia.
www.camara.gov.co
EMAIL: comisionsegunda@camara.gov.co
Twitter: @csegundacamara
Facebook: comisionsegundadelacamaraadepresentantes
PBX 601 8770720

	Comisión Segunda	CÓDIGO	L-M.C.3-F8
	Orden del Día	VERSIÓN	01-2016
	Periodo Constitucional 2022-2026	PÁGINA	1 de 1
Legislatura 2025-2026 Periodo: Segundo			

tripulación, incluyendo; Horas de vuelo del piloto y copiloto; Certificaciones vigentes; Experiencia en aeronaves tipo C-130; Misión a cumplir en el destino del vuelo

- Permitase indicar cuántas horas de simulador deben hacer o cumplir los pilotos asignados a este tipo de aeronaves.
- Indique cuántas horas de simulador de vuelo realizó el piloto de esta aeronave durante los últimos 3 años.
- Cuál fue el número de horas voladas por el piloto durante los últimos 7 días
- Permitase informar las acciones de rescate desplegadas, indicando: Entidades participantes; Tiempo de respuesta; Número de personas rescatadas; Protocolos activados; Vehículos, embarcaciones y aeronaves asignadas
- Indique cuál es el récord de continuidad de vuelo 30, 60 y 90 días de la tripulación que iba en el momento del siniestro
- Allegue la información relacionada con los centros hospitalarios a los que fueron trasladados los heridos y el estado de atención.
- Informar qué autoridades adelantan la investigación del accidente.
- Remitir los actos administrativos que ordenan la investigación.
- Indicar las hipótesis preliminares técnicas y el cronograma para la entrega del informe final.
- Confirmar o desvirtuar si en el año 2021 el gobierno de Iván Duque contrató el mantenimiento PDM Inspección mayor, del avión Hércules C 130 FAC 1016, accidentado en Puerto Leguizamó. ¿El avión que el presidente Gustavo Petro llama "chatarra" fue recibido a satisfacción por el gobierno nacional el 21 de diciembre de 2023? Informar además si desde el año 2021 se le hizo mantenimiento a la mencionada aeronave. En caso positivo adjuntar informe.
- ¿Se han presentado retrasos o incumplimientos contractuales en mantenimiento o adquisición?
- En atención a algunas declaraciones públicas emitidas por personal del Gobierno Nacional, sírvase informar:

a. ¿Qué soporte técnico respalda la afirmación de que la aeronave era "obsoleta" o "chatarra"?
b. ¿Qué soporte técnico respalda la afirmación de que la aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad?
www.camara.gov.co
EMAIL: comisionsegunda@camara.gov.co
Twitter: @csegundacamara
Facebook: comisionsegundadelacamaraadepresentantes
PBX 601 8770720

	Comisión Segunda	CÓDIGO	L-M.C.3-F8
	Orden del Día	VERSIÓN	01-2016
	Periodo Constitucional 2022-2026	PÁGINA	1 de 1
Legislatura 2025-2026 Periodo: Segundo			

- ¿Existen informes internos que sustentan estas afirmaciones?,
- En caso de existir divergencias entre declaraciones oficiales, explicar su fundamento técnico.

- Ante la afirmación que circuló en medios de comunicación de que "cada 100 días se siniestra una aeronave de nuestras fuerzas militares en el gobierno de Gustavo Petro", ¿cuáles son los registros de hechos que lleva al ex-ministro de Defensa a propósito de los siniestros registrados de todo tipo de aeronaves al servicio de la Fuerza Aeroespacial Colombiana?
- Remita el inventario completo de aeronaves de la Fuerza Pública en formato tipo Excel, incluyendo: Tipo; Modelo; Matricula; Año de fabricación; Modalidad de adquisición.
- Indique cuál es el estado de aeronavegabilidad técnica actual de cada aeronave, incluyendo: Operativa; En mantenimiento; Fuera de servicio; En proceso de baja; Con restricciones operacionales. Para cada una de las aeronaves indicar: fecha del último mantenimiento de cada aeronave (horas de vuelo acumuladas) Y vida útil estimada.
- Remitir un informe detallado sobre el estado actual de la flota de la Fuerza Aeroespacial Colombiana en términos de operatividad y vida útil promedio.
- ¿Existe un informe consolidado de riesgo operacional de la FAC actualizado al 2026?
- ¿Cuál es el reporte desde el 2021 a diciembre de 2025 por parte del Ministerio de la Defensa sobre recortes en las horas de vuelo, discriminación de la disminución de recursos para funcionamiento de aeronaves y el porcentaje total de flota en tierra por falta de mantenimiento preventivo?
 - ¿Cuál es el sustento técnico para dicha reducción?
- ¿Qué porcentaje de la flota presenta restricciones de vuelo por mantenimiento o antigüedad? Enumerar cuáles funcionan, cuáles no y por qué causa técnica.
- ¿Con qué frecuencia se realizan auditorías técnicas externas a los procesos de mantenimiento? Anexar informes de auditoría.
- Remitir listado completo de accidentes de aeronaves de la Fuerza Pública, durante las últimas 4 vigencias fiscales, indicando: Fecha; Tipo Aeronave; Año de Fabricación; Número de Serie; Años de Servicio; Horas de Vuelo Acumuladas; Ciclos Operacionales; Vida Útil Estimada; Causa; Lugar del Accidente; Número De Víctimas; Estado Actual de Investigación.
- Permitase informar sobre los siguientes accidentes aéreos informar los avances y conclusiones de las investigaciones adelantadas por las autoridades:

Calle 10 No 7-50 Capitolio Nacional
Carrera 7 N° 8 – 68 Ed. Nuevo del Congreso
Carrera 8 N° 12 B - 42 Dir. Administrativa
Bogotá D.C. Colombia.
www.camara.gov.co
EMAIL: comisionsegunda@camara.gov.co
Twitter: @csegundacamara
Facebook: comisionsegundadelacamaraadepresentantes
PBX 601 8770720

COMISIÓN SEGUNDA		CÓDIGO		L.M.C-338 F	
Orden del Día		VERSIÓN		01-2016	
Periodo Constitucional 2022-2026		PÁGINA		1 de 1	
Legislatura 2025-2026 Período: Segundo					
a. [2023-2026]: 19 de marzo de 2023 – Helicóptero del Ejército (matrícula EJC 4227), Ubicación: Barrio Niño Jesús, Quibdó (Chocó), Detalles: Caída durante operación de abastecimiento, Víctimas: 4 militares fallecidos (no hubo sobrevivientes).					
b. 1 de julio de 2023 – Colisión de dos aeronaves durante entrenamiento, Ubicación: Base aérea de Villaviciencia (Meta), Detalles: Dos aviones militares chocaron en el aire, Víctimas: 1 piloto fallecido (teniente coronel Mario Andrés Espinoza González).					
c. 15 de octubre de 2023 – Helicóptero MI-17 del Ejército, Ubicación: Zona rural de Anorí (Antioquia), Detalles: Caída durante operación de abastecimiento, Víctimas: 7 heridos (5 militares y 2 civiles).					
d. 5 de febrero de 2024 – Helicóptero Black Hawk del Ejército, Ubicación: Unguá (Chocó), cerca de la frontera con Panamá, Detalles: Caída durante misión de abastecimiento (fenómeno de "hundimiento con potencia"), Víctimas: 4 militares fallecidos.					
e. 22 de febrero de 2024 – Helicóptero Black Hawk de la Policía Nacional, Ubicación: Vereda San Pablo, Caramanta (Antioquia), Detalles: Pérdida de comunicación 10 minutos después del despegue, Víctimas: 4 tripulantes fallecidos.					
f. 29 de abril de 2024 – Helicóptero MI-17 del Ejército (matrícula EJC-3395), Ubicación: Santa Rosa del Sur (Bolívar), Detalles: Caída durante operación de reabastecimiento, Víctimas: 9 militares fallecidos, Fuente: infobae / El País.					
g. 29 de septiembre de 2024 – Helicóptero Huey II de la Fuerza Aeronaval (matrícula FAC-4441), Ubicación: Cumaribo (Vichada), Detalles: Desaparición del radar durante misión de evacuación aerodámica (posible influencia de condiciones climáticas), Víctimas: 8 militares fallecidos.					
32. ¿Qué medidas concretas ha adoptado el Ministerio tras los accidentes registrados desde 2023?					
33. ¿Qué garantías puede ofrecer hoy el Ministerio de Defensa sobre la seguridad de la flota aérea militar?					
34. ¿Qué porcentaje de aeronaves ha operado con limitaciones técnicas temporales?					
35. Tras las investigaciones suscitadas luego de los siniestros aéreos ¿Qué recomendaciones específicas han surgido de las investigaciones y cuál es su nivel de implementación?					
36. En lo concerniente a la actividad de los pilotos ¿Se han presentado presiones operacionales para cumplir misiones pese a limitaciones técnicas?					
37. Informe el número de horas de vuelo promedio por piloto al año.					
38. ¿Qué decisiones se han tomado frente a aeronaves con obsolescencia crítica? ¿De existir decisiones en tal sentido informar cuántas aeronaves deben salir de la flota en funcionamiento.					
39. ¿Existen funcionarios que han sido investigados o sancionados por hechos relacionados con los accidentes aéreos?					

 CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA AUNQUE VAYA LA DEMOCRACIA NOS DESPREZIO A	Comisión Segunda Orden del Día Periodo Constitucional 2022-2026 Legislatura 2025-2026 Periodo: Segundo	CÓDIGO L.M.C.3-F.8 VERSIÓN 01-2016 PÁGINA 1 de 1
	40. ¿Puede el Ministerio garantizar hoy que ninguna aeronave está operando en condiciones de riesgo?	
	41. Si las condiciones presupuestales se mantienen, ¿cuál es el riesgo proyectado para los próximos 5 años?	
	42. ¿Cuántas tragedias más necesita el país para adoptar una política integral de seguridad aérea militar?	
43. Informar el presupuesto asignado, apropiado, ejecutado y girado anualmente para cada una de las Fuerzas y el Ministerio de Defensa, relacionado con el mantenimiento, modernización y adquisición de aeronaves. Desagregar los recursos destinados durante las vigencias 2018 a 2026 a: Mantenimiento; Modernización; Adquisición De Aeronaves.		
44. Indicar contratos, convenios, acuerdos y cualquier otro negocio jurídico suscrito para mantenimiento aeronáutico durante las vigencias de 2018 a 2026.		
45. Informar qué porcentaje del presupuesto se ha destinado a seguridad operacional de la flota durante las vigencias de 2018 a 2026.		
46. ¿Cuál es el plan actual de modernización de aeronaves de la FAC y en qué fase se encuentra? Anexar detalle de cuántas aeronaves deben salir y cuántas nuevas se deben adquirir referenciando el costo aproximado de la renovación de la flota.		
47. Indicar proyectos CONPES, CONFIS o vigencias futuras relacionados.		
48. Indique si el gobierno nacional ha solicitado la elaboración y expedición de documentos CONPES y CONFIS, relacionados con el mantenimiento, fortalecimiento, modernización o renovación de la flota aérea. En caso afirmativo, remita copia de la solicitud e igualmente remita el estado del trámite de dichos documentos actualmente.		
49. ¿Cuáles han sido las razones financieras, administrativas y técnicas para que un CONPES/ CONFIS para modernizar las capacidades militares desde el año 2023 no se haya podido aprobar, tal y como lo referenció en su red social X el presidente de la República Gustavo Petro?		
50. Precisar si se ha contemplado la sustitución de aeronaves tipo Hércules C-130.		
51. ¿Qué aeronaves están priorizadas para reemplazo inmediato por obsolescencia?		
52. Relacionar informe detallado de la ejecución de proyectos de inversión para la Fuerza Aeroespacial Colombiana, específicamente en los proyectos de renovación y modernización del equipo aeronáutico, así como el fortalecimiento de la capacidad de mantenimiento de las aeronaves y componentes de la FAC a nivel nacional.		

		Comisión Segunda Orden del Día Periodo Constitucional 2022-2026 Legislatura 2025-2026 Periodo: Segundo	
CÓDIGO	L-M.C.3.58	VERSIÓN	01-2016
PÁGINA	3 de 1		

53. ¿Qué programas de actualización tecnológica se están implementando para el personal de la FAC?

54. Informar las acciones implementadas para garantizar la seguridad operacional de la flota aérea.

55. Remitir protocolos, manuales y lineamientos vigentes en materia de mantenimiento y seguridad aérea.

56. Indicar si se han identificado riesgos, alertas o fallas estructurales en la flota aérea.

57. ¿Existe un sistema de alertas tempranas sobre fallas recurrentes en aeronaves?

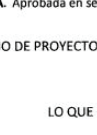
58. Informar si existen auditorías, hallazgos o investigaciones relacionadas con el estado de la flota aérea durante las vigencias 2018 a 2026, por parte de la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación. Remitir copia de: Informes de auditoría; Hallazgos fiscales; Investigaciones disciplinarias; Alertas internas; Informes de Control Interno.

En base en lo expuesto en el Consejo de Ministros del 24 de marzo de 2026, en el que se indicó que el documento CONPES sería aprobado por un valor aproximado de trece (13) billones de pesos, forme lo siguiente:

59. La identificación y caracterización detallada de los proyectos de inversión que se prevé declarar de importancia estratégica en el marco del referido documento CONPES, indicando para cada uno: nombre del proyecto, código BPIN (si se encuentra registrado), entidad responsable, sector, horizonte de ejecución, costo total estimado, fuentes de financiación.

60. La desagregación de los componentes, productos y entregables asociados a cada proyecto, discriminados por cada una de las instituciones de la Fuerza Pública (Ejército Nacional, Fuerza Aeroespacial Colombiana, Armada Nacional y Policía Nacional), precisando su alcance, cobertura, cronograma y población objetivo, cuando aplique.

61. Los criterios técnicos, estratégicos, operacionales y financieros utilizados para la priorización de los proyectos, así como la metodología aplicada para su selección y jerarquización, incluyendo variables consideradas (riesgo, impacto, costo-beneficio, cierre de brechas, capacidades críticas, entre otros) y las instancias de validación interinstitucional que intervinieron en dicho proceso.

	Comisión Segunda		CÓDIGO	L-M-C-3-F8
	Orden del Día Periodo Constitucional 2022-2026 Legislatura 2025-2026 Periodo: Segundo		VERSIÓN	01-2016
			PÁGINA	1 de 1

MENDOZA. Aprobada en sesión de la Comisión el día 8 de abril de 2026.

IV

ANUNCIO DE PROYECTOS DE LEY PARA DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PRIMER DEBATE (Art. 1 del Acto Legislativo 01 de 2003)

V

LO QUE PROPONGAN LOS HONORABLES REPRESENTANTES

ALVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Presidente	CARMEN FELISA RAMÍREZ BOSCAN Vicepresidenta
MAGDA LORENA TORRES BOCANEGRA Secretario	CARMEN SUSANA ARIAS PERDOMO Subsecretaria

Nora Camargo.

Calles 10 No 7-50 Capitolio Nacional
Carrera 7 No 9 – 68 Ed. Nuevo del Congreso
Carrera 8 No 12 B – 42 Dir. Administrativa
Bogotá D.C., Colombia.

www.camara.gov.co
EMAIL: comision.segunda@camara.gov.co
Twitter: @csagundacm
Facebook: [comisionsegundadelacamara](https://www.facebook.com/comisionsegundadelacamara)
tel: (01) 47201111

- OFICIO DE ACREDITACIÓN:

	Comisión Segunda Constitucional Permanente	CÓDIGO	L-G-3-F01
	Nota Interna	VERSIÓN	01-2016
	Período Constitucional 2022-2026	PÁGINA	1 de 2
	Legislatura 2025-2026 Período: Segundo		

CSCP 3.2, 646.2026

Fecha: 7 Mayo de 2026

Para: NESLY EDILMA REY CRUZ - SECRETARIA AD-HOC COMISIÓN DE ACREDITACIÓN DOCUMENTAL

De: MAGDA LORENA TORRES BOCANEGRA- SECRETARIA DE LA COMISIÓN SEGUNDA

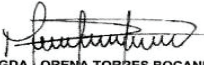
Asunto: **ENVIÓ DE EXCUSAS SESIÓN MARTES 21 DE ABRIL 2026.**

URGENTE		PROYECTAR RESPUESTA	
PARA SU INFORMACIÓN	X	DAR RESPUESTA INMEDIATA	
FAVOR DAR CONCEPTO		FAVOR TRAMITAR	X
		No. FOLIOS	

Respetada Doctora:

Para su conocimiento y fines a que haya lugar, me permito remitir a su despacho relación de asistencia, correspondiente a la Sesión Presencial de la Comisión Segunda, realizada el martes 21 abril de 2026. El tema "ACCIDENTE DE LA AERONAVE C-130 HÉRCULES de matrícula FAC 1016 ocurrido el 23 de marzo de 2026 en inmediaciones de Puerto Leguizamón (Putumayo)".

Cordial saludo,



MAGDA LORENA TORRES BOCANEGRA
Secretaria
Comisión Segunda de Relaciones Exteriores, Comercio Exterior
Defensa y Seguridad Nacional

Proyecto Nora Camargo.
Anexo lo solicitado

Calle 10 No 7-50 Capitolio Nacional
Carrera 7 N° 8 – 68 Ed. Nuevo del Congreso
Carrera 8 N° 12 B - 42 Dir. Administrativa
Bogotá D.C. Colombia.

www.camara.gov.co
EMAIL: comision_segunda@camara.gov.co
Twitter: @csegundacamara
Facebook: [comisionsegundadelacamara](https://www.facebook.com/comisionsegundadelacamara)
PER 6018770720

	Comisión Segunda Constitucional Permanente	CÓDIGO	L-G-3-F01
	Nota Interna	VERSIÓN	01-2016
	Período Constitucional 2022-2026	PÁGINA	2 de 2
	Legislatura 2025-2026 Período: Segundo		

SESIÓN PRESENCIAL DE COMISIÓN SEGUNDA				
DÍA MARTES 21 DE ABRIL 2026				
DEBATE DE CONTROL POLITICO ACCIDENTE DE LA AERONAVE C-130 HÉRCULES				
APELLIDOS	NOMBRES	ASISTE	EXCUSA	NO ASISTIO
ARBELÁEZ GIRALDO	ADRIANA CAROLINA		X	
BAÑOL ÁLVAREZ	NORMAN DAVID	X		
BERRIO LÓPEZ	JOHN JAIRO	X		
BOCANEGRA PANTOJA	MÓNICA KARINA	X		
ESPINAL RAMÍREZ	JUAN FERNANDO	X		
GIRALDO BOTERO	CAROLINA	X		
GUARÍN SILVA	ALEXANDER		X	
JAY-PANG DIAZ	ELIZABETH		X	
LONDOÑO JARAMILLO	JUANA CAROLINA	X		
LONDOÑO LUGO	ÁLVARO MAURICIO	X		
LÓPEZ ARISTIZÁBAL	LUIS MIGUEL	X		
LÓPEZ HERNÁNDEZ	AMANDA	X		
NIÑO MENDOZA	FERNANDO DAVID	X		
PALACIOS MOSQUERA	JHOANY CARLOS ALBERTO	X		
PALENCIA VEGA	LEONOR MARÍA	X		
PERDOMO GUTIÉRREZ	MARY ANNE ANDREA		X	
RAMÍREZ BOSCAN	CARMEN FELISA		X	
SÁNCHEZ PINTO	ERIKA TATIANA	X		
TORO RAMÍREZ	DAVID ALEJANDRO	X		
CONTINUACION OFICIO No. 646				

Calle 10 No 7-50 Capitolio Nacional
Carrera 7 N° 8 – 68 Ed. Nuevo del Congreso
Carrera 8 N° 12 B - 42 Dir. Administrativo
Bogotá D.C. Colombia.

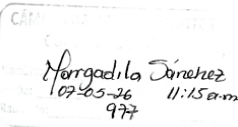
www.camara.gov.co
EMAIL: comision_segunda@camara.gov.co
Twitter: @csegundacamara
Facebook: [comisionsegundadelacamara](https://www.facebook.com/comisionsegundadelacamara)
PER 6018770720

Excusa de la H.R. ADRIANA CAROLINA ARBELÁEZ GIRALDO:



Bogotá D.C., 21 de abril de 2026.

Doctora:
MAGDA LORENA TORRES BOCANEGRA.
Secretaria
Comisión Segunda
Cámara de Representantes
Congreso de la República de Colombia
Bogotá D.C.



REF.: Excusa por inasistencia.

Cordial saludo Dra. Torres,

En el marco de la invitación hecha por la Organización RECON. Misión Bogotá, y Fundación Acción Interna, me permito presentar excusa ante la Comisión Segunda, con la intención de ausentarme de la actividad congresual programada para el día 21 de abril del año en curso.

Cordialmente,

CAROLINA ARBELÁEZ
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.

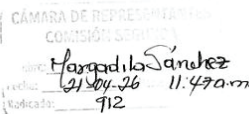
carolina.arbelaez@camara.gov.co [kroarbelaez](https://www.facebook.com/kroarbelaez) [kroarbelaez](https://www.instagram.com/kroarbelaez) [caroarbelaez](https://www.youtube.com/channel/UCarbelaez)

Excusa del H.R. ALEXANDER GUARÍN SILVA:



Bogotá D.C, 21 de abril de 2026

Doctor,
ÁLVARO MAURICIO LONDOÑO
Presidente
Comisión Segunda Constitucional
Cámara De Representantes
E.S.D.



Ref.: Permiso sesión ordinaria 21 y 22 de abril de 2026.

Reciba un cordial saludo,

Por medio de la presente, radico excusa para la **sesión de comisión de los días 21 y 22 de abril de 2026**, teniendo en cuenta que he sido invitado por el Alcalde del Municipio de Barrancominas Dr. Héctor Orlando Pérez García, para la realización de una mesa de trabajo que se llevara a cabo durante los días 21 – 22 y 23 de abril, para abordar temas del estado de la pista del aeródromo de Barrancominas, considerando las recomendaciones emitidas en la reunión del pasado 14 de abril en las instalaciones de la Aeronáutica Civil. Así mismo, trataremos la situación de los censos poblacionales del municipio, con el fin de coordinar con la oficina de Asuntos Indígenas del Ministerio del Interior una solución a la problemática actual.

Por lo anterior, adjunto invitación de fecha 20 de abril de 2026, por parte del Alcalde del Municipio de Barrancominas Guainía y radicado ante la Secretaría General para la respectiva resolución de inasistencia justificada.

Atentamente,

ALEXANDER GUARÍN SILVA
Representante a la Cámara
Departamento del Guainía

 **Partido de la Unión por la gente.** [PartidoUnión](https://www.facebook.com/PartidoUnión)
Carrera 7 No. 8 – 62 Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 544B Ext. 3101 - 3102

Representante a la Cámara
Alexander Guarin
Desde el 1 de febrero del 2022 - 2023

CONSEJO
CONSTITUCIONAL
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

UN PAISANO CON FIRMEZA

Bogotá D.C., 21 de abril de 2026

Doctor
JAIME LUIS LAUCOTURE PEÑALOZA
Secretario General
Cámara De Representantes
Ciudad

Camara de Representantes
**Secretaría General
CORRESPONDENCIA**

21 ABR 2026

Recibido No. _____
Recibido Por: _____

Ref.: Permiso sesión ordinaria 21 y 22 de abril de 2026.

Reciba un cordial saludo,

Por medio de la presente, radico excusa para la sesión de Plenaria de los días 21 y 22 de abril de 2026, teniendo en cuenta que he sido invitado por el Alcalde del Municipio de Barrancominas Dr. Héctor Orlando Pérez García, para la realización de una mesa de trabajo que se llevara a cabo durante los días 21 – 22 y 23 de abril, para abordar temas del estado de la pista del aeródromo de Barrancominas, considerando las recomendaciones emitidas en la reunión del pasado 14 de abril en las instalaciones de la Aeronáutica Civil. Así mismo, trataremos la situación de los censos poblacionales del municipio, con el fin de coordinar con la oficina de Asuntos Indígenas del Ministerio del Interior una solución a la problemática actual.

Por lo anterior, adjunto invitación de fecha 20 de abril de 2026, por parte del Alcalde del Municipio de Barrancominas Guainá.

Atentamente,


ALEXANDER GUARIN SILVA
Representante a la Cámara
Departamento del Guainá

Excusa de la R.H. ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ:

Bogotá, DC. 21 de abril de 2026

Presidente
JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: **EXCUSA POR INCAPACIDAD MEDICA (ACCIDENTE LABORAL)**

Cordial saludo presidente,

Por medio del presente me permito informar que el pasado martes 14 de abril sufrí un accidente de trabajo en mi oficina, como consecuencia de dicho, me realizaron un procedimiento quirúrgico el día miércoles 15 de abril del presente año, del cual se derivó la respectiva incapacidad médica.

En ese sentido, me permito informar que la incapacidad original fue radicada en la oficina de la ARL en la División Administrativa, dicha incapacidad tiene una vigencia de diez (10) días hábiles, contados a partir del día miércoles 15 de abril del presente año.

Por ende, me permito presentar excusas por mi inasistencia a las diferentes sesiones de plenaria, así como a las citaciones de las demás comisiones durante el periodo de incapacidad, así mismo, solicito la resolución de mi inasistencia con base en la presente excusa.

Agradezco su atención y quedo atenta a cualquier requerimiento adicional.


Elizabeth Jay-Pang Díaz
Representante a la Cámara Departamento Archipiélago de San Andrés,
Providencia y Santa Catalina

 [elizabethjaypangdiaz](https://www.facebook.com/elizabethjaypangdiaz)  [elizabethjaypangdiaz](https://www.instagram.com/elizabethjaypangdiaz)  [@ejaypangdiaz](https://twitter.com/ejaypangdiaz)

Bogotá D.C.
Edificio Nuevo del Congreso – Cámara de
Representantes
Oficina 411 - 413
Teléfono: 50 4324320 Ext. 4003

San Andrés Islas
Av. Francisco Tenorio - Edif. Cámara de
Representantes
Oficina 307
Teléfono: 504324320

#ConHechosYHonestidad

INVERSIÓN SEQUOIA COLOMBIA S.A.S NET: 905485519 SEDE PRESTACIÓN: CENTRO MEDICO CLINICO VIV HISTORIA CLINICA ELECTRONICA PACIENTE		Pagina: 1 de 1	
Fecha Nacimiento: 04 ago 1960	Edad: 55 años	Sexo: Femenino	Estado Civil: Viuda
Empresa: Polysalud 2010 grupo Polysalud Unidad Prestadora: SEQUOIA S.A.S - BOGOTÁ D.C. Unidad Pagarora: AXA COMPANIA SEGUROS DE VIDA S.A. AXA COMPANIA	Ocupación: Independiente Empleador: CHILLI 74 # 2 y 31 APT 201 ESP LIMA MARA LOS	Nº Ingresos: 15639234	Tipo Afiliado: Cotizante
CC 32685729 ELIZABETH JAY-PANG DIAZ			
Fecha Registro: 15 abr 2028 05:32 p.m. Ciudad de Registro: San Quiriquí	IMPACAPACIDAD N°. 3123216 - Ingresos N°. 15639234 - Fecha Registro: 15 abr 2028 05:32 p.m.		
Categoría Afiliado: Cotizante Causa de Ingreso: Accidente de Trabajo Indicador: 0 Empresa: a quien le corresponde Diagnóstico Principal: D50 - Trauma físico del miembro superior de la mano Diagnóstico Relacionado: Lesión lumbal Organ Insured: 10 Nº. Valor: 10 Inspección: Suspensiva	Ocupación: Fecha Finalización: 20 abr 2028	Prima Pasada: Cotización: 87% CC 1965578	
Profesional: Centro Emisión Certificadora Cubana Identificación: CC 7057415 Especialidad: Cirujía de La Mano - Ray. Médico 7057425			
Ingresos por: Centro Emisión Certificadora Cubana			
Fecha de Ingreso: 15 abr 2028 05:32 p.m.			
Página: 1 de 1			

Aviso: La Oficina de Salud de la AXA de Colombia emite la Historia Clínica y el informe de valoración de la actividad según el diagnóstico establecido de acuerdo con la Ley 1753 de 2012, en la cual se registra el diagnóstico que permite tener una primera idea de la condición, enfermedad o lesión que se informa sobre la salud del paciente, definiendo la forma de atención, diagnóstico y la forma de atención.

Excusa de la H.R. MARY ANNE ANDREA PERDOMO GUTIÉRREZ:

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

MARY ANNE PERDOMO

Bogotá D.C., 21 de abril de 2026

Señora Secretaria
MAGDA LORENA TORRES BOCANEGRA
Comisión Segunda
Cámara de Representantes
comision_segunda@camara.gov.co

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEGUNDA
H. *Maricela Sánchez*
21-04-26 Hora: 3:41 p.m.
916

ASUNTO: Excusa válida por incapacidad – ausencia en las sesiones ordinarias convocadas por la Comisión Segunda para los días 21 y 22 de abril de 2026

Cordial saludo, señora Secretaria.

MARY ANNE ANDREA PERDOMO GUTIÉRREZ, identificada con la cédula de ciudadanía 37748541, en calidad de Representante a la Cámara por Santander, me dirijo a usted con el fin de presentar **excusa válida**, de conformidad con lo señalado en el artículo 90 de la Ley 5 de 1992 y la Resolución 665 de 2011, para justificar mi ausencia en las sesiones ordinarias programadas en la H. Comisión Segunda durante los días 21 y 22 de abril de 2026, en razón de incapacidad médica por este término, que me fue otorgada por dolores incapacitantes asociados a la menstruación, según consta en certificado expedido por la autoridad médica, documento que se adjunta.

Agradezco de antemano su atención a este asunto y estaré atenta a cualquier requerimiento adicional, el cual podrá ser enviado al correo electrónico: mary.perdomo@camara.gov.co

Con el aprecio debido,

Mary Anne Perdomo
MARY ANNE ANDREA PERDOMO
Representante por Santander
Congreso de Colombia
Coalición Pacto Histórico
mary-perdomo@camara.gov.co

4019 VÍZLA LA DEMOCRACIA

H.R. MARY ANNE ANDREA PERDOMO GUTIÉRREZ
Carrera 7 No. 8, 68 Edificio Norvo del Congreso
Bogotá D.C.

www.camara.gov.co
Teléfono: 01 (57) 309 9999
Correo: mary.perdomo@camara.gov.co

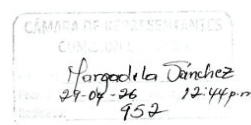


Excusa de la H.R. CARMEN FELISA RAMÍREZ BOSCÁN:



Bogotá, abril 29 de 2026

Doctor
Jaime Luis Lacouture Peñaloza
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad



Cordial saludo,

Para su información y fines pertinentes, me permito remitir las incapacidades médicas relacionadas a continuación:

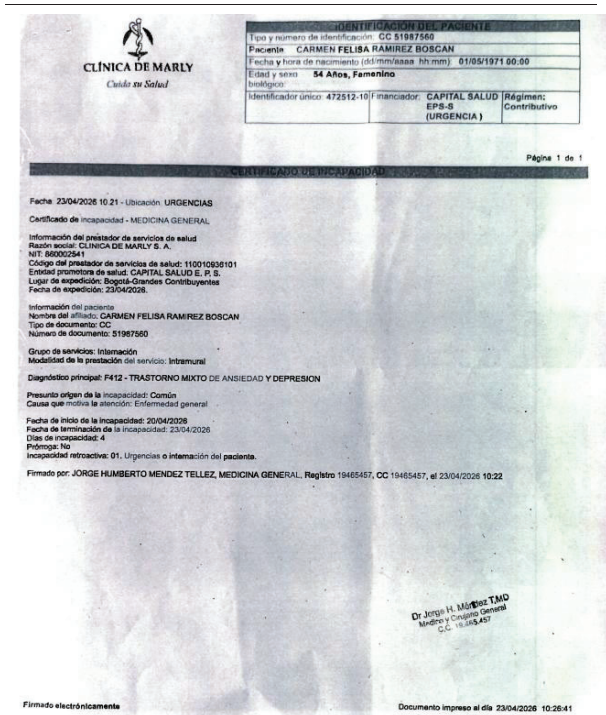
- Clínica de Marty- incapacidad del 20/abril /2026 al 23/abril/2026
- Unidad de Servicios de Salud Fray Bartolomé de las Casas – SUBRED NORTE E.S.E - incapacidad del 23/abril/2026 al 05/mayo/2026.

Cordialmente,

Катерина

Carmen Ramírez Boscán
Representante a la Cámara
Curul Internacional

Carrera 7 No. 8-68, edificio nuevo del Congreso, Oficina: 406B / 406B, Bogotá D.C.
carmen.ramirez@camara.gov.co - uti.carmen-ramirez@camara.gov.co
www.curulinternacional.com.co
Tel. 3904050 Ext. 4482 v 3432



21/4/26, 15:43

Correo de CAMARA DE REPRESENTANTES - Constancia de atención Clínica de Mart



Comisión Segunda <comision.segunda@camara.gov.co>

Constancia de atención Clínica de Marly

Carmen Felisa Ramirez Boscan HR <carmen.ramirez@camara.gov.co> 21 de abril de 2026 a las 3:40 p.m.
Para: Secretaria General <secretaria.general@camara.gov.co>, Comisión Segunda <comision.segunda@camara.gov.co>,
Comision Acreditacion Documental <comision.acreditacion@camara.gov.co>

Cordial saludo,

Por instrucciones de la HR. CARMEN FELISA RAMÍREZ BOSCÁN, me permito adjuntar la **Constancia de atención expedida por la Clínica de Marty**, ya que la Representante se encuentra en observación de urgencias.

De manera atenta, solicito tener en cuenta dicha constancia con el fin de justificar la inasistencia de la Representante a la actividad Congressional y la sesión de Comisión Segunda del día de hoy 21 de

Es de antorajar que dado su estado de salud, la hospitalización se puede extender por los próximos días.

Cordialmente,

Karmen *Yongdila Sánchez*

Handwritten: 11-04-20 3:39 p.m. 915

Patricia Pulido Gutiérrez
Asistente Administrativa

Circunscripción Internacional
Congreso de Colombia

 CONSTANCIA DE ATENCIÓN.pdf
32K

<https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=5b8d10be83&view=pt&search=all&permmsgid=msg-f:1863114116847746815&simpl=msg-f:1863114116847746815>

<https://mail.google.com/mail/u/0/?ik=5b8d10be83&view=pt&search=all&permmsgid=msg-f:1863114116847746815&siml=msg-f:1863114116847746815>



NO. RS20260416083758

Nº	Tipo de mantenimiento	Fecha de realización	Contrato	Presupuesto
1	Program Depot Maintenance (PDM)	10-ene-21 al 12-jul-2023	238-00-A-COFAC-DILOA-2020	\$11 558 969,00
1	Home Station Check (HSC)	09-may-24 al 18-jul-2024	N/A	\$358 789,49,98
1	Isocronal 1 (iso 1)	26-may-25 al 05-jul-2025	N/A	\$508.474.533,55

En relación con la periodicidad del mantenimiento, el programa aplicable a la flota C-130 está definido en la orden técnica CSTO XX1C-130A-6 *Scheduled Inspection and Maintenance Requirements USAF Series All C-130 Aircraft Except C-130J Aircraft*, la cual establece los lineamientos generales para la ejecución del mantenimiento programado, estructurado en los siguientes capítulos:

- Adicionalmente, dentro del esquema de mantenimiento se contemplan inspecciones de mayor envergadura, tales como el Programmed Depot Maintenance (PDM), que se realiza cada seis años, así como las inspecciones Isocronal y Home Station Check, que se llevan a cabo aproximadamente cada 270 días.

Pública Reservada



Página 15



NO. RS20260416083758

INSPECTION INTERVALS							
HSC	#1 MINOR	HSC	#2 MINOR	HSC	#3 MINOR	HSC	#4 MAJOR
270 DAYS	540 DAYS	810 DAYS	1,080 DAYS	1,350 DAYS	1,620 DAYS	1,990 DAYS	2,160 DAYS
1,200 TET HRS MAXIMUM FROM PREVIOUS #1 MINOR		1,200 TET HRS MAXIMUM FROM PREVIOUS #2 MINOR		1,200 TET HRS MAXIMUM FROM PREVIOUS #3 MINOR		1,200 TET HRS MAXIMUM FROM PREVIOUS #4 MAJOR	

De igual forma, la aeronave está sujeta a inspecciones menores periódicas, las cuales se ejecutan cada quince (15) días o cada cuarenta (40) horas de vuelo, lo que ocurra primero, con el fin de garantizar condiciones óptimas de aeronavegabilidad y seguridad operacional.

Así, como se informó previamente, el último mantenimiento realizado a la aeronave FAC 1016 correspondió a una inspección programada tipo Scheduled Inspection HSC/ISO (Home Station Check / Isochronal). Dicha inspección se llevó a cabo en el periodo comprendido entre el 26 de mayo de 2025 y el 05 de julio de 2025, en cumplimiento del programa de mantenimiento establecido para la flota C-130, conforme a las órdenes técnicas vigentes.

Esta inspección forma parte del esquema periódico de mantenimiento mayor que se ejecuta aproximadamente cada 270 días, y tiene como finalidad verificar el estado general de la aeronave, incluyendo sistemas estructurales, mecánicos, eléctricos y de aviónica, garantizando su aeronavegabilidad y condiciones seguras de operación.

En relación con el informe técnico correspondiente, este se encuentra contenido en los registros y reportes derivados de la orden de trabajo asociada a la inspección programada HSC/ISO, los cuales incluyen el detalle de actividades ejecutadas, componentes intervenidos, hallazgos técnicos y

Pública Reservada



Página | 6



NO. RS20260416083758

"6. Indicar si existían reportes de fallas, alertas o restricciones operacionales antes del siniestro."

"67. ¿Se registraron alertas o informes previos sobre el estado de mantenimiento del C-130H Hércules accidentado? De haber existido, ¿qué decisiones se tomaron al respecto y qué dependencia del Ministerio era la responsable de darles trámite?"

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial, previo al siniestro ocurrido el 23 de marzo de 2026, es de informar que no se registraron alertas ni informes previos relacionados con el estado de mantenimiento de la aeronave C-130H Hércules FAC 1016 que advirtieran sobre condiciones que comprometerían su aeronavegabilidad o seguridad operacional. En este sentido, conforme a los registros consignados en el formato FAC4-283T – Anotaciones Transcritas, no se evidencian novedades que afectarían la aeronavegabilidad o que impusieran limitaciones para el desarrollo de la misión asignada. Lo anterior permite establecer que, al momento del vuelo, la aeronave se encontraba habilitada para operar en condiciones normales, de acuerdo con los procedimientos y controles establecidos en el sistema de mantenimiento y operación de la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

Asimismo, se reitera que durante los últimos cuatro años, la aeronave cumplió con los programas de mantenimiento establecidos, conforme a los estándares técnicos definidos por el fabricante y la normativa aplicable, sin que se evidenciara reportes que implicaran la adopción de medidas extraordinarias.

8. *Sírvese informar de manera detallada las circunstancias del accidente ocurrido el 23 de marzo de 2020, indicando: Hora exacta del despegue y del siniestro; Trayectoria del vuelo (Puerto Leguizamón – Puerto Asís); Condiciones meteorológicas al momento del accidente; Tiempo transcurrido entre el despegue y la precipitación de la aeronave; Coordenadas exactas del impacto; Remitir el plan de vuelo autorizado, así como los registros de comunicación entre la aeronave y las autoridades de control aéreo; Informar el peso total de despegue, tipo de carga transportada y su distribución dentro de la aeronave.*

Pública Reservada



Página 17



NO. RS20260416083758

De acuerdo con la información suministrada por la Jefatura de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares de Colombia, JEMCO, para responder a la pregunta que antecede, a continuación, se detallan las circunstancias conocidas del accidente ocurrido el 23 de marzo de 2026:

En relación con la hora del despegue, esta se registró el 23 de marzo de 2026 a las 09:40 horas (HLC). Por su parte, la hora del siniestro se produjo aproximadamente a las 09:41 horas (HLC) del mismo día.

Respecto a la trayectoria del vuelo, correspondiente a la ruta Puerto Leguizamó – Puerto Asís, se precisa que esta información se encuentra en proceso de determinación a partir de los datos que serán extraídos del registrador de vuelo (FDR), toda vez que no fue posible obtener trazabilidad a través de plataformas de monitoreo como FlightRadar ni mediante radar convencional, debido a la baja altitud de operación de la aeronave.

En cuanto a las condiciones meteorológicas al momento del accidente, el análisis de imágenes satelitales del sistema GOES-19, tanto en canales infrarrojo como visible, no evidenció la presencia de sistemas convectivos organizados en un radio de 10 millas náuticas que pudieran afectar significativamente la operación aérea. Las condiciones se mantuvieron estables, sin deterioro meteorológico relevante, lo que permite inferir una visibilidad superior a 10 kilómetros en el aeródromo. Adicionalmente, el modelo WRF versión 4.5 del SIMFAC reportó vientos en superficie inferiores a 5 nudos, provenientes del norte y nororiente, en el intervalo comprendido entre las 09:00 y 10:00 horas (H.C.).

El tiempo transcurrido entre el despegue y la precipitación de la aeronave fue de aproximadamente 36 segundos, lo que evidencia que el evento ocurrió en fase inicial del vuelo.

Las coordenadas del punto de impacto fueron determinadas en:

- Latitud: 0°09'18,4" Sur
- Longitud: 74°46'07,13" Oeste

En relación con el plan de vuelo, este fue debidamente tramitado ante la Oficina ARO/AIS de Florencia y aceptado por la Aeronáutica Civil. Dentro de los datos relevantes del mismo se destacan:

Pública Reservada



Página 18

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

aeronave tipo C-130, nivel de vuelo A080, velocidad N270, ruta "DCT PLG W50 MIBIM DCT", con aeródromo de destino SKAS (Puerto Asís) y alternos SKFL y SKNV.

Origen	SKLG	Consecutivo	290	Clave	200845
Fecha	230326	Hora		1410	
Matrícula	TIFON6	Nro. Vuelo		FAC -1	
Regla de Vuelo	I	Marca Utilización		M	
Número de Aeronaves	1	Tipo de Aeronave		C130	
Categoría de Est.	M	Equipo		SFDI 5B1	
Velocidad	N270	Nivel		A80	
Destino	SKAS	EET Total		0030	
Alterno	SKFL	2do. Alterno		SKNV	
Ruta	DCT PLG W50 MIBIM DCT				
Otros Datos	STS/STATE DOF/260323 REG/FAC1016 CODE/0AC986				
Destinatarios	KIADMHYH SKASZTX SKBOFACX SKEDZQZX SKFLZPZX SKFLTZX SKMDZTX SKNVZTX SKRGZTX				

Así mismo las características de la aeronave C-130 FAC 1016 son las siguiente:

Modelo	C-130H
Fabricante	Lockheed Martin
Certificado Tipo	FAA A ISO
Fecha de Ingreso a la FAC	16 de sep 2020
Número de Serie	5014
Horas de operación	13555.8
Peso Máximo Operación	195,000 Lb
Peso Máximo Pto Leguizamó	198,000 Lb
Peso Despegue Pto Leguizamó – Pto ASIS	133,000 Lb

Respecto a los registros de comunicación con autoridades de control aéreo, se informa que el aeródromo de SKLG (Puerto Leguizamó) no cuenta con servicio de tránsito aéreo. Asimismo, los datos del CVR (Cockpit Voice Recorder) serán enviados al Safety Center de la Fuerza Aérea de los

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

IGNET

Página | 9

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Grado	Nombre completo	Cargo y misión en vuelo	Horas voladas			
			Totales	C- 130	Últimos 30 días	Últimos 60 días
MY	Fernández Camargo Jaime Alexander	Piloto	9083:23	903:59	92:58	163:07
TE	Rodriguez Jiménez Jhonier Albeiro	Copiloto	1403:57	1224:09	47:44	89:31
ST	González Herrera Julian	Copiloto	278:03	94:08	43:32	82:31

Para dar respuesta a las preguntas 9, 12 y 14, se presenta el récord de continuidad de vuelo de la tripulación que se encontraba a bordo de la aeronave al momento del siniestro, consolidada en los sistemas operacionales de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, y permiten evidenciar la experiencia acumulada de la tripulación, así como su nivel de actividad reciente en términos de horas de vuelo:

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

IGNET

Página | 10

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Grado	Nombre completo	Cargo y misión en vuelo	Horas voladas			
			Totales	C- 130	Últimos 30 días	Últimos 60 días
MY	Rojas Velandia Natalia	Navegante	2398:35	401:52	27:25	47:26
T2	Pinzón Reyes Jhonathan Sbd	Ingeniero de vuelo	3112:46	3108:44	47:51	108:38
T1	Méndez Torres Javier Fernando	Maestro de carga 1	2516:37	2516:37	64:46	147:07
T1	Villa Sánchez Carlos Augusto	Maestro de carga 2	1217:11	1217:11	24	91:29
AT	Lozano Castañeda Juana Valentina	Maestro de carga 3	338:26	338:26	15:45	46:39
AT	Malaver Rivero Albeiro	Maestro de carga 3	81:34	36:36	07:32	38:32
CT	Rodriguez Pulecio Melqui Alejandro	Piloto observador	2864:18	N/A	N/A	N/A
TC	Amador Pinilla Juan Pablo	Navegante observador	3206:48	170:28	N/A	N/A

Asimismo, de acuerdo con la información registrada en el Sistema Integrado de Información Operacional de Comando y Control (SIOCC2), el piloto al mando, MY. Fernández Camargo Jaime Alexander (Q.E.P.D.), registró un total de 29 horas y 18 minutos de vuelo (29:18) durante los últimos siete (7) días previos al accidente. Este registro corresponde a las horas efectivamente voladas y consolidadas en el sistema oficial de control operacional de la Fuerza Aeroespacial Colombiana.

"10. Permitase indicar cuántas horas de simulador deben hacer o cumplir los pilotos asignados a este tipo de aeronaves."

De acuerdo con la información suministrada por la Jefatura de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares, JEMCO, los pilotos asignados a aeronaves tipo C-130 deben cumplir con un programa de entrenamiento en simulador que contempla tanto una fase inicial como una fase recurrente. En la fase inicial de entrenamiento, los pilotos deben realizar un total de seis (6) misiones en simulador, equivalentes a doce horas de entrenamiento, en un simulador tipo FFS (Full Flight Simulator) Clase D.

Por su parte, en la fase recurrente, cuya vigencia es anual, los pilotos deben cumplir con tres misiones en simulador, para un total de seis horas de entrenamiento. Adicionalmente, por cada

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

IGNET

Página | 11

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

misión de simulador, se exige la realización de una hora de briefing previo y una hora de debriefing o post-briefing, orientadas al análisis de la misión, la retroalimentación de desempeño y el fortalecimiento de habilidades.

"11. Indique cuántas horas de simulador de vuelo realizó el piloto de esta aeronave durante los últimos 3 años."

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial, el piloto de la aeronave fue designado para operar el equipo C-130 en el año 2024, razón por la cual su historial de entrenamiento en simulador solamente abarca dos años, así:

Año	Actividad	Horas	Simulador
2024	Formación inicial	16	FTD (Flight Training Device), dispositivo de simulacro estático
		12	FFS (Full Flight Simulator) Clase D, como Piloto Volando
		12	FFS Clase D, como Piloto Monitoreando
2025	Entrenamiento recurrente anual	8	FTD (Flight Training Device)
		6	FFS Clase D, como Piloto Volando
		6	FFS Clase D, como Piloto Monitoreando

Es pertinente precisar que las horas adicionales registradas en cada vigencia corresponden a la participación del piloto en funciones como Piloto Monitoreando (PM) durante el proceso de entrenamiento de otros tripulantes. Estas actividades, si bien no son de carácter obligatorio, contribuyen de manera significativa al fortalecimiento de las competencias operacionales y a la estandarización de procedimientos. En ese sentido, el piloto cumplió con los requerimientos de entrenamiento establecidos para la operación de aeronaves tipo C-130, conforme a los estándares institucionales.

"13. Permitase informar las acciones de rescate desplegadas, indicando: Entidades participantes; Tiempo de respuesta; Número de personas rescatadas; Protocolos activados; Vehículos, embarcaciones y aeronaves asignadas."

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

IGNET

Página | 12

Defensa 16 de abril de 2026 NO. RS20260416083758 De acuerdo con la información suministrada por la Jefatura de Estado Mayor Conjunto de las Fuerzas Militares JEMCO, las acciones de rescate y evacuación aeromédica desplegadas con ocasión del accidente ocurrido el 23 de marzo de 2026 se desarrollaron de la siguiente manera: En cuanto a las entidades participantes, intervinieron de manera articulada las siguientes dependencias e instituciones: la Jefatura Logística, la Jefatura de Salud, el Comando Aéreo de Combate No. 2 (CACOM 2), el Comando Aéreo de Combate No. 6 (CACOM 6), el Comando Aéreo de Transporte Militar (CATAM), el Centro Nacional de Recuperación de Personal (CENRP), el Centro de Comando y Control de la FAC, la Subdirección de Operaciones Médicas Especiales, el Hospital Militar Central, así como instituciones de salud en Florencia (Clínica Medilaser y Clínica CEDIM IPS) y en Puerto Leguizamo (E.S.E. Hospital María Angelines y Dispensario Médico Nivel I). Respecto a los tiempos de respuesta, estos estuvieron determinados por la urgencia del evento y la consolidación progresiva de la información sobre los sobrevivientes. En este contexto, se activaron los siguientes medios aéreos: C-130 Hércules (configuración traslado masivo – 50 camillas): tiempo de respuesta de 1 hora 48 minutos. C-212 (desde Aracataca): tiempo de respuesta de 46 minutos. UH-60 “Ángel” (desde San José del Guaviare): tiempo de respuesta de 15 minutos. SK-350 FAC 5078 (medicalizado): tiempo de respuesta de 30 minutos. SK-350 FAC 5077 (medicalizado): dispuesto a reacción en CATAM. C-295 (configuración traslado masivo – 14 camillas): dispuesto a reacción en CATAM. En relación con el número de personas rescatadas y trasladadas, la evacuación aeromédica se realizó de la siguiente manera: C-130 Hércules: 47 heridos trasladados a Bogotá. C-212: 6 heridos trasladados a Florencia. UH-60 “Ángel”: 3 heridos trasladados a Florencia. SK-350 FAC 5078: 3 heridos trasladados a Bogotá. SK-350 FAC 5077: 2 heridos (trasladados posteriormente desde Florencia hacia Bogotá). MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia PBX (57-601) 315 0111 IGNET Página 13	Defensa 16 de abril de 2026 NO. RS20260416083758 En cuanto a los protocolos activados, la Fuerza Aeroespacial Colombiana, a través del Centro Nacional de Recuperación de Personal (CENRP), implementó el procedimiento “Traslado y Evacuación Aeromédica OA-CENRP-PR-008”, el cual establece los lineamientos para la atención, estabilización y evacuación de personal en situaciones de emergencia. Finalmente, respecto a los vehículos, aeronaves y otros medios asignados, además de las aeronaves anteriormente mencionadas, se contó con el apoyo de otras instituciones para el transporte terrestre de los heridos desde los aeródromos hacia los centros hospitalarios, así como con el acompañamiento de la Policía de Tránsito de Bogotá para el traslado desde CATAM hasta el Hospital Militar. Los medios aéreos empleados incluyeron: C-130 en configuración de traslado masivo C-212 UH-60 “Ángel” C-208 medicalizado SK-350 FAC 5078 medicalizado SK-350 FAC 5077 medicalizado C-295 en configuración de traslado masivo Estas acciones permitieron una respuesta coordinada, oportuna y eficaz para la atención de los sobrevivientes, en el marco de los protocolos establecidos y las capacidades operacionales de la Fuerza. “15. Alegue la información relacionada con los centros hospitalarios a los que fueron trasladados los heridos y el estado de atención.” Para dar respuesta a la pregunta número 15 y de acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, los centros hospitalarios que participaron en la atención del personal lesionado como consecuencia del accidente aéreo fueron los siguientes: Hospital Militar Central (HOSMIL), en la ciudad de Bogotá. En Florencia: MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia PBX (57-601) 315 0111 IGNET Página 14
Defensa 16 de abril de 2026 NO. RS20260416083758 Clinica Medilaser Clinica CEDIM IPS En Puerto Leguizamo: E.S.E Hospital María Angelines Dispensario Médico Nivel I En estos centros se brindó atención médica inicial, estabilización y tratamiento especializado, de acuerdo con la complejidad de las lesiones y las capacidades de cada institución. Es importante señalar que la distribución de los pacientes hacia estos centros hospitalarios respondió a criterios médicos de priorización, disponibilidad de servicios y capacidad de respuesta, garantizando una atención oportuna y adecuada a los heridos. “16. Informar qué autoridades adelantan la investigación del accidente.” “17. Remitir los actos administrativos que ordenan la investigación.” “18. Indicar las hipótesis preliminares técnicas y el cronograma para la entrega del informe final.” Para dar respuesta a las preguntas 16, 17 y 18, se informa que la aviación, como actividad de alto riesgo, no está exenta de accidentes e incidentes en su operación, por lo cual, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha establecido estándares de investigación para los eventos que afecten la seguridad operacional. En ese sentido, la determinación de responsabilidades se establece a partir de los resultados de las siguientes investigaciones concurrentes: Investigación técnica, adelantada por las autoridades aeronáuticas competentes de cada Fuerza o por la Aeronáutica civil, bajo estándares OACI. Investigación penal, a cargo de la Justicia Penal Militar o la jurisdicción ordinaria, según corresponda, para establecer la posible comisión de conductas punibles. Investigación Disciplinaria, adelantada por el superior competente o la Procuraduría General de la Nación, orientada a determinar faltas disciplinarias de los servidores públicos. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia PBX (57-601) 315 0111 IGNET Página 15	Defensa 16 de abril de 2026 NO. RS20260416083758 Investigación administrativa y fiscal, en cabeza del superior jerárquico y de la Contraloría General de la República, para establecer eventuales responsabilidades fiscales derivadas de una inadecuada gestión de recursos públicos. En lo que refiere al accidente sucedido el pasado 23 de marzo en Puerto Leguizamo (Putumayo), la investigación técnica del accidente de la aeronave C-130 FAC 1016 es adelantada por la Inspección General de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, a través de la Dirección de Seguridad Operacional, que tiene bajo su responsabilidad la conducción de la investigación por intermedio de la Subdirección de Investigación de Sucesos de Seguridad Operacional, dependencia encargada de investigar accidentes e incidentes graves en los que se vean involucradas aeronaves y/o tripulaciones de la Fuerza Aeroespacial. Esta investigación de adelante mediante la Orden de Servicio (OS) No. 013 del 27 de marzo de 2026, expedida por la Inspección General de la FAC, se dispuso la conformación de la Junta Investigadora de Seguridad Operacional para el accidente de la aeronave FAC 1016. Dicha actuación se realizó en cumplimiento de lo establecido en el Manual de Investigación de Accidentes (MAINV) (2004) I FAC 3-058, el cual regula los procedimientos y lineamientos para la investigación de accidentes e incidentes en la Institución. Adicionalmente, se conformó una Junta de Investigación de Accidentes, integrada por personal experto en investigación de accidentes, análisis de datos de grabadores de vuelo, mantenimiento aeronáutico y operación del equipo C-130, con el fin de garantizar un análisis técnico integral del suceso. De igual forma, se cuenta con acompañamiento y asesoría técnica internacional a través de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (USAF), incluyendo el apoyo de especialistas de Rolls-Royce, Lockheed Martin y del Technical Coordination Group (TCG), quienes contribuyen con análisis especializados en sistemas, motores y desempeño de la aeronave. Se precisa que no participan organizaciones no gubernamentales en el proceso investigativo, el cual se desarrolla bajo los protocolos institucionales y estándares técnicos aplicables. Finalmente, se informa que la investigación del accidente se encuentra actualmente en fase de recolección y análisis de información, por lo cual no es posible establecer hipótesis preliminares técnicas concluyentes en esta etapa del proceso. En este sentido, cualquier afirmación anticipada sobre las posibles causas del accidente carecería del debido sustento técnico y podría comprometer MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia PBX (57-601) 315 0111 IGNET Página 16

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

los principios de rigurosidad, objetividad e integridad que rigen las investigaciones de seguridad operacional.

En cuanto al cronograma de los informes, este se encuentra regulado conforme a lo establecido en el RACAE-114, sección 114.510 – Tipos de informes, así:

- Reporte inicial: Debe emitirse dentro de las primeras 24 horas siguientes al suceso. En este caso, fue remitido por la Fuerza Aeroespacial Colombiana a la Autoridad Aeronáutica de Aviación de Estado (AAAE) el 24 de marzo de 2026, a través del canal oficial dispuesto para tal fin.
- Informe preliminar: Cuenta con un plazo estimado de 30 días, y será emitido una vez se avance de manera suficiente en la recolección y análisis de la información relevante del accidente.
- Informe final: No tiene un plazo preestablecido, en la medida en que su emisión depende de la consolidación integral de los hallazgos, la determinación del factor causal, la identificación de factores contribuyentes y la formulación de recomendaciones en materia de seguridad operacional.

En consecuencia, el proceso investigativo continuará desarrollándose bajo los estándares técnicos y normativos aplicables, garantizando que sus conclusiones se fundamenten en evidencia verificable y análisis especializado.

"19. Confirmar o desvirtuar si en el año 2021 el gobierno de Iván Duque contrató el mantenimiento PDM inspección mayor, del avión Hércules C 130 FAC 1016, accidentado en Puerto Leguizamo. ¿El avión que el presidente Gustavo Petro llama "chatarra" fue recibido a satisfacción por el gobierno nacional el 21 de diciembre de 2023? Informar además si desde el año 2021 se le hizo mantenimiento a la mencionada aeronave. En caso positivo adjuntar informe."

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, se permite informar lo siguiente respecto de la pregunta 19:

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

IGNET

Pública Reservada

Página | 17

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

En relación con la contratación del mantenimiento mayor tipo Programmed Depot Maintenance (PDM) de la aeronave C-130 FAC 1016, se confirma que mediante el Contrato No. 238-00-A-COFAC-DILOA-2020, suscrito el 24 de diciembre de 2020, se llevó a cabo la contratación del servicio de mantenimiento PDM, inspección mayor estructural, cumplimiento de boletines de servicio mandatorios y ejecución de trabajos especiales, conforme al anexo técnico correspondiente. Lo anterior se encuentra debidamente soportado en el expediente contractual.

En desarrollo de dicho contrato, durante el año 2021 se ejecutaron las actividades de inspección mayor (PDM) de la aeronave, en cumplimiento de los estándares técnicos exigidos para este tipo de mantenimiento.

Posteriormente, mediante acta de recibo a satisfacción final suscrita el 21 de diciembre de 2023, la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana S.A. (CIAC S.A.) certificó el cumplimiento de las obligaciones contractuales, haciendo entrega de la aeronave FAC 1016 en condiciones de aeronavegabilidad, conforme a los requisitos técnicos y operacionales establecidos.

"20 ¿Se han presentado retrasos o incumplimientos contractuales en mantenimiento o adquisición?"

De acuerdo con la información suministrada por la Fuerza Aeroespacial Colombiana, en el marco del Contrato No. 238-00-A-COFAC-DILOA-2020, no se evidenciaron retrasos ni incumplimientos contractuales por parte del contratista durante su ejecución.

En efecto, los servicios objeto del contrato fueron recibidos a satisfacción, conforme a lo certificado por el supervisor en el acta de recibo a satisfacción suscrita el 21 de diciembre de 2023, en la cual se deja constancia del cumplimiento de las obligaciones contractuales en los términos establecidos.

En consecuencia, no se registran observaciones relacionadas con incumplimientos en la ejecución del mantenimiento contratado para la aeronave C-130 FAC 1016.

Como soporte documental, se adjunta la carpeta denominada "PUNTO 9. CODAF JEADA DICOP", en la cual reposa la información correspondiente al seguimiento y cierre del contrato.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

IGNET

Pública Reservada

Página | 18

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

"21. En atención a algunas declaraciones públicas emitidas por personal del Gobierno Nacional, sírvase informar:

a. ¿Qué soporte técnico respalda la afirmación de que la aeronave era "obsoleta" o "chatarra"?

b. ¿Qué soporte técnico respalda la afirmación de que la aeronave se encontraba en condiciones de aeronavegabilidad?

c. ¿Existen informes internos que sustentan estas afirmaciones?

d. En caso de existir divergencias entre declaraciones oficiales, explicar su fundamento técnico."

Para la fecha del 23 de marzo de 2026, la aeronave se encontraba en condición aeronavegable, respaldada por los siguientes documentos técnicos:

- Certificado de Aeronavegabilidad No. 504, con fecha de expedición 05 de diciembre de 2024, vigente al momento del accidente.
- Forma FAC4-828T – Registro Diario de Mantenimiento de Aeronaves, la cual se diligenció diariamente para aeronaves en estado ACL (Aeronave Completamente Lista).
- Forma FAC4-282T-1 – Registro de Reportes de Mantenimiento, en la cual no se registraban novedades que restringieran su operación.

Adicionalmente, la aeronave cumplió con los vuelos programados el día del accidente bajo condiciones normales de operación. Si bien la vida útil de una aeronave no se determina exclusivamente por su edad cronológica sino por el cumplimiento de los programas de mantenimiento, inspecciones estructurales y directrices del fabricante, no se puede negar que la flota Hércules C-130 es vetusta.

"22. Ante la afirmación que circuló en medios de comunicación de que "cada 100 días se siniestra una aeronave de nuestras fuerzas militares en el gobierno de Gustavo Petro", ¿cuáles son los registros de hechos que lleva al ex-ministro de Defensa a propósito de los siniestros registrados de todo tipo de aeronaves al servicio de la Fuerza Aeroespacial Colombiana?"

La afirmación difundida en medios de comunicación, según se registra en la prensa, no fue realizada por un funcionario público sino por un exviceministro de la anterior administración. Durante el Gobierno del presidente Gustavo Petro se ha registrado un accidente cada 133 días, mientras que durante el mismo periodo del Gobierno anterior ocurrió uno cada 102 días. De igual forma, y con el

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

IGNET

Pública Reservada

Página | 19

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

fin de aportar información objetiva y verificable, se presenta a continuación el registro de accidentes de aeronaves de la Fuerza Aeroespacial Colombiana durante el periodo 2022-2024, así:

No.	Año	Aeronave	Matrícula	Fecha
1	2024	Huey II	4441	29-sep-24
2	2023	T-27	2259-2263	1-jul-23
3	2023	T-90	2448	3-oct-23

Es importante señalar que cada evento corresponde a circunstancias particulares que son objeto de investigación técnica individual, bajo los protocolos de seguridad operacional establecidos.

"23. Remita el inventario completo de aeronaves de la Fuerza Pública en formato tipo Excel, incluyendo: Tipo; Modelo; Matrícula; Año de fabricación; Modalidad de adquisición."

"24. Indique cuál es el estado de aeronavegabilidad técnica actual de cada aeronave, incluyendo: Operativa; En mantenimiento; Fuera de servicio; En proceso de baja; Con restricciones operacionales. Para cada una de las aeronaves indicar: fecha del último mantenimiento de cada aeronave (horas de vuelo acumuladas y vida útil estimada."

"71. ¿Sírvase informar cuál es el índice de "Aeronavegabilidad de la Flota" (Operational Readiness) proyectado en el Plan Estratégico Institucional vs. el índice real a marzo de 2026? Explique las razones técnicas de cualquier brecha superior al 10%."

Para dar respuesta a las preguntas 23, 24 y 71, es de precisar que la vida útil de una aeronave se calcula a partir de criterios estructurales y de fatiga, no solo por años calendario, combinando el número de horas de vuelo, los ciclos de operación (despegues, aterrizajes y presurizaciones), y la severidad del perfil de misión, todo ello comparado contra los límites de diseño certificados por el fabricante y exigidos por la autoridad aeronáutica; para ello se aplican metodologías como safe-life y damage tolerance, que evalúan la acumulación progresiva de daño por cargas repetidas, la iniciación y crecimiento de grietas, y establecen límites de validez estructural (LoV) expresados en horas y/o ciclos, los cuales solo pueden extenderse mediante programas de inspección, mantenimiento estructural y análisis de integridad debidamente aprobados por la autoridad competente

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

IGNET

Pública Reservada

Página | 20

Defensa 16 de abril de 2026 NO. RS20260416083758 "45. Informar que porcentaje del presupuesto se ha destinado a seguridad operacional de la flota durante las vigencias de 2018 a 2026." "46. ¿Cuál es el plan actual de modernización de aeronaves de la FAC y en qué fase se encuentra? Anexar detalle de cuántas aeronaves deben salir y cuántas nuevas se deben adquirir, referenciando el costo aproximado de la renovación de la flota." "52. Relacionar informe detallado de la ejecución de proyectos de inversión para la Fuerza Aeroespacial Colombiana, específicamente en los proyectos de renovación y modernización del equipo aeronáutico, así como el fortalecimiento de la capacidad de mantenimiento aeronáutico para las aeronaves y componentes de la FAC a nivel nacional." "62. ¿Qué porcentaje del presupuesto de inversión del Ministerio de Defensa ha sido destinado en los últimos ocho años al mantenimiento, actualización y reposición de la flota de aeronaves de la Fuerza Aérea Colombiana, y cómo ha evolucionado esa cifra en términos reales?" "64. ¿Existe actualmente un plan de modernización o reemplazo de la flota de aeronaves de transporte pesado de la Fuerza Aérea? De existir, ¿en qué etapa de ejecución se encuentra y qué recursos han sido asignados en los últimos cuatro años?" Para dar respuesta a las preguntas 45, 46, 52 y 64, para el caso de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, la inversión en mantenimiento, actualización y reposición de la flota de aeronaves se ha comportado de la siguiente manera: MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia PBX (57-601) 315 0111 Pública Reservada IGNET Página 37	Defensa 16 de abril de 2026 NO. RS20260416083758 <table><tr><th>AÑO FISCAL</th><th>APROPiación TOTAL ASIGNADA X INVERSIÓN</th><th>APROPiación ASIGNADA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN</th><th>% DE APROPIACIÓN ASIGNADA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN</th></tr><tr><td>2018</td><td>133.766.010.281</td><td>80.379.000.000</td><td>60,5 %</td></tr><tr><td>2019</td><td>168.902.570.755</td><td>71.848.000.000</td><td>42,5 %</td></tr><tr><td>2020</td><td>229.563.817.746</td><td>164.906.793.697</td><td>67,5 %</td></tr><tr><td>2021</td><td>532.627.964.400</td><td>410.442.760.308</td><td>77,1 %</td></tr><tr><td>2022</td><td>376.523.000.000</td><td>283.238.433.819</td><td>74,8 %</td></tr><tr><td>2023</td><td>373.888.162.350</td><td>112.377.171.861</td><td>30,1 %</td></tr><tr><td>2024</td><td>703.877.248.460</td><td>200.087.092.315</td><td>28,2 %</td></tr><tr><td>2025</td><td>564.462.625.156</td><td>145.098.266.884</td><td>26,2 %</td></tr><tr><td>TOTAL GENERAL</td><td>3.165.630.429.148</td><td>1.458.877.498.874</td><td>46,1 %</td></tr></table> Se precisa que los recursos asignados a los proyectos de inversión en cada vigencia presentaron, en varios casos, constitución de reservas presupuestales, debido a que no fueron ejecutados en su totalidad dentro del mismo año fiscal, en consecuencia, dichos recursos debieron ejecutarse en la vigencia siguiente, bajo las condiciones económicas vigentes al momento del pago, particularmente la Tasa Representativa del Mercado (TRM). Así mismo, la adquisición escalonada de nuevas aeronaves de transporte táctico pesado que permitan reemplazar dichas capacidades depende constantemente de la aprobación y disponibilidad presupuestal para proyectos de inversión. En este sentido, la Fuerza Aeroespacial Colombiana, desde el SIDEN y el proyecto de fortalecimiento de capacidades que inició en 2024, viene adelantando gestiones pertinentes, ante los entes competentes para lograr la aprobación de recursos que permitan iniciar la adquisición de Aeronaves de Transporte Táctico Militar Pesado, situación que se viene materializando en el año 2026, con la aprobación del trámite de 1.5 billones en vigencias extraordinarias para la adquisición de 02 aeronaves de Transporte de este tipo, que ayuden a garantizar la sostenibilidad y fortalecimiento de la capacidad de transporte aéreo pesado de la FAC más allá del 2042. Ahora bien, actualmente la Fuerza Aeroespacial Colombiana cuenta con un plan de incremento de la flota de aeronaves de transporte pesado, en el cual considera la ejecución de un CONPES 4187 que busca adquirir 02 aeronaves de transporte táctico pesado por un valor de \$1.56 billones de pesos, y actualmente se encuentra en proceso de estructuración. MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia PBX (57-601) 315 0111 Pública Reservada IGNET Página 38	AÑO FISCAL	APROPiación TOTAL ASIGNADA X INVERSIÓN	APROPiación ASIGNADA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN	% DE APROPIACIÓN ASIGNADA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN	2018	133.766.010.281	80.379.000.000	60,5 %	2019	168.902.570.755	71.848.000.000	42,5 %	2020	229.563.817.746	164.906.793.697	67,5 %	2021	532.627.964.400	410.442.760.308	77,1 %	2022	376.523.000.000	283.238.433.819	74,8 %	2023	373.888.162.350	112.377.171.861	30,1 %	2024	703.877.248.460	200.087.092.315	28,2 %	2025	564.462.625.156	145.098.266.884	26,2 %	TOTAL GENERAL	3.165.630.429.148	1.458.877.498.874	46,1 %
AÑO FISCAL	APROPiación TOTAL ASIGNADA X INVERSIÓN	APROPiación ASIGNADA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN	% DE APROPIACIÓN ASIGNADA A PROYECTOS DE MANTENIMIENTO, RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN																																						
2018	133.766.010.281	80.379.000.000	60,5 %																																						
2019	168.902.570.755	71.848.000.000	42,5 %																																						
2020	229.563.817.746	164.906.793.697	67,5 %																																						
2021	532.627.964.400	410.442.760.308	77,1 %																																						
2022	376.523.000.000	283.238.433.819	74,8 %																																						
2023	373.888.162.350	112.377.171.861	30,1 %																																						
2024	703.877.248.460	200.087.092.315	28,2 %																																						
2025	564.462.625.156	145.098.266.884	26,2 %																																						
TOTAL GENERAL	3.165.630.429.148	1.458.877.498.874	46,1 %																																						
Defensa 16 de abril de 2026 NO. RS20260416083758 "44. Indicar contratos, convenios, acuerdos y cualquier otro negocio jurídico suscrito para mantenimiento aeronáutico durante las vigencias de 2018 a 2026." En respuesta a la pregunta que antecede, y de acuerdo con la información que reposa en la Fuerza Aeroespacial Colombiana, se anexa documento denominado "Consolidado procesos ACOFA mantenimiento aeronáutico 2018-2026". "47. Indicar proyectos CONPES, CONFIS o vigencias futuras relacionados." "48. Indique si el gobierno nacional ha solicitado la elaboración y expedición de documentos CONPES y CONFIS, relacionados con el mantenimiento, fortalecimiento, modernización o renovación de la flota aérea. En caso afirmativo, remita copia de la solicitud e igualmente remita el estado del trámite de dichos documentos actualmente." "49. ¿Cuáles han sido las razones financieras, administrativas y técnicas para que un CONPES/ con CONFIS para modernizar las capacidades militares desde el año 2023 no se haya podido aprobar, tal y como lo referenció en su red social X el presidente de la República Gustavo Petro." En atención a las preguntas 47, 48 y 49, el Gobierno Nacional sí ha solicitado la elaboración y expedición de documentos CONPES relacionados con el fortalecimiento, modernización y renovación de capacidades estratégicas de la Fuerza Pública, dentro de las cuales se incluyen las capacidades aéreas. En este contexto, el Documento CONPES 4155, aprobado en septiembre de 2025, constituye el principal marco de política pública orientado al fortalecimiento y renovación de la capacidad de superioridad aérea (ASA), el cual comprende la modernización de la flota aérea como parte de una visión estratégica de defensa nacional. Este documento se encuentra en etapa de ejecución de sus proyectos de inversión proyectados. Así mismo, el Documento CONPES 4187, aprobado en marzo de 2026, es el resultado de un proceso técnico de estructuración, articulación interinstitucional y priorización de necesidades que se adelantó desde octubre de 2025, en coordinación con la Fuerza Pública, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el cual incorpora dentro de su alcance el fortalecimiento de capacidades estratégicas para la seguridad pública; el cual incluye MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia PBX (57-601) 315 0111 Pública Reservada IGNET Página 39	Defensa 16 de abril de 2026 NO. RS20260416083758 componentes asociados al mejoramiento y la adquisición de capacidades aéreas en función del apoyo operacional y logístico. Este documento se encuentra actualmente en la etapa de estructuración y trámite de las vigencias futuras de los proyectos de inversión asociados. Respecto de la remisión de copia de las solicitudes elevadas para la estructuración de los CONPES y CONFIS me permito indicar que dicha información tiene carácter reservado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 1755 de 2015, en la medida en que se relaciona directamente con la planeación estratégica y la seguridad nacional. "50. Precisar si se ha contemplado la sustitución de aeronaves tipo Hércules C-130." "51. ¿Qué aeronaves están priorizadas para reemplazo inmediato por obsolescencia?" Ahora bien, en relación con el plan actual de modernización de la flota C-130 de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC), se informa que este se encuentra orientado a garantizar la continuidad de las capacidades de transporte aéreo pesado, enmarcado dentro del Libro de Capacidades Estratégicas 2042 – Versión 2, el cual proyecta la vida útil de estas aeronaves hasta el año 2042, razón por la cual no se proyecta la renovación de la flota a corto plazo, por lo anterior, en la actualidad se adelantan las acciones de sostenimiento y mantenimiento mayor ordenado por la casa fabricante, con el fin de extender su operatividad hasta el retiro progresivo de las aeronaves a medida que alcancen sus límites estructurales y operacionales, dados por manual. Sin embargo, se proyecta la pronta salida del C-130 FAC 1004, teniendo en cuenta que es la aeronave con menor cantidad de horas disponibles EBH (2.057) y que a la fecha se encuentra iniciando su proceso de baja. A medida que se materialicen los recursos de inversión necesarios para la adquisición de nuevas aeronaves de Transporte Táctico Militar Pesado (ATTMP), se irá proyectando la salida de las aeronaves con mayor nivel de obsolescencia dentro de la flota C- 130. Así mismo, la adquisición escalonada de nuevas aeronaves de transporte táctico pesado que permitan reemplazar dichas capacidades depende constantemente de la aprobación y disponibilidad presupuestal para proyectos de inversión. En este sentido, la Fuerza Aeroespacial Colombiana, desde el SIDEN y el proyecto de fortalecimiento de capacidades que inició en 2024, viene MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia PBX (57-601) 315 0111 Pública Reservada IGNET Página 40																																								

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

adelantando gestiones pertinentes, ante los entes competentes para lograr la aprobación de recursos que permitan iniciar la adquisición de Aeronaves de Transporte Táctico Militar Pesado, situación que se viene materializando en el año 2026, con la aprobación del trámite de 1,5 billones en vigencias extraordinarias para la adquisición de 02 aeronaves de Transporte de este tipo, que ayuden a garantizar la sostenibilidad y fortalecimiento de la capacidad de transporte aéreo pesado de la FAC más allá del 2042.

"53. ¿Qué programas de actualización tecnológica se están implementando para el personal de la FAC?"

La institución implementa programas de actualización tecnológica como el uso de simuladores de vuelo, el cual está orientado al fortalecimiento de competencias técnicas y operacionales como procedimientos de vuelo por instrumentos y operación de sistemas bajo condiciones normales y de emergencia, mediante entrenamiento teórico, garantizando la adecuada apropiación de conocimientos y el cumplimiento de los estándares de seguridad operacional establecidos institucionalmente.

"55. Remitir protocolos, manuales y lineamientos vigentes en materia de mantenimiento y seguridad aérea."

En respuesta a la pregunta número 55 se anexan los siguientes manuales, así:

- Manual Gestión de la Seguridad Operacional (MAGSO) Tercera Edición - 2025.
- Manual Mantenimiento Aeronáutico (MAMAE) Tercera Edición - 2025.

"57. ¿Existe un sistema de alertas tempranas sobre fallas recurrentes en aeronaves?"

A la fecha, la Fuerza Aeroespacial Colombiana cuenta con los siguientes sistemas y herramientas de análisis para la identificación de fallas recurrentes en aeronaves:

El sistema NARO-NASO de la Fuerza Aeroespacial Colombiana (FAC) hace parte del enfoque moderno de gestión de la seguridad operacional, orientado a la identificación temprana de riesgos antes de que se materialicen en incidentes o accidentes y funciona como sistema de alerta temprana.

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

Página | 41

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

El sistema ayuda a detectar riesgos latentes permitiendo identificar condiciones inseguras antes de que generen consecuencias, facilita el análisis de tendencias e identificación patrones recurrentes o fallas sistémicas, soporta la toma de decisiones al proporcionar información objetiva para implementar medidas correctivas y preventivas y reduce la probabilidad de accidentes al intervenir en etapas tempranas del riesgo, fortaleciendo las barreras de seguridad operacional.

El NARO-NASO es una herramienta estratégica de gestión del riesgo, que transforma la experiencia operacional diaria en conocimiento útil para anticiparse a los peligros y preservar la seguridad de las operaciones aéreas.

Adicionalmente, el sistema de Confiabilidad de la Fuerza, con su software APM Meridium, clasifica e identifica modos de falla que se presentan de forma recurrente y permite identificar tendencias por flotas, sistemas y aeronaves, con el objetivo de encontrar la causa raíz y los factores contribuyentes, a partir de lo cual se generan actividades de mantenimiento u operacionales tendientes a reducir o eliminar fallas recurrentes.

"58. Informar si existen auditorías, hallazgos o investigaciones relacionadas con el estado de la flota aérea durante las vigencias 2018 a 2026, por parte de la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación. Remitir copia de: informes de auditoría; Hallazgos fiscales; Investigaciones disciplinarias; Alertas internas; Informes de Control Interno."

En respuesta a la pregunta número 58, se informa que no se registran auditorías, hallazgos o investigaciones relacionadas con el estado de la flota aérea durante las vigencias 2018 a 2026, por parte de la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación.

"Con base en lo expuesto en el Consejo de Ministros del 24 de marzo de 2026, en el que se indicó que el documento CONPES sería aprobado por un valor aproximado de trece (13) billones de pesos, informe lo siguiente:

"59. La identificación y caracterización detallada de los proyectos de inversión que se prevé declarar de importancia estratégica en el marco del referido documento CONPES, indicando para cada uno: nombre del proyecto, código BPIN (si se encuentra registrado), entidad responsable, sector, horizonte de ejecución, costo total estimado, fuentes de financiación."

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

Página | 42

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

"60. La desagregación de los componentes, productos y entregables asociados a cada proyecto, discriminados por cada una de las instituciones de la Fuerza Pública (Ejército Nacional, Fuerza Aeroespacial Colombiana, Armada Nacional y Policía Nacional), precisando su alcance, cobertura, cronograma y población objetivo, cuando aplique."

"61. Los criterios técnicos, estratégicos, operacionales y financieros utilizados para la priorización de los proyectos, así como la metodología aplicada para su selección y jerarquización, incluyendo variables consideradas (riesgo, impacto, costo-beneficio, cierre de brechas, capacidades críticas, entre otros) y las instancias de validación interinstitucional que intervinieron en dicho proceso."

En virtud de lo manifestado por el Viceministerio de Estrategia y Planeación, de acuerdo con lo establecido en la Ley 1712 de 2014, sobre transparencia y acceso a la información pública nacional, en su Título III "Excepciones Acceso A La Información", la información solicitada en estas preguntas está exceptuada para su acceso por daño a los intereses públicos, al tratarse de asuntos de defensa y seguridad nacional, como lo señala el artículo 19 de la norma citada:

"Artículo 19. Información exceptuada por daño a los intereses públicos. Es toda aquella información pública reservada, cuyo acceso podrá ser rechazado o denegado de manera motivada y por escrito en las siguientes circunstancias, siempre que dicho acceso estuviere expresamente prohibido por una norma legal o constitucional:

a) La defensa y seguridad nacional;

b) La seguridad pública;

c) Las relaciones internacionales;

d) La prevención, investigación y persecución de los delitos y las faltas disciplinarias, mientras que no se haga efectiva la medida de aseguramiento o se formule plego de cargos, según el caso;

e) El debido proceso y la igualdad de las partes en los procesos judiciales;

f) La administración efectiva de la justicia;

g) Los derechos de la infancia y la adolescencia;

h) La estabilidad macroeconómica y financiera del país;

i) La salud pública.

PARÁGRAFO. Se exceptúan también los documentos que contengan las opiniones o puntos de vista que formen parte del proceso deliberativo de los servidores públicos."

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

Página | 43

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Por lo anterior, solamente se suministra la información susceptible de ser difundida frente a este tema, en los siguientes términos:

- En el marco de la estructuración del documento CONPES de declaratoria de importancia estratégica, me permito remitir la identificación y caracterización de los proyectos de inversión previstos, la cual se anexa en el cuadro correspondiente. Ahora bien, es importante precisar que el horizonte de ejecución de los proyectos de inversión se encuentra definido en un periodo de ocho años, en coherencia con el escenario de inversión consolidado por valor de 13 billones de pesos del Presupuesto General de la Nación.

Unidad ejecutora	BPIN	Nombre del proyecto	Total
Ejército Nacional	202500000043679	Fortalecimiento de la capacidad para el despliegue terrestre del Ejército Nacional.	\$ 183.941.043.918
	202600000010899	Fortalecimiento de la dotación de armamento y equipo especial para el soldado del Ejército Nacional.	\$ 1.615.552.234.410
	20260000001049905	Modernización del ecosistema de mando y control del Ejército Nacional.	\$ 593.800.829.957
	202600000010922	Optimización de la capacidad de despoje de artefactos explosivos del Ejército Nacional - Previo Concepto DNP (2027)	\$ 157.952.900.000
	202600000010900	Fortalecimiento de las capacidades de Inteligencia y Contrainteligencia del Ejército Nacional.	\$ 154.603.598.852
	202600000010897	Fortalecimiento de la capacidad de despliegue aéreo del Ejército Nacional.	\$ 3.023.122.860.251
	Total		\$ 5.728.973.467.388
Armada Nacional	2018011000290	Actualización de las capacidades ofensivas, de vigilancia y sistemas electrónicos para las unidades de la Armada Nacional.	\$ 208.882.000.200
	2018011000286	Fortalecimiento de la inteligencia naval a nivel nacional.	\$ 141.858.056.753
	2018011000311	Fortalecimiento de las redes de comunicaciones a nivel nacional.	\$ 120.000.000.000
	2018011000322	Fortalecimiento de las capacidades de guardacostas a nivel nacional.	\$ 132.300.000.000

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

Página | 44

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Unidad ejecutora	BPIN	Nombre del proyecto	Total
	2018011000327	Fortalecimiento de los medios navales para la protección de la soberanía nacional.	\$ 1.149.641.602.278
	2018011000334	Fortalecimiento de la infraestructura para el apoyo logístico en las operaciones militares a nivel nacional.	\$ 53.000.000.000
	2018011000372	Consolidación del componente de infantería de marina a nivel nacional.	\$ 242.400.000.000
	2018011000412	Fortalecimiento de medios e infraestructura de la aviación naval a nivel nacional.	\$ 1.329.057.116.279
	Total		\$ 3.377.138.775.510
Fuerza Aeroespacial Colombiana	2018011000337	Renovación y modernización del equipo aerónautico de la FAC a nivel nacional.	\$ 1.566.000.000.000
Policía Nacional	2018011000618	Fortalecimiento de las misiones aéreas policiales en el territorio nacional.	\$ 1.605.048.979.591
	2018011000632	Fortalecimiento de los equipos de armamento, seguridad y protección, orientados a consolidar la convivencia y seguridad ciudadana en el territorio nacional.	\$ 139.944.652.836
	2018011000709	Desarrollo tecnológico Policía Nacional.	\$ 207.667.594.062
	2018011000696	Mejoramiento de la movilidad estratégica, orientada al servicio de policía en el territorio nacional.	\$ 375.226.530.613
	Total		\$ 2.327.887.757.102
Total CONPES			\$ 13.000.000.000.000

Fuente: Viceministerio de Estrategia y Planeación

La priorización de proyectos bajo criterios técnicos, estratégicos, operacionales y financieros. En este sentido, se informa que dicho proceso se soporta en el Modelo de Planeación y Desarrollo de Capacidades de la Fuerza Pública, así:

a. Variables consideradas

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

Pública Reservada

Página | 45

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

c. Instancias de validación interinstitucional que intervinieron en el proceso

El proceso inició en mayo de 2025 con la construcción del proyecto en el marco del CIPE (Comisión Intersectorial de Proyectos Estratégicos) con participación de todas las Fuerzas Militares y la Policía Nacional, mediante personal oficial delegado y en articulación con el Ministerio de Defensa Nacional. Previo a la consolidación y definición de información, los insumos y propuestas surtieron filtros de validación de alto nivel, en respeto y cumplimiento de las líneas de mando militar y policial.

Las mesas técnicas se concentraron en: (i) las amenazas que deben ser contrarrestadas en seguridad pública; y (ii) la priorización de capacidades para su desarrollo operacional, táctico y estratégico. Posteriormente, el proyecto de fortalecimiento de capacidades estratégicas fue objeto de revisión y aprobación en la Comisión Intersectorial de Proyectos Estratégicos (CIPE), conforme a los protocolos aplicables, y continuó con la construcción del documento CONPES, en el cual, dadas las limitaciones de techos presupuestales, se priorizaron componentes de material y equipo estratégico necesarios para disponer de personal y unidades equipadas.

"63. ¿Qué meta o programa está incluido en el Plan Nacional de Desarrollo para la modernización de la flota aérea militar o el fortalecimiento de las capacidades logísticas y de transporte de las Fuerzas Militares? De ser así, ¿cuál es el nivel de ejecución de esa meta a la fecha?"

"68. ¿Qué indicadores de riesgo operacional y estado de la flota están incorporados en el Plan Estratégico Sectorial vigente del Ministerio?"

"69. ¿Cuál fue el comportamiento de esos indicadores en los veinticuatro meses anteriores al accidente?"

En atención a las preguntas 63, 68 y 69, relacionadas con la inclusión de metas en el Plan Nacional de Desarrollo, así como los indicadores de riesgo operacional y estado de la flota, se presenta la siguiente respuesta, así:

Plan Nacional de Desarrollo y nivel de ejecución: La información del avance en el cumplimiento de las metas y el seguimiento a los indicadores del Plan Nacional de Desarrollo es de acceso público a

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

Pública Reservada

Página | 47

Defensa

16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

través de la plataforma Sinergia 2.0 en el enlace <https://sinergia20app.dnp.gov.co>, dispuesta por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) para este fin.

Igualmente, en el Plan Estratégico Sectorial 2022-2026 se realiza seguimiento al indicador "Implementación del modelo de Planeación y Desarrollo por capacidades del Sector Defensa", modelo que se entiende como el conjunto de procesos, instancias, responsables y productos, que, de manera articulada y continua, traducen los lineamientos políticos y las prioridades estratégicas de defensa y seguridad en las capacidades requeridas para la proyección y desarrollo en el mediano y largo plazo de una estructura de fuerza flexible adaptable y sostenible y que, incluye, la planeación de necesidades relacionadas con adquisiciones, sostenimiento y fortalecimiento de las capacidades a través de sus componentes entre los cuales se incluyen los equipos.

Así las cosas, es preciso indicar que producto del seguimiento a la ejecución de este indicador cuya meta para el cuatrienio son 6 productos del modelo. A corte 2025, se presentaron dos proyectos enfocados en el fortalecimiento de las capacidades de las Fuerzas. El detalle de la información cuenta con carácter de reserva.

Para el caso de la Fuerza Aeroespacial Colombiana, es la siguiente:

- Alineación con Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026
- Transformación: 2. Seguridad humana y Justicia social.
- Catalizador: 7. Defensa integral del territorio para la protección de la soberanía, independencia, integridad territorial y del orden constitucional.
- Componente: b. Capacidades estratégicas para salvaguardar los intereses nacionales.

La adquisición de dos aeronaves de transporte táctico pesado se justifica desde un enfoque técnico como una intervención orientada a cerrar una brecha del 55 % en la capacidad de movilidad estratégica aérea, la cual limita el cumplimiento de metas asociadas al Plan Nacional de Desarrollo en materia de control territorial, seguridad pública y presencia institucional en zonas priorizadas. Esta restricción afecta la oportunidad en el despliegue de fuerzas, la sostenibilidad logística de las operaciones y la capacidad de respuesta en territorios con baja conectividad, impactando negativamente los indicadores de intervención estatal frente a economías ilícitas y criminalidad organizada. En este contexto, el fortalecimiento de esta capacidad se constituye en un habilitador

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Carrera 54 N° 26 – 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia

PBX (57-601) 315 0111

Pública Reservada

Página | 48



16 de abril de 2026

NO. RS20260416083758

Serie: Requerimientos/Requerimientos De Proposiciones A Debate Control Político

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL
Carrera 54 N° 26 - 25 CAN, Bogotá D.C., Colombia
PBX (57-601) 315 0111

Publica Reproduce



Página | 53

- RESPUESTA DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA AL CUESTIONARIO DE LA PROPOSICIÓN No. 31 de 2026:



80013
Bogotá D.C.

Central de Datos de la República // SCID 20-04-2026 16:28
Al Comandante Cite Este No.: 2024EE00080608 Folio 0 REPUBLICA FAKO
ORIGEN: REE3 UNIDAD DE APOYO TECNICO AL GOBIERNO DE GUAYANA FRANCESA (CAMPO
BES1 UNO) NUESTRO CORREO: CORREO@MAGRA.GUAYANA.FRANCAIS/GOBIERNO DE LA REPUBLICA
ASUNTO: RESPUESTA A CONSULTA; DEBATE DE CONTROL POLITICO SOBRE LA PROPOSICION 21
085

2024EE00080608

Doctora
MAGDA LORENA TORRES BOCANEGRA
Secretaria Comisión Segunda Cámara de Representantes
Comision_segunda@camara.gov.co
Ciudad

Asunto: Respuesta cuestionario, debate de control político sobre la proposición 31, SIGEDOC 2026ER0083081.

Cordial saludo,

En atención al cuestionario formulado para el debate de control político de la proposición descrita en el asunto, me permito informar que la Contraloría Delegada para el Sector Defensa y Seguridad, remite respuesta a la pregunta número 58 del cuestionario, bajo radicado SIGEDOC 2026IF0043586, anexo a esta comunicación.

Reiteramos nuestro compromiso de atender sus requerimientos dentro de nuestras competencias institucionales de la entidad, para lo cual ponemos a su disposición los servicios de la Unidad de Apoyo Técnico al Congreso de la Contraloría General de la República.

Cordialmente

NIVALDO HERNÁN ONATRA CAMPO
Jefe Unidad de Apoyo Técnico al Congreso.

Proyección: Esteban Mojica Beltrán- Unidad de Apoyo Técnico al Congreso
Anexo: (1) Un archivo en formato PDF
✓ 2028IE0043596

Carrera 69 No 44 - 35 Piso 3 de Bogotá - Colombia · Código Postal 111071 · PBX 5187000
con@contraloria.gov.co · www.contraloria.gov.co · Bogotá D. C., Colombia



89111

Bogotá D.C.

Doctor
NIIVALDO HERNÁN ONATRA CAMPO
Jefe Unidad de Apoyo Técnico al Congreso
Contraloría General de la República

Asunto: Respuesta preguntas debate proposición 31 de 2026

Respetado doctor Onatra:

Con el fin de dar respuesta a la pregunta No 58 del cuestionario remitido al Ministerio de Defensa sobre mantenimiento de aeronaves, dentro del debate de control político sobre el accidente de la aeronave C-130 Hércules de matrícula FAC 1016, se remite relación de los informes y hallazgos realizados por la Contraloría Delegada del Sector Defensa y Seguridad desde el año 2018 a 2025.

2018

EJERCITO NACIONAL

Hallazgo No 1 Calculo Vida Útil Aeronaves

El Instructivo No. 3, 2 de diciembre de 2015 de la Contraloría General de la Nación en el numeral 1.9.6 Existencia real de bienes, derechos y obligaciones y documentos soportes idóneos, expresa: "Las entidades adelantarán las acciones administrativas y operativas que permitan determinar la veracidad de los saldos presentados en los estados contables o estados financieros relacionados con los bienes, derechos y obligaciones y la existencia real de los mismos, de acuerdo a lo establecido en los artículos 1.9.6.1 Existencia real de bienes, derechos y obligaciones; 3.2.12- reconocimiento de estimaciones; 3.2.13 Actualización de los valores; 3.2.15 Depuración contable permanente y sostenible 3.2.3.1 Soportes documentales, para el procedimiento para la evaluación del control interno contable anexo a la Resolución 193 de 2011".

El CENAC AVIACIÓN en la determinación de saldos iniciales para el equipo aeronáutico tomó los avalúos realizados bajo la metodología Fito Corvini (Directiva 136/2014), para los años 2013, 2014, 2015 y 2016 donde la fuente de información para los precios de referencia tomados no es confiable en su aplicación y resultados. Situación que fue objetada por este Ente de Control en la vigencia 2016.



La Política No. 1 "Propiedades, Planta y Equipo", expedida por el Ministerio de Defensa, adoptada por la Resolución 9528 de 2017 del Ministerio de Defensa, establece que la vida útil de una propiedad, planta y equipo es el período durante el cual se espera utilizar el activo por parte del Ministerio de Defensa y Policía Nacional, por lo tanto, la estimación de la vida útil de un activo se efectuará con fundamento en la experiencia que la entidad tenga con activos similares.

Así mismo, la política en el numeral 4.1.4 VIDA ÚTIL, establece que en circunstancias y condiciones normales sugiere aplicar para equipo de transporte aéreo el rango entre 2 y 90 años (según sus componentes).

Para la determinación de las vidas útiles, de las Propiedades, Planta y Equipo, la Central Administrativa y Contable Especializada de Aviación, CENAC de Aviación, solicitó la asignación de tiempos de vida útil del equipo aeronáutico a la División de Aviación Asalto Aéreo, con el siguiente resultado:

Tabla No.6
VIDAS UTILES AERONAVES

FLOTA	AÑOS PROMEDIO EDAD AERONAVE	AÑOS EXPECTATIVA DE VIDA ÚTIL
HUEY II	48	80
Berl 212 / UH1-N	48	50
CG-212	42	50
King C-90	40	50
TC-690	37	40
TC-900	37	40
TG-1000	36	40
King B-200	26	35
Antonov AN-32	26	40
Mi-17 TV / Mi-17 MD / Mi-17 V5	14	40
UH60L	13	35
King B-300	10	30
CARAVAN C-208	6	45
57B	4	35
King 200	20	35

Fuente: Plan Maestro de Flota

En el seguimiento realizado a saldos iniciales de la Cuenta 165502 Armamento y Equipo Reservado, se analizó mediante selectiva, las plantillas aplicadas de acuerdo a los procedimientos establecidos conforme al instructivo 002 de 2015, expedido por la Contaduría General de la Nación, donde se evidenció que no existe certeza ni documentos que aclaren la aplicación de dichos valores en las establecidas por los técnicos aeronáuticos, donde no se tuvieron en cuenta la edad y el tiempo de uso que se les ha dado a las aeronaves, como se refleja en los siguientes casos.

CONTRALORÍA
General de la República

VIDA ÚTIL SEGÚN ALTERNATIVA				
FLOTA	VIDA ÚTIL APLICADA SEGÚN ALTERNATIVA 1	VIDA ÚTIL APLICADA SEGÚN ALTERNATIVA 2	VIDA ÚTIL APLICADA SEGÚN ALTERNATIVA 3	DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AÉREO
HUEY II	-	56 AÑOS (Aplicada a 9 aeronaves)	52 Y 55 AÑOS (Aplicada a 14 aeronaves)	12 AÑOS DE VIDA ÚTIL REMANENTE
BELL 212/UH1-N	-	-	44 AÑOS (Aplicada a 15 aeronaves)	4 AÑOS DE VIDA ÚTIL REMANENTE
ANTONOV AN-32	-	34 AÑOS (Aplicada a 1 aeronave)	34 AÑOS (Aplicada a 1 aeronave)	14 AÑOS DE VIDA ÚTIL REMANENTE
MI-17 IV/MI-17 MD/MI-17 VS	-	21 AÑOS (Aplicada a 4 aeronaves)	33, 31, 29 Y 26 AÑOS (Aplicada a 17 aeronaves)	26 AÑOS DE VIDA ÚTIL REMANENTE
UH60L	-	21 AÑOS (Aplicada a 5 aeronaves)	35 AÑOS (Aplicada a 48 aeronaves)	22 AÑOS DE VIDA ÚTIL REMANENTE
CARAVAN C-208	-	-	38, 41 Y 42 (Aplicada a 6 aeronaves)	39 AÑOS DE VIDA ÚTIL REMANENTE
TURBO COMMANDER 690	40 AÑOS (Aplicada a 1 aeronave)	-	35 AÑOS (Aplicada a X aeronaves)	9 AÑOS DE VIDA ÚTIL REMANENTE
KING 200	-	20 AÑOS (Aplicada a 1 aeronave)	21 Y 36 AÑOS (Aplicada a 2 aeronaves)	15 AÑOS DE VIDA ÚTIL REMANENTE

Fuente: Equipo auditor

De otra parte, el Plan Maestro de Flota PMF, Proyección Estratégica para las aeronaves de ala rotatoria del Ejército Nacional, elaborado por los Departamentos de Logística de Aviación (DOLAV), Planeación Estratégica (DEPLA) y la Oficina de Seguimiento, Evaluación y Proyección (SEGEP) de la División de Aviación Asalto Aéreo del Ejército, realizó un ejercicio de análisis metodológico para plantear una Proyección Estratégica para las aeronaves de ala rotatoria, el cual propone un plan estratégico presupuestal de inversión, que busca el sostenimiento y fortalecimiento de las capacidades adquiridas, alineado con el Plan Estratégico de Transformación del Ejército del Futuro (PETEF).

Estudio que permitió determinar los años de operación, mantenimiento, retiro, servicio de extensión de vida útil o nuevas adquisiciones de ser necesario.

En el Vida Útil de las Aeronaves, literal D. Factor Económico, del documento en mención, en uno de sus apartes resalta que como producto de la investigación realizada para este ejercicio, la vida útil de las aeronaves de la Aviación del Ejército resulta afectada por el factor logístico principalmente, donde la primera flota con esta afectación es la de UH-1N, ya que a la fecha el fabricante manifiesta que dejará de producir componentes para esta aeronave, debido a la edad de la flota.

En la siguiente Tabla del documento señalado, se estiman las horas límite de vida de las siguientes aeronaves:

CONTRALORÍA
General de la República

Tabla No.8 ANÁLISIS VIDAS ÚTILES AERONAVES				
FLOTA	HORAS ACTUALES	HORAS LÍMITE DE VIDA	REMANENTE	VIDA ÚTIL EN AÑOS (Tomando 27 horas de vuelo por mes)
UH-60L	7.152	17.476	10.324	31 AÑOS
UH-1N	15.592	17.212	1.620	5 AÑOS
UH-1H	13.857	20.547	6.690	20 AÑOS
MI-17	6.979	13.135	6.156	19 AÑOS

Fuente: Equipo auditor

Situación que afectó el registro contable del gasto, como consecuencia del recálculo de la depreciación al aplicar las alternativas I y III, así como la Cuenta 314506 Impactos por Transición al Nuevo Marco de Regulación – Propiedades, Planta y Equipo, generando incertidumbre en la razonabilidad y veracidad de la información registrada en la Cuenta 165502 Armamento y Equipo Reservado, afectando los saldos a 31 de diciembre de 2018.

Hallazgo No. 9 BIENES EN PODER DE TERCEROS - CENAC AVIACIÓN

El Instructivo No.3 del 9 de diciembre de 2015 de la Contaduría General de la Nación en el numeral 1.2.6 Existencia real de bienes, derechos y obligaciones y documentos soportes idóneos, expresa: "Las entidades adelantarán las acciones administrativas y operativas que permitan determinar la veracidad de los saldos presentados en los estados contables o estados financieros relacionados con los bienes, derechos y obligaciones y la existencia de documentos soportes idóneos, y en los numerales 3.2.11 Individualización de bienes, bienes derechos y obligaciones; 3.2.12- reconocimiento de estimaciones; 3.2.13 Actualización de los valores; 3.2.15 Depuración contable permanente y sostenible 3.2.3.1 Soportes documentales, del procedimiento para la evaluación del control interno contable anexo a la Resolución 193 de 2016 según aplique".

Numeral 1 del Artículo 26 de la Ley 80 de 1993, que establece el principio de responsabilidad de los servidores públicos y artículo 110 del Decreto 1510 de 2013 riesgos que deben cubrir las garantías en la contratación.

CONTRALORÍA
General de la República

La transacción MBLB ejecutada en el sistema de información SAP-SILOG, reporta los bienes en poder de terceros, de la cual se tomó una muestra de los que se encuentran en el exterior por garantías o por reparación, que según lo informado por la CENAC AVIACIÓN se encuentran cubiertos por un contrato.

El CENAC Aviación registró en la cuenta 151409 Materiales y Suministros – Repuestos, el elemento POWER UNIT, GAS TURBINE ENGINE, identificado con la serie SP-E000766 por \$437.165.173, el cual al cierre de la vigencia 2018, se encontraba en el exterior por garantía en poder de terceros, sobreestimando la cuenta en este valor y subestimando la cuenta 153032 En Poder de Terceros – Repuestos, la cual representa el valor de los diferentes inventarios, que se encuentran en poder de terceros, pero cuyos riesgos y beneficios inherentes a la propiedad del activo no han sido transferidos sustancialmente.

No obstante lo anterior se debe tener en cuenta que los contratos y sus garantías tienen una vigencia, la cual expira una vez termina el mismo, por lo tanto esos repuestos que se encuentran en poder de terceros superando tres (3) vigencias, quedan expuestos a riesgos de pérdida o deterioro, no cubiertos por garantías, debido a que los contratos se encuentran cancelados y terminados. Esta situación se origina por debilidades en los controles administrativos en el manejo de bienes.

Hallazgo No. 40 REGISTROS SAP CONTRATOS 216-CENAC AVIACIÓN- 2018 Y 399-CENAC AVIACIÓN- 2017.

Directiva Permanente No 24 del 13 de julio de 2017, del Ministerio de Defensa Nacional: Estandarización de los procedimientos del modelo de mantenimiento aeronáutico en SILOG.

Directiva Permanente No 009 del 14 de febrero de 2018 del Ministerio de Defensa Nacional: Lineamientos para el registro de información de costos de adquisición, operación y sostenimiento de equipos aeronáuticos en SILOG.

CONTRALORÍA
General de la República

Formato Mantenimiento Reparables del 4 de junio de 2015, emitido por el Ejército Nacional, a través del cual se establece que se debe crear una orden de mantenimiento cuando se va a realizar la reparación externa de un reparable, la cual se debe cerrar una vez el componente se haya actualizado a estatus de servicial.

Mediante el contrato No 216 de 2018, cuyo objeto era la adquisición de repuestos aeronáuticos y servicios de mantenimiento para equipo de navegación y transporte para los helicópteros UH-1N y UH1HII (HUEY II), se realizó el EXCHANGE (intercambio de componentes)* del ClyderHydAssy con los siguientes números de serie: 341ACDFG, 931ACEFG, 901ABCEG, 1768ACEFG y 895ACD. Estos reparables se cambiaron por otros componentes con overhaul, con los siguientes números de serie:

Tabla No.28 CLYDERHYDASSY		
NUMERO DE SERIE ANTERIOR	NUMERO DE SERIE ENTREGADO	AERONAVE INSTALADO
341ACDFG	1670 ACDF	EJC 4231
931ACEFG	1223 ACDFG	EJC 4207
901ABCEG	1605 ACDFG	EJC 4231
1768ACEFG	1533ACDFG	EJC 4213
895ACD	2308ACDFG	EJC 4207

Fuente: equipo auditor

Teniendo en cuenta que esos componentes se entregaron en EXCHANGE al contratista, en SAP se dieron de baja el 11 de diciembre de 2018, sin embargo, en esa misma fecha se registra en SAP una orden de mantenimiento para realizar overhaul a esos componentes; situación que el Ejército justificó señalando que de acuerdo con sus procedimientos cada vez que se deba realizar un mantenimiento, se debe crear una orden de mantenimiento en SAP.

 CONTRALORÍA General de la República Se observa que los procedimientos que establecen esta obligación son anteriores a la fecha de registro, es decir, que la creación de la orden de mantenimiento se debió realizar con anterioridad al registro de la baja, teniendo en cuenta que esos elementos por el momento en que se hizo la orden de mantenimiento no eran de propiedad del Ejército, pues se intercambiaron con el contratista por otros componentes. 4 Numeral 6.4 Capítulo VI. Circular Informativa Procedimiento para la Elaboración del Manual General de Mantenimiento para Empresas Comerciales de Transporte Aéreo Regular y no Regular (RAC, Parte 4º Cap. VI y VI). Amdulfo Ch. 02 de junio de 210, página 29. Recuperado http://www.aerocivil.gov.co/autoridad-de-la-aviacion-civil/biblioteca-tecnica/Circulares%20informativas/CI-5103-002-010.pdf Por otro lado, dentro del contrato No 399 de 2017, también se realizó EXCHANGE del componente TRANSMITTER FUEL FLOW con número de serie CM0131 por el componente con número de serie CM0635, el 24 de abril de 2018. No obstante, esta situación, dentro de los registros contables de bienes en poder de terceros, el componente con serie CM0131, se encuentra registrado en esa cuenta de orden, a pesar de que este componente ya no es de propiedad del Ejército. Esta situación se genera por desconocimiento de los procedimientos para llevar el control en SAP de los mantenimientos de los componentes aeronáuticos y conlleva a que la información registrada en SAP no sea coherente con la realidad y no sea confiable. 2020 POLICIA NACIONAL HALLAZGO No. 19 - RECEPCIÓN E INGRESO A ALMACEN DE BIENES CONTRATO No 05-2-16986-19. (P-D) Numerales 1, 2, 4, 5 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993: Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales: Exigirán del contratista la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado. Igual exigencia podrán hacer al garante. Adelantarán las gestiones necesarias para el reconocimiento y cobro de las sanciones pecuniarias y garantías a que hubiere lugar. Artículo 84 de la Ley 1474 de 2011: Facultades y deberes de los supervisores y los interventores. La supervisión e interventoría contractual implica el seguimiento al ejercicio del cumplimiento obligacional por la entidad contratante sobre las obligaciones a cargo del contratista. Los interventores y supervisores están facultados para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual, y serán responsables por mantener informada a la entidad contratante de los hechos o circunstancias que puedan	 CONTRALORÍA General de la República constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles, o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato, o cuando tal incumplimiento se presente. Decreto 1068 de 2015 ARTÍCULO 2.8.1.7.3.1. Reservas presupuestales y cuentas por pagar. A través del Sistema Integrado de Información Financiera SIIF Nación se definirán, cada vigencia y con corte a 31 de diciembre de la vigencia fiscal anterior, las reservas presupuestales y cuentas por pagar de cada una de las secciones del Presupuesto General de la Nación. Las reservas presupuestales corresponderán a la diferencia entre los compromisos y las obligaciones, y las cuentas por pagar a la diferencia entre las obligaciones y los pagos. ARTÍCULO 2.8.1.7.3.2. Constitución de reservas presupuestales y cuentas por pagar. A más tardar el 20 de enero de cada año, los órganos que conforman el Presupuesto General de la Nación constituirán las reservas presupuestales y cuentas por pagar de la respectiva sección presupuestal correspondientes a la vigencia fiscal anterior, de conformidad con los saldos registrados a 31 de diciembre a través del Sistema Integrado de Información Financiera SIIF Nación. En dicho plazo, solo se podrán efectuar los ajustes a que haya lugar para la constitución de las reservas presupuestales y de las cuentas por pagar, sin que en ningún caso se puedan registrar nuevos compromisos ni obligaciones. Cumplido el plazo para adelantar los ajustes a que hace mención el inciso primero del presente artículo y constituidas en forma definitiva las reservas presupuestales y cuenta por pagar a través del Sistema Integrado de Información Financiera SIIF Nación, los dineros sobrantes de la Nación serán reintegrados por el ordenador del gasto y el funcionario de manejo del respectivo órgano a la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, dentro del mismo plazo. Las cuentas por pagar y las reservas presupuestales que no se hayan ejecutado a 31 de diciembre de la vigencia en la cual se constituyeron, expiran sin excepción. En caso de que la entidad mantenga recursos de la Nación por este concepto deben reintegrarse por el ordenador del gasto y el funcionario de manejo del respectivo órgano a la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, dentro de los primeros cinco (5) días del mes siguiente a la expiración de estas. Artículo 113 Del Decreto 111 de 1996. Los ordenadores y pagadores serán solidariamente responsables de los pagos que efectúen sin el lleno de los requisitos legales. La Contraloría General de la República velará por el estricto cumplimiento de esta disposición (Ley 38/89, artículo 62. Ley 179/94 y artículo 71). Artículo 89. Estatuto Orgánico de Presupuesto -. Las apropiaciones incluidas en el Presupuesto General de la Nación son autorizaciones máximas de gasto que el Congreso aprueba para ser ejecutadas o comprometidas durante la vigencia fiscal respectiva.
 CONTRALORÍA General de la República Después del 31 de diciembre de cada año estas a autorizaciones expiran y, en consecuencia, no podrán comprometerse, adicionarse, transferirse ni contracreditarse. Al cierre de la vigencia fiscal cada órgano constituirá las reservas presupuestales los compromisos que al 31 de diciembre no se hayan cumplido, siempre y cuando sean legalmente contraídos y desarrollen el objeto de la apropiación. Las reservas presupuestales sólo podrán utilizarse para cancelar los compromisos que les dieron origen. Igualmente, cada órgano constituirá al 31 de diciembre del año cuentas por pagar con las obligaciones correspondientes a los anticipos pactados en los contratos y a la entrega de bienes y servicios. El Gobierno Nacional establecerá los requisitos y plazos que se deben observar para el cumplimiento del presente artículo (Ley 38/89, artículo 72, Ley 179/94, artículo 38, Ley 225/95, artículo 8o.). Numeral 1.1. del artículo 8 y numerales 2,3,4, y 6.1 del artículo 15 de la Resolución No. 04935 de 12 diciembre de 2013, "Por la cual se expide el Manual Logístico de la Policía Nacional": BIENES QUE DEBEN FIGURAR EN LOS INVENTARIOS: Los bienes en los almacenes de las unidades policiales deben encontrarse ubicados y clasificados en nuevos, reintegrados inservibles o reintegrados en buen estado; así mismo, los inventarios deben estar clasificados teniendo en cuenta los sitios de almacenamiento o de ubicación física que se relacionan a continuación: 1.1 Principal de almacén. En esta bodega se encuentran los bienes muebles de consumo y devolutivos nuevos, adquiridos a cualquier título, de utilización futura en desarrollo del cometido estatal. Artículo 15º ENTRADA DE BIENES: Se define como la acción que determina el ingreso físico y real de los bienes al almacén, según la naturaleza del bien y el mecanismo de adquisición. (...) 2 Excepciones. No ingresarán al almacén los bienes que, por su volumen, peso, fragilidad y demás especificaciones especiales, sea más conveniente y económico recibirlos directamente en su lugar de instalación y utilización. En estos casos se coordinará la acción de recepción entre el almacenista, el proveedor, el usuario, el supervisor del contrato y técnico en la materia, si el bien así lo requiere. Igualmente ocurrirá con los bienes que por las condiciones geográficas de contratación sea necesario recibirlos en el lugar de destino, para lo cual el jefe de la dependencia certificará el recibido a satisfacción, verificando que la cantidad, calidad, marca, unidad de medida, importe y fechas de vencimiento (que no sean inferiores con las necesidades de consumo de la unidad) estén de acuerdo con el contrato. 3 Objetivos de la entrada de bienes. De conformidad con los principios básicos de administración y almacenamiento o bodegaje, el ingreso de bienes se realiza para:	 CONTRALORÍA General de la República - Confrontar las especificaciones de los bienes como cantidad, peso, unidades de medida, dimensiones, marcas, modelos, calidades, etc. - Dar conformidad de recibo a satisfacción. - Efectuar registros matemáticos, contables y computarizados. 4 Legalización de las entradas. El ingreso de los bienes debe estar respaldado por la orden de entrada elaborada por el almacenista, soportada por los documentos que den origen a la operación. Para los registros de almacén, la operación de recepción se considerará perfeccionada cuando los elementos se reciban o se den por recibidos y se produzca el documento de entrada, independiente que el pago de los mismos esté o no realizado. Copia de la misma o relación de los documentos generados por el sistema debe ser tramitada al Grupo de Contabilidad con el reporte diario de almacén y con el lleno de los requisitos. Cuando la unidad policial cuenta con un software integral, el envío de la copia del reporte diario del almacén, al Grupo de Contabilidad, debe ser omitido teniendo en cuenta que este reporte es automático, ya que al hacer el ingreso al sistema el Grupo de Contabilidad puede consultarlo, en cumplimiento a lo establecido en la Ley 594 de 2000, Ley General de Archivos. 6 Clasificación de las entradas. De acuerdo con el acto que genere el ingreso de los bienes, estas se pueden clasificar en: 6.1 Contrato. Cuando por características y especificaciones técnicas se estipule en los contratos el control de la calidad mediante ensayos o pruebas de funcionamiento e instalación, la recepción de estos bienes se realizará en el almacén o en las dependencias a título de depósito mientras se conoce el resultado de las pruebas requeridas. Las anomalías deben informarse de inmediato por el almacenista y el supervisor del contrato al ordenador del gasto, para exigir al contratista el cumplimiento estricto de lo pactado en el contrato. El recibido a satisfacción técnico se requiere como medio para garantizar la calidad de los bienes adquiridos, dependiendo de las características y complejidad de los mismos. Este recibido a satisfacción técnico se determinará en la siguiente forma: - Por detallada observación física del bien y prueba de funcionamiento, con la presencia del proveedor, el usuario, el supervisor del contrato y el técnico especializado designado para el efecto. De esta diligencia se levantará acta firmada por los participantes y se entregará al almacenista. - Las cantidades a ingresar son responsabilidad del almacenista. La Dirección Antinarcóticos suscribió el contrato interadministrativo No 05-2-16986-19 con la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana CIAC, cuyo objeto era: "Suministro de repuestos y accesorios aeronáuticos para las aeronaves de propiedad de la Policía Nacional, tripuladas y no tripuladas del área de aviación policial-Dirección de Antinarcóticos y las que estén al servicio de la misma". La cláusula octava del contrato establece: sitio de entrega de los elementos se señaló: "Entrega en el exterior. Los repuestos aeronáuticos que debido a sus condiciones especiales se requieran para el mantenimiento de motores y trenes de aterrizaje de las aeronaves, podrán recepcionarse directamente en el lugar de instalación, previa solicitud

CONTRALORÍA
General de la República

del grupo de mantenimiento, informe técnico de las estación reparadora, para lo cual se deberá adelantar la recepción bajo la plena coordinación entre el almacenista aeronáutico, el proveedor, el usuario, el supervisor del contrato, técnico en la materia y demás personal que designe el Jefe del Área de Aviación Policia.”

En desarrollo del contrato, se realizó pedido de dos PROPELLER ASSY OVERHAUL. P/N 802255-1 a través de las solicitudes de pedido No 12 y 15. Estos elementos tienen constancia de recibo a satisfacción, a través del documento del mismo nombre, de fecha 27 de diciembre de 2019, en la que se señaló:

“Recepción de los bienes: Mediante acta de recepción de bienes No 013 de fecha 27 de diciembre de 2019, el almacenista efectuó la recepción y verificación de los mismos.”

En la página cinco del documento en mención se relacionan los elementos PROPELLER ASSY OVERHAUL. P/N 802255-1 S/N 88020 y S/N 871203, correspondientes a los pedidos 12 del 14 de noviembre y 15 de 20 de diciembre de 2019, por valor de \$2.083.214.800 y \$1.836.251.082 cada una, respectivamente.

La CIAC presentó facturas No 768247 y 768238 de 27 de diciembre de 2019 por estos elementos, las cuales tienen las órdenes de pago presupuestal SIF No 4819220, 5246620 del 17 de enero de 2020 y 20 de enero de 2020, respectivamente.

El equipo auditor solicitó a través del oficio No 15, copia de las actas de recepción de los bienes adquiridos a través de este contrato y copia de la declaración de importación de las PROPELLER ASSY OVERHAUL. P/N 802255-1 S/N 88020 y S/N 871203, la entidad adjuntó las actas de recepción tanto las recibidas en Colombia como en el extranjero. Dentro de estas se encontraba el acta No 003/2019 de fecha 21 de diciembre de 2019, realizada en Bangor MN, Estados Unidos, suscrita por el Director Logístico Fastool INC, Regional Manager para Latino América de la Estación Reparadora C61 Aerospace y el Supervisor de Abastecimiento actuando en calidad de Supervisor del Contrato Interadministrativo.

Respecto a las declaraciones de importación se allegaron las declaraciones No 032020000444901-1 y 032020000458702-3 del 3 de abril de 2020. Por otro lado, el proveedor del componente, mediante oficio de fecha 10 de febrero de 2020, informa a la CIAC que: “En referencia al contrato No 4500006289 que ampara la compra en condición Overhaul de 01 EA Conjunto de Hélice PN 802255-1 SN 880202 contrato No 4500006289, nos permitimos comunicarle que la estación reparadora C&L Aerospace, nos informó según documento fecha del día de hoy que no ha podido despachar este componente debido a que, durante el procedimiento de inspección final después de completar todos los trabajos, se encontró que uno de los subconjuntos falló la inspección. El procedimiento de reparación solo puede ser realizado por el OEM Hamilton Sundstrand.

De acuerdo con la documentación verificada, se observa que se dio recibido a satisfacción, ingreso al almacén y se pagaron estos dos elementos, pese a que físicamente no se habían recibido, ya que el acta No 003/2019 fue solamente una verificación de la existencia, condición física de los componentes aeronáuticos, que no cumpla con las condiciones de

CONTRALORÍA
General de la República

Nota 2: El precio de la nueva condición; estará sujeto a la condición del componente en el mercado y la disponibilidad del mismo. Lo cual está sujeto a autorización del supervisor del contrato y debidamente justificadas por el contratista.”

A través de la Factura 53018 del 22 de noviembre de 2019, se cobran los siguientes bienes en condición de overhaul, al mismo precio establecido contractualmente para esos mismos componentes en condición nuevos:

BEARING P/N 358360-5 AERONAVE C-26 EN CONDICIÓN DE OVERHAUL VALOR UNITARIO \$662.807. Autorización No 01-S 2019 106409 ARAVI/GUAP 29- 25. (FACTURA LOTE 941 RECIBIDO A SATISFACCION S/N 2-9020445197. CANTIDAD 1

BEARING P/N 358361-1 AERONAVE C-26 EN CONDICIÓN DE OVERHAUL VALOR UNITARIO \$9.371.664. Autorización No 01-S 2019 106409 ARAVI/GUAP 29-25.(FACTURA LOTE 941 RECIBIDO A SATISFACCION S/N 6-02330-538). CANTIDAD 1

3DR TURBINE WHEEL P/N 3103838-1. AERONAVE C-26 EN CONDICIÓN DE OVERHAUL VALOR UNITARIO \$112.633.073. Autorización No 01-S 2019 106409 ARAVI/GUAP 29-25. (FACTURA P/N 3103838-2 LOTE 941 RACIBIDO A SATISFACCION S/N 060134512303) CANTIDAD 1.

OIL TUBE SHIELD P/N 896105-4. AERONAVE C-26 EN CONDICIÓN DE OVERHAUL VALOR UNITARIO \$3.226.444. Autorización No 01-S 2019 106409 ARAVI/GUAP 29-25. (FACTURA LOTE 941 RECIBIDO A SATISFACCION 1173267) CANTIDAD 1.

Pese al cambio de condición, no se evidenciaron los documentos que prueben que se hicieran las aprobaciones por parte del supervisor del contrato y que justificara que los precios cobrados fueron los mismos de componentes en condición nuevo. Situación que se origina por deficiencias en la supervisión y que puede generar una gestión fiscal ineficiente.

2021

FUERZA AEROESPACIAL

Hallazgo No. 6. Materiales Dañados en Cuentas de Orden (A)

El Manual de Procedimientos Administrativos y Financieros para el Manejo de Bienes del Ministerio de Defensa Nacional, en su numeral 4.2.1.9 Retiro de Reparables Dañados (en condición condenado), establece: “Cuando los elementos reparables sean retirados del servicio por encontrarse dañados y su evaluación determine ser condenado, por control se deberá tramitar como soporte la correspondiente Resolución y acta de retiro firmada por el ordenador de gasto, para la reversión de las cuentas de orden y salida del almacén respectivo...”

El artículo 10 de la Resolución 9041 de 2018 del Ministerio de Defensa, establece la obligación de constituir e integrar los Subcomités de Sostenibilidad Contable de cada una de las Unidades Ejecutoras del Ministerio de Defensa Nacional. Asimismo, en el artículo 11

CONTRALORÍA
General de la República

recepción establecidas tanto en el Manual Logístico y en el contrato, ya que requería de informe técnico de la estación reparadora y coordinación entre el almacenista aeronáutico, el proveedor, el usuario, el supervisor del contrato, técnico en la materia.

Estas situaciones se originan por deficiencias en la supervisión contractual y puede generar una gestión fiscal ineficiente e impacta los inventarios (cuenta contable 151409-Repuestos) y la constitución del rezago presupuestal de la entidad en un valor de TRES MIL NOVECIENTOS DIECINUEVE MILLONES TRESCIENTOS SETENTA Y CINCO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y DOS PESOS \$3.919.375.882, ya que subestima el valor de la reserva y sobreestima el valor de las cuentas por pagar. Hallazgo con presunto alcance disciplinario y penal.

HALLAZGO No. 26 - PRECIO DE LOS BIENES EN CONDICIÓN DE OVERHAUL CONTRATO No 05-2-16986-19.

Numerales 1, 2, 4, 5 del artículo 4 de la Ley 80 de 1993: Para la consecución de los fines de que trata el artículo anterior, las entidades estatales: Exigirán del contratista la ejecución idónea y oportuna del objeto contratado. Igual exigencia podrán hacer al garante. Adelantarán las gestiones necesarias para el reconocimiento y cobro de las sanciones pecuniarias y garantías a que hubiere lugar.

Artículo 84 de la Ley 1474 de 2011: Facultades y deberes de los supervisores y los interventores. La supervisión e interventoría contractual implica el seguimiento al ejercicio del cumplimiento obligacional por la entidad contratante sobre las obligaciones a cargo del contratista.

Los interventores y supervisores están facultados para solicitar informes, aclaraciones y explicaciones sobre el desarrollo de la ejecución contractual, y serán responsables por mantener informada a la entidad contratante de los hechos o circunstancias que puedan constituir actos de corrupción tipificados como conductas punibles, o que puedan poner o pongan en riesgo el cumplimiento del contrato, o cuando tal incumplimiento se presente.

La Dirección Antinarcóticos suscribió el contrato interadministrativo No 05-2-16986-19 con la Corporación de la Industria Aeronáutica Colombiana CIAC, cuyo objeto era: “Suministro de repuestos y accesorios aeronáuticos para las aeronaves de propiedad de la Policía Nacional, tripuladas y no tripuladas del área de aviación policial-Dirección de Antinarcóticos y las que estén al servicio de la misma”.

Nota 1 del Ítem 6 del Anexo 2.1. denominado CONDICIONES TECNICAS MINIMAS REQUERIDAS: “Variación de precio por condición diferente de NUEVO OEM. En el evento en que el contratista requiera cambio de condición de un elemento nuevo a OVERHAUL, NUEVO NEWSUPPLUS, NUEVO PMA, o USADOS SERVICIABLES, solicitado en cotización por la Policía Nacional, el contratista presentará la nueva condición justificando el precio, el cual estará sujeto a aprobación por parte del supervisor.

CONTRALORÍA
General de la República

se establecen las funciones y en especial en el numeral 3 se dispone “Efectuar seguimiento al interior de cada unidad ejecutora, del cumplimiento de las políticas y procedimientos establecidos para la sostenibilidad del sistema de contabilidad pública”.

En cumplimiento de lo anterior, la FAC expidió la Resolución 1046 del 31 de diciembre de 2019 la cual determina los integrantes que conforman el Subcomité de Sostenibilidad Contable de la Fuerza Aérea Colombiana y en cada una de las Unidades Militares Aéreas (...) y la Resolución 442 del 16 de septiembre de 2020, que determina los integrantes que conforman el Subcomité de Sostenibilidad Contable de la Fuerza Aérea Colombiana en cada una de las Subunidades Ejecutoras que la conforman.

Al revisar y analizar el Inventario de consumo Reparables del Comando Aéreo de Combate No. 3 - CACOM 3, con corte a diciembre 31 de 2020, se evidenció lo siguiente:

• Existen 1.949 materiales valorados según inventarios por \$1.949.000.000, con clase de valoración “DAÑADO”, desde los años 2006, 2007, 2008 y así sucesivamente hasta 2020 con antigüedad desde 14 años, los cuales se encuentran registrados en Cuentas de Orden (831590), como se describe en la siguiente Tabla.

Tabla No. 11. Material en estado Dañado							
Almacén	Cuenta	Nombre de la cuenta	Cantidad de repuestos	Clase de valoración	Fecha Entrada Material		Valor
					Meses	Año	
Reparable	8315900010	Cuentas de Orden	43	Dañado	Octubre, Nov, Dic.	2006	43.000.000,00
			49	Dañado	Enero-Julio, Oct. Dic.	2007	48.000.000,00
			31	Dañado	Diciembre	2008	31.000.000,00
			36	Dañado	Diciembre	2009	36.000.000,00
			37	Dañado	Diciembre	2010	37.000.000,00
			107	Dañado	Enero a Diciembre	2011	107.000.000,00
			28	Dañado	Enero-Abril, Junio-Dic.	2012	28.000.000,00
			134	Dañado	Enero a Diciembre	2013	134.000.000,00
			215	Dañado	Enero a Diciembre	2014	215.000.000,00
			201	Dañado	Enero a Diciembre	2015	201.000.000,00
			198	Dañado	Enero a Diciembre	2016	198.000.000,00
			222	Dañado	Enero a Diciembre	2017	222.000.000,00
			166	Dañado	Enero a Diciembre	2018	166.000.000,00
			222	Dañado	Enero a Diciembre	2019	222.000.000,00
			260	Dañado	Enero a Diciembre	2020	260.000.000,00
			TOTALES	1949			1.949.000.000,00

FUENTE: Cuadro realizado por el Equipo Auditor con información suministrada por CACOM-3

• Al verificar las resoluciones emitidas por la FAC y las Actas No. 66 de mayo 29 y 154 de diciembre 2 del 2020 respectivamente, del Subcomité de Sostenibilidad Contable de CACOM 3, no se evidenció el tratamiento de acciones encaminadas a depurar los Inventarios registrados contablemente como dañados a pesar de la antigüedad de éstos, como tampoco se evidencian informes técnicos sobre los mismos.



Lo anterior, por deficiencias de gestión en la depuración y determinación final de los repuestos que no presentan movimiento en los últimos 14 años registrados en las cuentas de control; con el riesgo de pérdida total de estos materiales e incremento de los costos de almacenamiento.

ACTUACIÓN ESPECIAL EJERCITO NACIONAL

Como resultado de la Actuación Especial de Fiscalización, la Contraloría General de la República constituyó dieciséis (16) hallazgos administrativos de auditoría, de los cuales dos (2) tienen presunta incidencia fiscal, uno (1) da origen a indagación preliminar y siete (7) con presunta incidencia disciplinaria, no se determinaron hallazgos penales ni con otras incidencias.

Tabla No1 Resumen Hallazgos							
ACTUACIÓN ESPECIAL DE FISCALIZACIÓN	ADMISIVOS	DISC	FISCALES	PENALES	OTRAS INCIDENCIAS	INDAGACIÓN PRELIMINAR	CUANTIA (en pesos)
División de Aviación Asalto Aéreo- CENAC Aviación	16	7	2	0	0	1	2.933.168.409.22
TOTAL	16	7	2	0	0	1	2.933.168.409.22

2022

FUERZA AEROESPACIAL

Hallazgo No. 1 - Aeronaves en tierra (D)

La Resolución número 193 de 2016 expedida por la Contaduría General de la Nación (CGN), por la cual se incorpora, en los Procedimientos Transversales del Régimen de Contabilidad Pública, el Procedimiento para la evaluación del control interno contable, contempla lo siguiente:

"3.2. Elementos y actividades de control interno para gestionar el riesgo contable Con el propósito de lograr una información financiera que cumpla con las características cualitativas previstas en los marcos normativos del Régimen de Contabilidad Pública, las entidades deberán observar, como mínimo, los siguientes elementos y actividades. (...)

3.2.9.1. Responsabilidad de quienes ejecutan procesos diferentes al contable El proceso contable de la entidad está interrelacionado con los demás procesos que se llevan a cabo, por lo cual, en virtud de la característica recursiva que tienen todos los sistemas y en aras



de lograr la sinergia que permita alcanzar los objetivos específicos y organizacionales, todas las áreas de la entidad que se relacionen con el proceso contable como proveedores de información tienen el compromiso de suministrar los datos que se requieran, de manera oportuna y con las características necesarias, de modo que estos insumos sean procesados adecuadamente.

3.2.9.2. Visión sistémica de la contabilidad y compromiso institucional

La información que se produce en las diferentes dependencias es la base para reconocer contablemente los hechos económicos; por lo tanto, las entidades deberán garantizar que la información fluya adecuadamente y se logre oportunidad y calidad en los registros. Es preciso señalar que las bases de datos administradas por las diferentes áreas de la entidad se asimilan a los auxiliares de las cuentas y subcuentas que conforman los estados contables (...).

3.2.10. Registro de la totalidad de las operaciones

Deberán adoptarse los controles que sean necesarios para garantizar que la totalidad de las operaciones llevadas a cabo por las entidades estén vinculadas al proceso contable, independientemente de su cuantía y relación con el cometido estatal. Para ello, se deberá implementar una política institucional que señale el compromiso de cada uno de los procesos en cuanto al suministro de la información que le corresponda y verificación de la materialización de dicha política en términos de un adecuado flujo de información entre los diferentes procesos organizacionales, así como entre los procedimientos implementados y documentados. (...)

3.2.14. Análisis, verificación y conciliación de información

Debe realizarse permanentemente el análisis de la información contable registrada en las diferentes subcuentas, a fin de contrastarla y ajustarla, si a ello hubiere lugar, con las fuentes de datos que provienen de aquellas dependencias que generan información relativa a bancos, inversiones, nómina, rentas o cuentas por cobrar, deuda pública, propiedad, planta y equipo, entre otros. (...)

En todos los casos, deberá dejarse evidencia, en papeles de trabajo, de los análisis y conciliaciones de cuentas que sirvieron de soporte a los ajustes realizados. De igual forma, se deberán implementar los procedimientos que sean necesarios para la elaboración periódica de conciliaciones de forma que el proceso conciliatorio haga posible un seguimiento de las partidas generadoras de diferencias entre los documentos soporte y los libros de contabilidad. (...)

3.2.16. Cierre contable

Las entidades deberán adelantar todas las acciones de orden administrativo necesarias para efectuar un cierre integral de la información producida en todas las áreas que generan hechos económicos, tales como cierre de compras, ventas, tesorería y presupuesto; recibo a satisfacción de bienes y servicios; reconocimiento de derechos; elaboración de inventario de bienes; legalización de cajas menores, viáticos y gastos de viaje; anticipos a contratistas



y proveedores; conciliaciones; verificación de operaciones recíprocas; y ajustes por deterioro, depreciaciones, amortizaciones, agotamiento o provisiones, entre otros aspectos".

Se observó que en los Informes Financieros de la FAC al cierre de la vigencia 2021, en la cuenta contable 1836 - Propiedades, Planta y Equipo en Mantenimiento, se encuentran registradas las veinte aeronaves que se relacionan a continuación, las cuales llevan hasta nueve (9) años desde su último vuelo, y cuyas últimas paradas por mantenimiento datan del año 2014:

Tabla No. 10 - Análisis de las aeronaves en tierra registradas en los informes financieros como propiedades, planta y equipo en mantenimiento								
Nombre de la sociedad	Número de inventario	Matrícula	Denominación del activo fijo	Fecha último vuelo	Código o cuenta contable	Valor de adquisición (COP\$)	Fecha de última parada por mantenimiento (fecha de inicio real)	No. Orden de mantenimiento
EMAVI	80040500 00000000 00015285 0	FAC 5115	AVIÓN BEAVER	08-nov-2012	16360 900	29.000	Inicio:08-nov-2018 Fin:08-nov-2018	205544 68
Nombre de la sociedad	Número de inventario	Matrícula	Denominación del activo fijo	Fecha último vuelo	Código o cuenta contable	Valor de adquisición (COP\$)	Fecha de última parada por mantenimiento (fecha de inicio real)	No. Orden de mantenimiento
CACOM 1	80040500 00000000 00016323 0	FAC 1260	AVIÓN CN-235-200M	21-abr-2014	16360 900	43.126.967.904	Inicio: 24-jun-2021 Fin: 25-jun-2021 La aeronave no está operativa desde el 2014.	113463 47
CACOM 1	80040500 00000000 00028875 2	FAC 3054	AVIÓN KFR	27-oct-2016	16360 514	56.006.147.644	Inspección de 50 horas Inicio: 21-oct-2016 Fin: 21-oct-2016	107879 06
CACOM 1	80040500 00000000 00001117 7	FAC 3040	AVIÓN KFR	13-nov-2016	16360 514	20.973.267.660	Inspección de 50 horas (la fecha de la orden fue el 22-jul-2016)	105454 10
CACOM 1	80040500 00000000 00028843 4	FAC 3043	AVIÓN KFR	03-mar-2017	16360 514	25.429.040.797	Inspección de 50 horas Inicio: 20-feb-2014 Fin: 21-feb-2014	105420 99
CACOM 4	80040500 00000000 00027099 6	FAC 4527	HELICOPTERO	31-mar-2017	16360 514	9.990.543.654	Inspección de 25 horas Inicio: 8-feb-2017 Fin: 9-feb-2017	108133 98
CACOM 2	80040500 00000000 00010337 2	FAC 2250	AVIÓN PAC 2250	17-oct-2017	16360 514	1.772.923.000	Inspección intermedia Inicio: 08-ago-2017 Fin: 23-ago-2017	108677 49
EMAVI	80040500 00000000 00047091 7	FAC 0018	PLANEA DOR	02-feb-2018	16360 900	1.098.264.062	Inspección de motor Inicio: 12-jul-2016 Fin: 15-jul-2016	107850 94



CACOM 2	80040500 00000000 00000721 6	FAC 2258	AVIÓN FAC 2258	03-feb-2018	16360 514	1.772.923.000	Inspección de 125 horas Inicio: 25-ene-2016 Fin: 20-may-2015	107149 70
EMAVI	80040500 00000000 00047091 6	FAC 0017	PLANEA DOR	08-feb-2018	16360 900	1.098.321.670	Inspección de 100 horas Inicio: 10-abr-2017 Fin: 10-feb-2018	108072 96
EMAVI	80040500 00000000 00033310 4	FAC 2441	AVIÓN CALIMA	23-may-2018	16360 900	448.330.000	Inspección de 100 horas Inicio: 25-ago-2018 Fin: 27-ago-2018	110224 67
CACOM 2	80040500 00000000 00012895 6	FAC 3101	AVIÓN FAC 3101	09-jul-2018	16360 514	11.904.851.000	Inspección de 2100 horas Inicio: 22-nov-2017 Fin: 22-nov-2017	109102 57
CACOM 5	80040500 00000000 00015473 8	FAC 4122	HELICO PTERO BLACK HAWK	12-sap-2018	16360 514	17.568.187.139	Inspección de 120 horas Inicio: 03-mar-2018 Fin: 13-sep-2018	109651 40
Nombre de la sociedad	Número de inventario	Matrícula	Denominación del activo fijo	Fecha último vuelo	Código o cuenta contable	Valor de adquisición (COP\$)	Fecha de última parada por mantenimiento (fecha de inicio real)	No. Orden de mantenimiento
EMAVI	80040500 00000000 00034134 4	FAC 2443	AVIÓN CALIMA	05-oct-2018	16360 900	647.800.000	TBO Propeller Inicio: 04-oct-2018 Fin: 04-oct-2018	110349 11
CACOM 3	80040500 00000000 00001009 9	FAC 3119	AVIÓN SUPER TUCAN O	26-abr-2019	16360 514	8.970.835.000	Fase de 100 horas Inicio: 16-nov-2018 Fin: 17-nov-2018	110471 46
CACOM 4	80040500 00000000 00035159 5	FAC 4423	HELICO PTERO	24-oct-2019	16360 514	8.679.177.719	Inspección de 25 horas Inicio: 24-ago-2019 Fin: 24-ago-2019	111327 72
CACOM 1	80040500 00000000 00002842 5	FAC 3044	AVIÓN KFR	27-may-2020	16360 514	22.118.942.885	Inspección de 50 horas Inicio: 21-oct-2018 Fin: 11-sep-2019	108125 64
CACOM 2	80040500 00000000 00008964 6	FAC 3104	AVIÓN FAC 3104	13-jun-2020	16360 514	11.955.403.000	Inspección de 1200 horas Inicio: 14-jun-2020 Fin: 05-ago-2020	112161 36
CACOM 2	80040500 00000000 00048431 9	FAC 6102	AVIÓN FAC 6102	25-jun-2020	16360 514	14.866.997.811	Inspección de 200 horas Inicio: 28-abr-2019 Fin: 28-abr-2019	110932 34
CACOM 1	80040500 00000000 00031146 9	FAC 3059	AVIÓN KFR	01-nov-2020	16360 514	53.275.391.707	Inspección de 50 horas Inicio: 13-ene-2020 Fin: 24-ene-2020	111782 59

 De la lectura de la tabla anterior, se observa que hay aeronaves que, al cierre de la vigencia 2021, o bien no estaban prestando servicio entre uno (1) y nueve (9) años, o bien su última parada por mantenimiento había concluido entre seis (6) y ochenta y nueve meses (89), por lo que a 31 de diciembre de 2021 no reunían las condiciones para ser clasificadas como Propiedades, Planta y Equipo en Mantenimiento. Las situaciones descritas se originan por debilidades en la aplicación de los procedimientos de control interno contable, relacionados con los numerales: 3.2.9.1. Responsabilidad de quienes ejecutan procesos diferentes al contable, 3.2.9.2. Visión sistémica de la contabilidad y compromiso institucional, 3.2.10. Registro de la totalidad de las operaciones, 3.2.14. Análisis, verificación y conciliación de información y 3.2.16. Cierre contable, de la Resolución 193 de 2016 de la CGN. Lo que generó la sobrevaloración de la cuenta contable 1636 - Propiedades, Planta y Equipo en Mantenimiento en cuantía de \$311.704.334.650, con el correspondiente efecto en la cuenta 1637 - Propiedades, Planta y Equipo no explotados. El presente hallazgo tiene una presunta incidencia disciplinaria. Hallazgo No. 8 - Modificaciones al contrato ACOFA No. 4700018942 DIRECTIVA PERMANENTE No. 001 DEL 01-05-2020-MDN-COGFM-COFAC-JEMFA-CAF-JEAD-ACOFA, por medio de la cual se establecen las políticas y lineamientos para la contratación de bienes y servicios en el exterior que requieran las Unidades Ejecutoras del Ministerio de Defensa Nacional a través de la Dirección de la Agencia de Compras de la FAC, ACOFA: a. Garantía de Cumplimiento Se constituirá una garantía de cumplimiento dependiendo de la naturaleza del contrato. La garantía debe ser constituida designando como beneficiario la Nación, Ministerio de Defensa Nacional y la Unidad Ejecutora que corresponda. La garantía de cumplimiento cubrirá la ejecución oportuna y correcta de los contratos, así como el cumplimiento de sus especificaciones técnicas, amparando el pago de los perjuicios ocasionados por el incumplimiento de sus obligaciones. Así las cosas, la garantía de cumplimiento se hará efectiva una vez se presente el incumplimiento a las obligaciones pactadas y cuando el mismo sea atribuible al contratista. Esta garantía representa una obligación irrevocable a favor del beneficiario por parte del emisor, siendo obligación de este último proceder a su	 pago de forma inmediata, una vez sea requerido por la FAC. (...) La garantía de cumplimiento deberá tener una vigencia mínima de sesenta (60) días calendario posterior al vencimiento del plazo de ejecución del contrato y su porcentaje no será inferior al 10% ni mayor al 20% del valor del contrato. De igual forma el contratista debe constituirlo en el tiempo establecido en el contrato. Servicio Posventa. "(...) NOTA: El servicio posventa deberá quedar plenamente justificado en los documentos previos del proceso y minuta contractual; en cuyo caso, siempre deberá establecer el plazo de ejecución del mismo, el cual en lo posible deberá ser igual al tiempo de ejecución del contrato y el costo del mismo no superará el 5% el valor total del contrato, de acuerdo con las causales anteriormente señaladas; razón por la cual, al ser parte integral, no se podrá realizar el balance final hasta que no se hayan cumplido las obligaciones del servicio posventa. (...) El servicio posventa constituye una obligación dentro de las condiciones del contrato, en tal sentido solo se podrá modificar el plazo de ejecución del mismo, cuando esté debidamente soportado y justificado por parte del supervisor del contrato, y se realizará mediante el acto administrativo correspondiente, siempre y cuando la modificación del plazo se realice dentro del plazo de ejecución del contrato." Numeral 4.3.6.2. Condiciones para modificar un contrato: 1) La solicitud deberá presentarse por escrito una vez la parte solicitante tenga conocimiento de las circunstancias que dan origen a la misma. 2) La solicitud de modificación y el proceso de modificación deberán iniciarse cuando esté vigente el término de ejecución del contrato y mínimo con diez (10) días calendarios de antelación al vencimiento del mismo. 3) La solicitud no debe alterar las condiciones que originaron la selección de la propuesta. Contrato ACOFA No. 4700018942: "Cláusula 6. DECLARACIONES Y GARANTÍAS DEL VENDEDOR. El Vendedor declara y garantiza al Cliente que: 6.3. Tiene pleno derecho, poder corporativo y autoridad para celebrar este Acuerdo, otorgar los derechos y licencias otorgados en virtud de este Contrato y cumplir con sus obligaciones en virtud de este Contrato.																				
 6.4. Ha realizado todas las acciones corporativas necesarias para ejecutar este Contrato. 6.8. Ha tenido la oportunidad de solicitar aclaraciones y modificaciones a los Documentos del proceso y, cuando fue necesario, ha recibido una respuesta oportuna a dichas solicitudes del Ministerio de Defensa Nacional-Unidad Ejecutora-Agencia de Compras de la Fuerza Aérea de Colombia." (...) Cláusula 8. INSPECCIÓN Y ACEPTACIÓN. 8.4. Aceptación y/o rechazo técnico. Dentro de los tres (3) días hábiles posteriores a la finalización de la inspección, el cliente deberá proporcionar al vendedor un informe de inspección (el "Informe de inspección"). El Cliente puede rechazar la Aeronave solo si la instalación de inspección determina que la Aeronave no puede colocarse en la condición de Entrega. Si la aeronave es técnicamente aceptada por el Cliente, el Vendedor reparará todas las discrepancias en el Informe de Inspección a cargo exclusivo del Vendedor antes de la entrega. (...). Cláusula 13. GARANTÍAS: 13.1 Garantía de Cumplimiento de la demanda. Tras la ejecución de este Contrato o la aceptación de cada Pedido, el Vendedor proporcionará al Cliente una garantía de cumplimiento en beneficio del Cliente por un monto de hasta el diez por ciento (10%) (la "Garantía de cumplimiento de la demanda"). Dicha garantía de cumplimiento de la demanda deberá satisfacer los siguientes requisitos: 13.1.1 La Garantía de cumplimiento de la demanda se proporcionará a más tardar tres (3) días hábiles después de la Fecha de vigencia. (...)" La Fuerza Aérea Colombiana, suscribió el 10 de marzo de 2021 el contrato 4700018942, por medio de la Agencia de Compras de la Fuerza Aérea Colombiana, ACOFA, con la empresa Central Charter Aviation Solution LLC, con el objeto de adquirir una aeronave jet mediana, configurada para el transporte especial de pasajeros VIP, por un valor de USD \$8.900.000 y con plazo de ejecución hasta el 7 de mayo de 2021. En las obligaciones del contrato se acordó la entrega de, entre otros, los siguientes ítems:	 Tabla No. 22 - Ítems acordados en el contrato número 4700018942 (extracto) <table><thead><tr><th>ÍTEM</th><th>DESCRIPCIÓN</th></tr></thead><tbody><tr><td>Segundo radio altímetro</td><td>Radio altimeter No. 2</td></tr><tr><td>Segunda botella oxígeno</td><td>Oxygen bottle (77 cu ft) No. 2</td></tr><tr><td>Manuales de publicaciones técnicas</td><td>My Techcare</td></tr><tr><td></td><td>Rolls Royce</td></tr><tr><td>Programas de cuidado (Numeral 17 – Product Warranty)</td><td>Rolls Royce</td></tr><tr><td></td><td>APU</td></tr><tr><td></td><td>Aviónica</td></tr><tr><td>Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta)</td><td>INDS</td></tr><tr><td>Equipo pernócta</td><td></td></tr></tbody></table> Fuente: elaboración equipo auditor Desde el 16 de marzo hasta el 16 de abril de 2021 la FAC llevó a cabo la inspección de la aeronave en la ciudad de Basel, Suiza, y el 16 de abril los supervisores del contrato entregaron al Vendedor el Certificado de Aceptación Técnica indicando que "El Comprador confirma que ha completado su Inspección de la Aeronave y técnicamente acepta la Aeronave como en la Condición de Entrega requerida sujeto solo a la corrección de Discrepancias como se indica en el siguiente párrafo 2." Adicionalmente en el citado Certificado de Aceptación, los supervisores del contrato relacionan 19 ítems que deben ser corregidos, entre los cuales se encuentran los ya referenciados en la tabla anterior, los cuales deberán ser reparados por el Vendedor. De forma paralela a la Inspección, mediante comunicaciones remitidas por el Vendedor a la FAC los días 8, 12 y 13 de abril de 2021 solicitó que se ampliara el plazo del contrato hasta el 7 de noviembre de 2021, con el fin de dar cumplimiento a la entrega de la instalación del Segundo Radio Altímetro y de la Segunda Botella de Oxígeno. Mediante Acta No. 93 de 15 de abril de 2021 la FAC emitió el Modificadorio No. 1 en el que se estableció extender la fecha de ejecución del contrato hasta el 7 de noviembre siguiente, con el fin de otorgarle este plazo al Vendedor para que llevara a cabo todas las actividades necesarias para realizar la entrega de la instalación del Segundo Radio Altímetro y de la Segunda Botella de Oxígeno.	ÍTEM	DESCRIPCIÓN	Segundo radio altímetro	Radio altimeter No. 2	Segunda botella oxígeno	Oxygen bottle (77 cu ft) No. 2	Manuales de publicaciones técnicas	My Techcare		Rolls Royce	Programas de cuidado (Numeral 17 – Product Warranty)	Rolls Royce		APU		Aviónica	Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta)	INDS	Equipo pernócta	
ÍTEM	DESCRIPCIÓN																				
Segundo radio altímetro	Radio altimeter No. 2																				
Segunda botella oxígeno	Oxygen bottle (77 cu ft) No. 2																				
Manuales de publicaciones técnicas	My Techcare																				
	Rolls Royce																				
Programas de cuidado (Numeral 17 – Product Warranty)	Rolls Royce																				
	APU																				
	Aviónica																				
Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta)	INDS																				
Equipo pernócta																					



Conforme a los documentos que reposan en el expediente contractual, el 23 de abril la aeronave fue recibida por la FAC en Colombia en "condiciones aeronavegables" e ingresó al inventario.

Con oficio FAC-S-2021-030583-CE del 6 de noviembre de 2021 el Jefe del Centro de Operaciones Aéreas y Espaciales (E), le comunicó al representante legal de la empresa Central Charter Aviation Solution LLC que se configuró un "posible incumplimiento" debido a que se encuentran los siguientes faltantes:

Tabla No. 23 - Faltantes comunicados al Vendedor del contrato número 4700018942 mediante oficio FAC-S-2021-030583-CE

ÍTEM	DESCRIPCIÓN
Segundo radio altímetro	Radio altimeter No. 2
Segunda botella oxígeno	Oxygen bottle (77 cu ft) No. 2
Manuales de publicaciones técnicas	My Techcare Rolls Royce
Programas de cuidado (Numeral 17 – Product Warranty)	Rolls Royce APU
Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta)	Aviónica INDS
Equipo pernocta	

Fuente: elaboración equipo auditor

Mediante comunicado F.A.S.-178-21 de 6 de noviembre, el Vendedor dio contestación al anterior oficio de la FAC indicando: que su razón social cambió y ahora la empresa se denomina FLORIDA AERONAUTIC SOLUTIONS LLC (FAS). En relación con los ítems Segundo radio altímetro y Segunda botella oxígeno solicitó que "(...) se adelante un modificadorio que permita reducir los elementos botella de oxígeno adicional y radar altímetro 2, generando de la misma manera una reducción del valor del contrato en la cantidad propuesta por CCAS de USD \$ 70.000; esto para cubrir la instalación de los mismos. El monto anterior sería retomado a la FAC desde la cuenta ESCROW"; respecto a los ítems Manuales de publicaciones técnicas, Programas de cuidado, Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta) y Equipo pernocta solicitó un plazo de 30 días adicionales en el plazo de ejecución del contrato.



El 7 de noviembre de 2021 con Acta No.353 la FAC realiza el Modificadorio No. 2 prorroga el plazo del contrato hasta el 7 de diciembre siguiente, con el objetivo que el Vendedor entregue: Manuales de publicaciones técnicas, Bases de datos de Navegación y Equipo de Pernocta. Además acepta modificar la razón social del Vendedor que pasó a denominarse FLORIDA AERONAUTIC SOLUTIONS LLC, toda vez que reconoce que es y siempre ha sido la misma compañía, así como reconoce la oferta, el estudio de mercado y el contrato.

El 22 de noviembre bajo el comunicado F.A.S-181-21 el Vendedor comunicó a la FAC que no le era posible cumplir con la entrega de los Manuales de publicaciones técnicas, Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta), INDS y los Manuales de publicaciones técnicas Rolls Royce. Con base en la anterior solicitud, el 29 de noviembre de 2021 el supervisor principal del contrato le comunicó al Director de ACOFA que la entrega del Segundo radio altímetro, la Segunda botella oxígeno, los Manuales de publicaciones técnicas, los Programas de cuidado y las Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta) eran de "imposible cumplimiento".

Con oficio FAC-S-2021-032699-CE de 29 de noviembre el supervisor principal del contrato le comunica al Vendedor, sin que medie modificadorio al contrato, que el valor detallado para reembolsar es el siguiente:

Tabla No. 24 - Valor detallado a reembolsar por el Vendedor del contrato número 4700018942, según oficio FAC-S-2021-032699-CE

ÍTEM	DESCRIPCIÓN	VALOR
Segundo radio altímetro	Radio altimeter No. 2	
Segunda botella oxígeno	Oxygen bottle (77 cu ft) No. 2	USD \$ 70.000
Manuales de publicaciones técnicas	My Techcare Rolls Royce	USD \$19.160 USD \$17.320
Programas de cuidado (Numeral 17 – Product Warranty)	Rolls Royce APU	USD \$74.075 USD \$27.231
Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta)	Aviónica INDS	USD \$25.625 USD \$16.850
TOTAL		USD \$250.261

Fuente: FAC

Teniendo en cuenta los documentos que obran en el expediente se evidenció que las modificaciones que se realizaron al Contrato 4700018942 no observaron lo



dispuesto en la Directiva Permanente No. 001 del 01-05-2020-MDN-COGFM-COFAC-JEMFA-CAF-JEAD-ACOFA, en adelante la Directiva, así como las cláusulas del Contrato 6.3, 6.4, 6.8, 8.4 y 12.1 y 13.1.1.

Lo anterior, toda vez que conforme a la cláusula 8.4, el Vendedor tenía la obligación de reparar todas las discrepancias que quedaron plasmadas en el Informe de Inspección de la aeronave antes de su entrega. Dado que el Informe de Inspección fue suscrito por la supervisión el 16 de abril y que el Vendedor entregó la aeronave, la cual fue recibida por la FAC el 23 de abril, para esta última fecha todas las discrepancias debieron estar corregidas.

Pese a este mandato contractual, el Vendedor solicitó mediante comunicaciones de 8, 12 y 13 de abril la modificación del contrato para ampliar el plazo de ejecución hasta el 7 de noviembre de 2021 con el único objeto de dar cumplimiento a la entrega de la instalación del segundo radio altímetro y de la segunda botella oxígeno. La FAC, mediante Acta No. 93 de 15 de abril de 2021, emitió el Modificadorio No. 1 en el que se estableció extender la fecha de ejecución del contrato hasta el 7 de noviembre siguiente con el fin de otorgarle este plazo al Vendedor para que llevara a cabo todas las actividades para realizar la entrega de la instalación del segundo radio altímetro y de la segunda botella oxígeno.



Esta actuación va en contravía de las cláusulas 6.3, 6.4 y 6.8 en las que el Vendedor declaró y garantizó que tuvo la oportunidad de solicitar aclaraciones y modificaciones a los documentos del proceso y que realizó todas las acciones corporativas para poder ejecutar el Contrato y cumplir con todas las obligaciones, por lo que no era posible justificar la Modificación No.1 con el fin de ampliar el plazo para entregar dos ítems que el Vendedor indicó que sí podía entregar, tal y como que se encuentra en los documentos del proceso: en la oferta, en la negociación, en el estudio de mercado y en el contrato, y en los cuales el Vendedor no comunicó a la FAC alguna imposibilidad para entregarlos.

En relación con el Modificadorio No. 2 emitido el 7 de noviembre de 2021 con Acta No. 353, la FAC no observó la Directiva de ACOFA, toda vez que esta ordena que la solicitud y el proceso de modificación deben iniciarse mínimo 10 días calendario antes del vencimiento del contrato. Es así como, una vez revisada la Modificación No. 2, esta se hizo con base en una solicitud del Vendedor enviada a la FAC el 6 de noviembre, es decir, tan sólo 1 día antes que se venciera el plazo de ejecución del

contrato, el cual había sido establecido hasta el 7 de noviembre mediante el Modificadorio No.1. Además el modificadorio se suscribió el mismo día del vencimiento del contrato.

Aunado a lo anterior, en el Modificadorio No. 2, con el cual se amplió nuevamente el plazo del contrato, se incluyeron ítems que no habían sido contemplados en el Modificadorio No.1, a saber: Manuales de publicaciones técnicas (My Techcare y Rolls Royce), Bases de datos de Navegación (Servicio Post Venta) INDS y Equipo pernocta, por lo que no podían incluirse en el nuevo modificadorio dado que el Modificadorio No. 1 se suscribió para ampliar el plazo de ejecución únicamente para la entrega de los ítems Segundo radio altímetro y Segunda botella oxígeno, por lo que se concluye que todos los demás ítems con discrepancias reportados en el Informe de Inspección debían encontrarse reparados y/o entregados para el 23 de abril, fecha de entrega y recibido de la aeronave. Además, en el Modificadorio No. 2 no se otorgó un nuevo plazo de entrega para el Segundo radio altímetro y la Segunda botella oxígeno.



CONTRALORÍA DELEGADA PARA EL SECTOR DEFENSA Y SEGURIDAD

ASUNTO: INFORME DE VISITA A LA DIVISIÓN DE AVIACIÓN ASALTO AEREO- BRIGADA DE AVIACIÓN No 32 Y BRIGADA DE AVIACIÓN No.25

FECHA: Junio 17 de 2024.

En cumplimiento de los procedimientos establecidos por la Contraloría General de la República, en adelante la CGR, en el marco de la auditoría financiera del Primer Semestre de 2024, adelantada al Ejército Nacional de Colombia, en adelante EJC, el Vicecontralor en funciones de Contralor General, Carlos Mario Zuluaga, dispuso que la Contraloría Delegada para el Sector Defensa y Seguridad, en adelante la Delegada, adelantara las actuaciones administrativas pertinentes, en el marco del Control Fiscal a la gestión del gasto de los recursos públicos destinados al mantenimiento de la flota de Helicópteros Mi-17. En virtud de lo anterior, y de acuerdo con la noticia¹ publicada por el periódico el Tiempo del día 14 de marzo de 2024, en la que señaló que:

"Hacemos un llamado al Ministerio de Defensa para que revise la necesidad de poner en marcha un plan real que permita el uso de 19 helicóptero MI que están activos como parte de la infraestructura de transporte del país"

Fue así como en el marco de las competencias de la CGR, la Delegada efectuó una visita técnica, durante el día 21 de marzo de 2024, a las instalaciones de la Brigada de aviación No.32 BRIAV32 – De apoyo y sostenimiento de aviación en el fuerte Militar Tolemaida (Nilo-Cundinamarca) y a la Brigada de aviación No.25 BRIAV25 – Misiones de aviación, por parte de los funcionarios de la CGR que a continuación se relacionan:

NOMBRE	CARGO
Luis Eduardo Parra Rodríguez	Contralor Delegado Defensa y Seguridad
Carlos Alberto Gnecco	Director de Vigilancia Fiscal - Defensa y Seguridad
Manuel Fernando Ortiz González	Contratista
Angie Paola Dueñas Ortiz	Profesional Grado 2
Karol Andrea González	Contratista

¹ <https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/duro-llamado-de-la-contraloria-al-mindefensa-por-falta-de-mantenimiento-a-helicopteros-3324595>



1. ANTECEDENTES

Esta Delegada conoció la información que seguidamente se cita, a través del hecho noticioso divulgado por Caracol² el día 11 de marzo del año en curso.

"(...) **Alarma por helicópteros Mi-17 del Ejército que están en tierra por falta de mantenimiento profundo**

El mantenimiento profundo de estos helicópteros se debe llevar a cabo en Rusia. Expertos exponen la importancia de estas aeronaves para el Ejército colombiano.

El equipo de aviación del Ejército Nacional encendió las alarmas al revelar que 11 de los 20 helicópteros rusos Mi-17 de la flota disponible están en tierra por falta de mantenimiento profundo.

Estos helicópteros Mi-17 llegaron a su límite de horas de vuelo permitidas (20.000 horas), por lo cual el Ejército se vio en la necesidad de apagarlos y dejarlos en tierra para esperar que puedan ser enviados a Rusia, su lugar de fabricación, y así puedan recibir mantenimiento profundo.

Estos planes de enviarlos a Rusia se vieron frenados por la guerra entre dicho país y Ucrania, afectando las operaciones del Ejército. Aunque aún hay 9 helicópteros volando, estos deberían retirarse para finales de 2027.

Los helicópteros Mi-17 son vitales para la tropa de aviación del Ejército de Colombia porque ayudan a los uniformados a llegar a zonas de difícil acceso, el abastecimiento de unidades militares e incluso para el apoyo de acciones humanitarias y control de incendios.

"Si con un Mi-17 transportáramos 24 hombres, con el UH-60 vamos a transportar 18, pero ajustamos el planteamiento para el cumplimiento de la misión", aseveró el coronel Julián Rincón, comandante de la Brigada de Aviación N° 32 del Ejército.

El coronel Óscar Isaac Ortega, comandante del batallón de mantenimiento de Mi-17, explicó que, aunque los helicópteros no estén en este momento habilitados para vuelo, deben pasar por mantenimiento para evitar su deterioro por corrosión y así disminuir el costo que tendrá este proceso en el país de origen.

Noticias Caracol conoció que este mantenimiento temporal que se les está dando a los helicópteros Mi-17 del Ejército le cuesta a la institución más de 1.000 millones de pesos al año.

Sin embargo, el mantenimiento que estas aeronaves deben recibir en Rusia cuesta aproximadamente 5 millones de dólares. Actualmente, el Gobierno nacional analiza tres posibles opciones para afrontar esta problemática: esperar a que cese el conflicto internacional, desmilitarizar los helicópteros para que una empresa civil pueda hacer el mantenimiento o comprar nuevas aeronaves."

² <https://www.noticiascaracol.com/colombia/helicopteros-mi-17-del-ejercito-estan-a-punto-de-quedar-obsoletos-que-dicen-las-autoridades-rg10>



Fuente: <https://www.noticiascaracol.com/colombia/helicopteros-mi-17-del-ejercito-estan-a-punto-de-quedar-obsoletos-que-dicen-las-autoridades-rg10>

2. DESARROLLO DE LA VISITA

Con base en los hechos señalados por las noticias en cuestión, esta investigación se incorporó en el desarrollo de la Auditoría Financiera al EJC vigencia fiscal 2023 para su investigación. El equipo de la CGR instaló la visita fiscal en el auditorio del Batallón de Operaciones Especiales de Aviación (BAOEA), del Fuerte Militar de Tolemaida a las unidades BRIAV32 Y BRIAV25, orgánicas de la División de Asalto Aéreo, con el fin de verificar, por un lado, el estado de operabilidad de la flota de helicópteros Mi-17 y, por el otro lado, el estado de ejecución de los contratos y/o convenios asociados a su plan de mantenimiento, orientados a conservar las condiciones de aeronavegabilidad de estas.³

2.1 Visita a las instalaciones BRIAV32 y BAAV3 unidades encargadas de la flota de helicópteros Mi-17

La BRIAV32, unidad encargada del mantenimiento de aeronaves del EJC, le señaló a la CGR que dichos helicópteros son de configuración militar y fabricación rusa por la empresa Kazán, aeronaves que cuenta con tres versiones: Mi-17 IV, Mi-17 y Mi-17 V5, con las cuales cuenta el EJC tal y como se expone en el siguiente cuadro:

³ Contrato 18/2019, Contrato 12/2020, Contrato 14/2021, Contrato 1/2022



Tabla No.001 Clasificación por Versiones Flota Mi-17

AÑO DE ADQUISICIÓN	TERMINACIÓN VIDA ÚTIL	No. DE AERONAVES	MATRÍCULA DE LAS AERONAVES
1998	2033	6	EJC 3375-EJC 3378- EJC 3379- EJC 3382- EJC 3383- EJC 3384
2002	2037	6	EJC 3385-EJC 3386- EJC 3387- EJC 3388- EJC 3389- EJC 3390
2004	2039	3	EJC 3391-EJC 3392- EJC 3394
2006	2041	5	EJC 3395-EJC 3396- EJC 3397- EJC 3398- EJC 3399

Fuente: Equipo Auditor

Durante la visita el EJC señaló de manera general: (i) los antecedentes del convenio gobierno a gobierno con la Federación de Rusia data del año 1996, "Convenio de cooperación Técnico Militar entre los Gobiernos de la Federación de Rusia y la República de Colombia"; y (ii) la línea de tiempo del marco jurídico que demarca las relaciones Gobierno a Gobierno hasta el momento de la suspensión de dicho convenio en el año 2022.

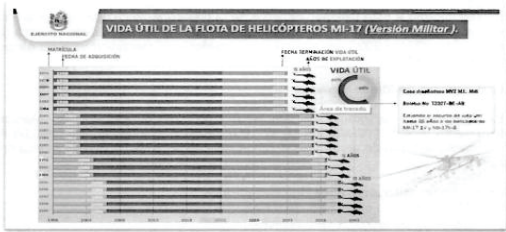
La entidad argumenta que ha suscrito convenios/contratos con dos (2) empresas rusas en el marco del programa de mantenimiento, los cuales tienen como objetivo la adquisición de repuestos, mantenimientos mayores (OVERHAUL) y/o cualquier otro servicio necesario para garantizar la disponibilidad operativa de la flota actual. Estas empresas son ROSOBORONEXPORT y NASC. Durante la visita, ROSOBORONEXPORT indicó que su principal actividad es la venta de nuevas aeronaves, mientras que NASC se especializa en servicios posventa para la flota existente.

De las versiones de helicópteros, indicados *ut supra*, actualmente el EJC tiene 20 helicópteros Mi-17, de los cuales, a la fecha: nueve (09) están operativos e inscritos en el programa de mantenimiento (EJC-3382, EJC-3383, EJC-3389, EJC-3386, EJC-3397, EJC-3395, EJC-3384, EJC-3375, EJC-3390). Los once (11) restantes están en el programa de preservación (EJC-3379, EJC-3387, EJC-3391, EJC-3392, EJC-3394, EJC-3396, EJC-3398, EJC-3399, EJC-3388, EJC-3385 (accidentado), EJC-3378 (aeronave accidentada en investigación)), los cuales son clasificados como "PAR" (Pendiente de Asignación de Recursos), según se detalla en la documentación proporcionada por la entidad.



Fuente: EJC

Además, el EJC proporcionó información sobre (i) la vida útil de las aeronaves en relación al año de adquisición por parte de la entidad y (ii) el número de horas de vuelo de cada una. Estos criterios son fundamentales para determinar la posible fecha de finalización de la vida útil de las aeronaves, considerándolas como "aeronaves en tierra", en caso de no llevar a cabo el proceso de OVERHAUL, tal como se detalla en la siguiente información de ayuda:



Fuente: EJC

En este orden de ideas, la Entidad aclaró que las once (11) aeronaves que se encuentran en tierra son aquellas que cumplen las condiciones de año de fabricación y/o horas de vuelo para no estar operativas. En concordancia, el OVERHAUL es el proceso realizado con el fin de extender la vida útil de la aeronave, que para el caso, corresponden a las enmarcadas en el recuadro rojo señalado en la gráfica siguiente. En caso de no realizarse dicho overhaul, éstas no podrían ser funcionales para la Fuerza. De igual manera, entre esas aeronaves se encuentra una en estado accidentado (en proceso de investigación), que requiere recursos para su puesta en funcionamiento.



Fuente: EJC

La Entidad informó a esta Delegada acerca de la preocupación existente por la afectación de estos convenios, ya que se proyectan más mermas en las aeronaves en línea de vuelo entre los años 2024 y 2026, en caso de no establecerse mecanismos para garantizar la operatividad de la flota.

2.2 Programa de Mantenimiento

El EJC expone el programa de mantenimiento considerado en los Manuales de mantenimiento técnico (1V-MD-V5, Mi-17-1B.0000.00 PO) y (Mi-17-B5, 0000.00 PE) y el plan de mantenimiento de aeronaves para los Helicópteros Mi-17, que se realiza en cuatro (4) fases:

- 1. Mantenimiento en el Área de Operaciones
 - Mantenimiento cada 12.5, 25 y 50 horas.
 - Personal de técnicos de tripulación.
 - Se efectúa en el área de operaciones.

- 2. Inspecciones Programadas
 - Inspecciones cada 100, 200 y 300 horas de vuelo.
 - Cambios de componentes por cumplimiento de TBO⁴.
 - Técnicos y especialistas de BAMAV⁵.
 - Talleres, herramientas y equipos de BAMAV3.
 - Inspecciones en el Hangar – Fuerte Militar Tolemaida.
- 3. Programa de Preservación
 - Esta iniciativa tiene por finalidad "Minimizar los efectos de corrosión, temperatura y humedad que el almacenamiento a largo plazo puede generar en los helicópteros Mi-17 y garantizar que las aeronaves y sus componentes se mantengan en condiciones óptimas de preservación y mantenimiento".
 - Preservación cada 7, 15, 30 días y cada 3 y 6 meses.
 - Técnicos de BAMAV3.
 - Talleres, herramientas y equipos de BAMAV3.
 - Preservación en el Hangar – Fuerte Militar Tolemaida.
- 4. Mantenimiento Mayor (OVERHAUL)
 - Mantenimiento mayor al fuselaje de la aeronave cada 2,000 horas y/o 8 años.
 - Efectuado por un tercero a través de un negocio jurídico (contrato y/o convenio).
 - No se ha realizado desde el año 2022.

Cabe destacar, que este último mantenimiento lo desarrolla la casa fabricante o una estación reparadora, autorizada y acreditada, para evaluar y reparar, si es necesario, el fuselaje y los componentes mayores de las aeronaves; motivo por el cual se extiende la vida útil de operación de éstas.

2.3 Información Financiera de los convenios

Durante la visita fiscal adelantada por la CGR, se solicitó a la Entidad la relación de los contratos y/o convenios suscritos relativos al programa de mantenimientos de la flota de Helicópteros Mi-17. El EJC comunicó que, a la fecha, se encuentran suspendidos cuatro (4) contratos Gobierno a Gobierno, con las siguientes especificaciones:

- Contrato 18/2019 MDN-EJC P/1917011330903
 - Objeto: "Adquisición de bienes y servicios para el mantenimiento y sostenimiento de la flota de helicópteros Mi-17 (versión militar) del Ejército Nacional", con la empresa ROSOBORONEXPORT S.A.
 - Valor: USD 24.121.123,73
 - Fecha de suscripción: 26 de diciembre de 2019
 - Ejecución financiera: 90%
 - Ejecución física: 100%

⁴ TBO:
⁵ BAMAV3: Batallón de Mantenimiento de Aviación No. 3

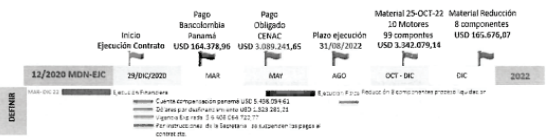
- Pago realizado: USD21,709,913.73
- Pendiente por cancelar al contratista: USD2,411,210.

La línea de tiempo asociada a la ejecución de este contrato es la siguiente, según lo relacionado por la Entidad:



- Contrato 12/2020 MDN-EJC P/2017011330711
 - Objeto: "Adquisición de bienes y servicios para el mantenimiento y sostenimiento de la flota de helicópteros Mi-17 (versión militar) del Ejército Nacional", con la empresa ROSOBORONEXPORT S.A.
 - Valor: USD13,672,213.63
 - Fecha de suscripción: 29 de diciembre de 2020
 - Ejecución física: 98.79%
 - Ejecución financiera: 51.75%
 - Pago realizado: USD7,075,216.77
 - Pendiente por cancelar al contratista: USD6,595,699.75

La línea de tiempo asociada a la ejecución de este contrato es la siguiente, según lo relacionado por la Entidad:

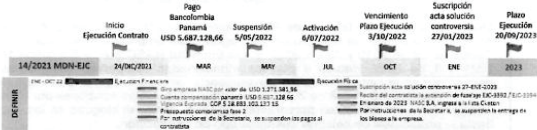


- Contrato 14/2021 RO-MDN-EJC (NASC-21-170-20)
 - Objeto: "Adquisición de bienes y servicios para el mantenimiento y sostenimiento de la flota de helicópteros Mi-17 (versión militar) del Ejército Nacional", con la sociedad anónima NASC S.A. de la Federación de Rusia.
 - Valor: USD13,917,021.30
 - Fecha de suscripción: 24 de diciembre de 2021



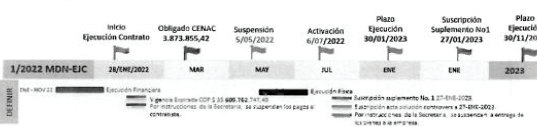
- Ejecución física: 0%
- Ejecución financiera: 50%
- Pago realizado: USD1,271,381.96
- En la cuenta de compensación: USD5,687,128.66

La línea de tiempo asociada a la ejecución de este contrato es la siguiente, según lo relacionado por la Entidad:



- **Contrato 1/2022 MDN-EJC (NASC-21-170-21)**
 - Objeto: "Recuperación y puesta en funcionamiento del Helicóptero MI-17-1V (MD) EJC-3385", con la sociedad anónima NASC S.A. de la Federación de Rusia.
 - Valor: USD7.747.710.84
 - Fecha de suscripción: 28 de enero de 2022
 - Ejecución física: 0%
 - Ejecución financiera: 0%

La línea de tiempo asociada a la ejecución de este contrato es la siguiente, según lo relacionado por la Entidad:



La Entidad refiere a este órgano de control que los oficios comunicados por parte de la Sra. Ana María Garzón Botero, secretaria general del Ministerio de Defensa Nacional, en relación con los contratos en mención, tienen que ver con:

9
Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 11071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia



- **Oficio de fecha 8 de febrero de 2023** dirigido al Comandante de Batallón de Mantenimiento de Aviación No. 3 Mi-17, quien a la fecha fungía como supervisor de los contratos 14/2021 y 1/2022, en el que se ordenó la suspensión de la entrega de los bienes a ser suministrados en los contratos suscritos con la empresa NASC, debido a que "el Ministerio de Defensa ha tenido conocimiento de que NASC se encuentra reportada en la Lista Clinton desde el 26 de enero de 2023, como consta en el reporte del Departamento del Tesoro de los Estados Unidos".
- **Oficio de fecha 10 de febrero de 2023** dirigido al Director de la CENAC AVIACIÓN, en el que se ordenó el bloqueo de los pagos a las empresas Rosoboronexport – Contratos 18 de 2019 y 12 de 2020, y a la empresa NASC S.A. – Contratos 14 de 2021 y 1 de 2022, debido a que las mencionadas compañías comerciales se encuentran en la Lista Clinton. En consecuencia, amparados en la Sentencia de la Corte Constitucional T-468 de 2003, se exponen las posibles sanciones por celebrar y pagar contratos con estas personerías jurídicas, desde el bloqueo de los activos hasta la prohibición de celebrar cualquier tipo de transacción.

2.4 Inspección visual de los helicópteros MI-17

Posteriormente, se procedió a realizar la inspección visual de las aeronaves que se encuentran en preservación, clasificadas en estado PAR⁶, en el hangar del Batallón de Mantenimiento de Aviación No.3 Mi-17. Durante la inspección, se pudo observar que los helicópteros no tenían instaladas las paletas del rotor principal y, en algunos casos, las del rotor de cola. Además, se evidenció que algunos motores y componentes de las aeronaves habían sido removidos, incluyendo varios instrumentos del panel frontal de la cabina. Se investigó esta situación y la entidad explicó que este proceso de "intercambio controlado"⁷ forma parte del programa de preservación y mantenimiento de las aeronaves, asunto que para Delegada conlleva a un riesgo por la incertidumbre que hoy existe sobre el mantenimiento y recuperación de la flota en tierra.

⁶ PAR: Pendientes de Asignación de Recursos.
⁷ "Se define como la remoción de componentes, conjuntos o subconjunto de un componente clase 1 y clase 2" en condición reparable local o en el exterior, que serán instalados de manera inmediata en otro componente de la misma clase, con el fin de habilitarlo a un condición de servicialidad" procedimientos Estándares de Mantenimiento y Logística de Aviación DÉEMPLA.

10
Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 11071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia



Fuente: Visita Fiscal CGR – Fuerte Militar Tolemaida

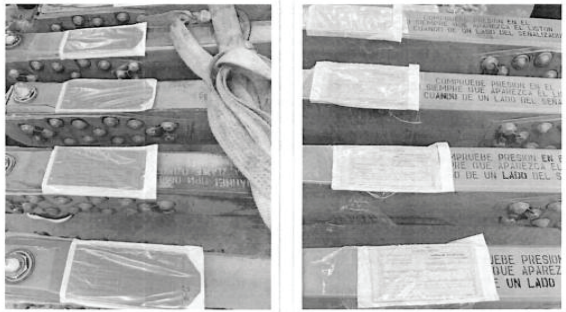
Se investigó por la ubicación de los motores y componentes removidos de las aeronaves, y el EJC explicó que existe un almacén de tránsito (mantenimiento) dentro del hangar, donde se almacenan temporalmente estos elementos antes de ser trasladados al Centro Logístico de Aviación Ejército (CLAVE). En el CLAVE, se evidenció un control exhaustivo del inventario mediante la implementación del programa COSIS para la preservación de dichos elementos. Además, se llevó a cabo una prueba de auditoría sobre la ubicación en tiempo real de dos (2) de los motores removidos de las aeronaves, utilizando la trazabilidad en SAP. Esta prueba reveló que uno de los motores está operativo en otra aeronave y el otro se encuentra en el CLAVE. Esta información fue verificada físicamente en el almacén y corroborada con el registro en el libro del helicóptero. Asimismo, se investigó el proceso de destrucción de los componentes, y se proporcionó un acta de destrucción y destinación final de los componentes para el año 2023. Además, se identificaron y rotularon las paletas de rotor que han alcanzado el fin de su vida útil, así como aquellas disponibles para su instalación, todas ellas marcadas con número de serie y estado mediante identificación por color (semaforización).

El siguiente Registro Fotográfico por aeronave inspeccionada por la CGR, es parte integral de este documento el anexo No. 1

11
Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 11071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia

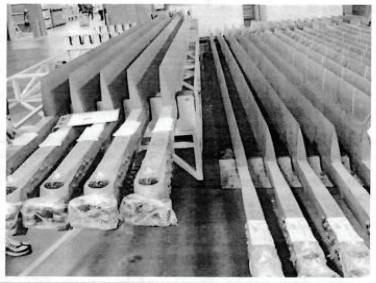


Fuente: Visita Fiscal CGR – Fuerte Militar Tolemaida



Fuente: Visita Fiscal CGR – Fuerte Militar Tolemaida

12
Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 11071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia



Fuente: Visita Fiscal CGR – Fuerte Militar Tolemaida

2.5 programa de entrenamiento flota mi-17

Durante la visita fiscal de la CGR, la Brigada de Aviación del Ejército No. 25 (BRIAV25) realizó una presentación ante la comisión auditora, en la que informó sobre los procesos de capacitación llevados a cabo para el personal de la flota de Helicópteros Mi-17, al respecto detalló el programa de entrenamiento de las tripulaciones y los roles de vuelo asignados a cada aeronave, este último factor se considera crucial para determinar las habilidades necesarias para desempeñar funciones de vuelo.

Asimismo, proporcionó información sobre los contratos celebrados por la Central Nacional de Capacitación Especializada de Aviación (CENAC) para mantener la capacidad de los pilotos. Uno de estos contratos, el No. 157-CENACAVIACIÓN-2023, fue firmado con la empresa PANAMERICAN TRAINING CENTER SAS, con el objetivo de proporcionar "CAPACITACIÓN EN SIMULADOR DE VUELO FFS-NIVEL D PARA LAS TRIPULACIONES DEL HELICÓPTERO MI-17 SERIES".

Además, la CGR comparó el plan de necesidades de personal para el entrenamiento en simulador con las aeronaves operativas en la fecha en que se llevaron a cabo las capacitaciones para el personal de pilotos.

13

Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 111071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia

2.6 Convenio offset

Para mantener la flota de Helicópteros Mi-17, que no son suficientes, el EJC cuenta con talleres de aviónica y especialistas en motores, tren de potencia, hidráulicos y estructuras, así como un hangar principal y uno adicional para el Centro de Mantenimiento Mayor OVERHAUL "OFFSET" del Batallón de Mantenimiento de Aviación No. 3, ubicado en el Fuerte Militar Tolemaida. Estas instalaciones garantizan la capacidad de realizar inspecciones de 100, 200 y 300 horas en los fuselajes de las aeronaves.

Al encontrarse el convenio actualmente "suspendido", a la espera de la certificación por parte del fabricante y la realización de tres (3) mantenimientos de este tipo para poner en operación el taller. Además, se observó que existe un espacio físico dentro del hangar designado para mantener en custodia los bienes entregados por la empresa y controlados dentro de cuentas de orden, incluyendo manuales.

En la actualidad, el EJC cuenta con personal militar técnico especializado en mantenimiento aeronáutico, así como inspectores y especialistas para los talleres mencionados, quienes realizan las labores de mantenimiento requeridas por la entidad, además de cumplir con misiones de vuelo y otras actividades del servicio, como servicios de régimen interno, vacaciones y labores administrativas. En el marco del convenio OFFSET, se informó que se capacitó a un total de 35 miembros del EJC, incluyendo 4 oficiales y 31 suboficiales:

Tabla No.002. Personal capacitado dentro del convenio OFFSET					
Año	2019	2020	2021	2022	2023
No. Personas capacitadas	30 personas	Suspendido por Pandemia	4 personas	No registra	Capacitación recurrente

Fuente: Equipo Auditor

2.7 Pérdida de capacidad de mi-17

En respuesta al cuestionamiento planteado por la CGR respecto al posible impacto de la pérdida de operatividad de las aeronaves y el personal asociado a la Flota Mi-17, se solicitó a la entidad realizar un estudio sobre los posibles efectos económicos que esto acarrearía. La entidad informó lo siguiente:

"El programa de entrenamiento de tripulaciones de Mi-17 cuenta con 75 pilotos. El Programa de instrucción y entrenamiento técnico de Mi-17 cuenta con 95 militares que se desempeñan como inspectores, líderes de grupo y técnicos de mantenimiento aeronáutico. Adicionalmente, el programa cuenta con 67 especialistas. Total: 237 personas dejarían de ejercer las labores para las que fueron capacitadas y deberían ser reubicados o calificados para desempeñar otras labores relacionadas con la aviación del Ejército.

Se perderían las capacidades del personal certificado por la casa fabricante para efectuar mantenimiento mayor programado (OVERHAUL)

Se perderían capacidades tales como especialistas de motores, aviónicos, tren de potencia, hidráulicos, estructuras, técnicos de mantenimiento aeronáutico, pilotos de pruebas de

14

Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 111071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia

OVERHAUL, piloto de pruebas de mantenimiento, inspectores de mantenimiento, líderes de grupo." (Negrita y subrayado fuera de texto).

Así las cosas, la pérdida de capacidad de los pilotos de la flota es motivo sumo de preocupación, toda vez que la inversión realizada por el EJC en su capacitación y entrenamiento estaría en riesgo de perderse o, cuando menos, resultaría en recobros de autonomías con sus consecuentes sobrecostos para la entidad. Además, existe el riesgo latente de pérdida de personal que decida retirarse mientras las aeronaves permanecen inactivas, hasta que puedan ser reactivadas para el vuelo.

El Anexo No. 3, adjunto al presente informe y recibido por el EJC, detalla el valor por especialidad de vuelo y mantenimiento que representa la capacitación de cada miembro del programa de entrenamiento de tripulaciones.

En cuanto a la posible pérdida asociada al mantenimiento de las aeronaves, la Entidad proporcionó información sobre el presupuesto destinado a mantenimiento y compra de repuestos en las últimas cinco (5) vigencias. Se observa una reducción en el presupuesto, que se atribuye a la contingencia, y estos fondos se han reasignado para cubrir otras necesidades del EJC.

Tabla No.003. Presupuesto asignado flota Mi-17

AÑO	2020	2021	2022	2023	2024
Horas voladas	3.965	4.016	3.469	2.541	628
Presupuesto asignado	65.243.402.607	69.773.255.173	100.449.661.574	1.711.951.216	2.632.491.894
Horas asignadas	4020	4073	4305	2502	2359

FUENTE: Construcción propia, información suministra EJC – Cuestionario Visita Militar Tolemaida

2.8 Aeronaves accidentadas

Durante la visita, la CGR observó en el Hangar del Fuerte Militar Tolemaida dos (2) aeronaves accidentadas, sobre las cuales se solicitó información actualizada sobre su estado.

- i) Respecto al Helicóptero EJC-3385, mencionado inicialmente en estado PAR durante la presentación inicial al equipo auditor, se proporcionó un informe técnico con el Radicado 2019-8121005143, que detalla el estado de los componentes tras la investigación. El informe técnico indica que "los componentes de este sistema pueden ser recuperados, pero estarán sujetos a una inspección y a un concepto previo por parte del fabricante o la planta reparadora", situación que puede constituirse en una especie de sin salida, dado que como no se puede recurrir a las empresas del gobierno de Rusia, entonces, ninguna otra empresa puede dar el "concepto previo por parte del fabricante o la planta reparadora". Además, se informó sobre el contrato No. 001/2022, cuyo objetivo es la "Recuperación y

15

Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 111071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia

puesta en funcionamiento del Helicóptero Mi-17-1V (MD) EJC-3385", el cual se encuentra en estado suspendido.

- ii) En cuanto al Helicóptero EJC-3378, reportado como accidentado el 15 de octubre de 2023 en el municipio de Anorí, en el Noroeste Antioqueño, se informó que actualmente se encuentra en proceso de investigación. Por esta razón, la entidad no ha proporcionado el informe técnico hasta que el grupo de investigación de Aviación complete dicho procedimiento

3. CONCLUSIONES

En el contexto de la Auditoría financiera realizada al Ejército de Colombia (EJC) y la posterior visita fiscal efectuada por la CGR a las instalaciones del Fuerte Militar Tolemaida, se destacan las siguientes preocupaciones:

1. Las aeronaves en conservación por parte del EJC están sujetas a un proceso de intercambio controlado de repuestos. Sin embargo, debido a real la suspensión de los convenios/contratos, la CGR identificó un riesgo cierto de que al recurrir al desmonte de repuestos y piezas para mantener en vuelo los otros Mi, se incurra en un proceso de canibalización que podría conducir a un estado de inutilidad de los helicópteros que están en tierra. Esta situación se atribuye a condiciones geopolíticas externas a la entidad, como es la guerra Rusia vs. Ucrania y las dificultades transaccionales y geopolíticas que obstaculizan el giro de recursos y, por ende, la ejecución de los convenios suscritos entre el Ministerio de Defensa y el contratista.
2. Durante la visita fiscal llevada a cabo por la CGR, se expresó preocupación por la posible pérdida de capacidad en los procesos de mantenimiento de la flota Mi-17 y en el entrenamiento del personal asociado a esa flota: tripulación, personal de mantenimiento, inspectores y otros. El EJC proporcionó una evaluación económica de la pérdida de capacidad por hora de vuelo, al considerar el costo y modalidad de entrenamiento por piloto, tal y como se muestra en la siguiente tabla⁶:

Tabla No.004. Valor de referencia costo instructores de vuelo

REFERENCIA CONTRATO 205 CENACAVIACION-2023	VALOR MENSUAL PERSONA (\$)	VALOR TOTAL POR CARGO (\$)
INSTRUCTOR VUELO PILOTOS	13'129.208	118'162.872
EVALUADOR DE MANTENIMIENTO	13'129.208	13'129.208
PILOTO DE PRUEBAS DE MANTENIMIENTO	13'129.208	39'387.624
INSTRUCTOR VUELO INGENIERO DE VUELO	5'950.692	53'556.228

⁶ Anexo a este documento se relaciona la respuesta de la Entidad de la valoración individualizada de los modalidades y costos por piloto

16

Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 111071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia



REFERENCIA CONTRATO 205 CENACAVIACION-2023	VALOR MENSUAL PERSONA (\$)	VALOR TOTAL POR CARGO (\$)
INSTRUCTOR VUELO TRIPULANTES DE VUELO	4.712.887	42.415.983
VALOR TOTAL ESTIMADO MENSUAL		253.922.707
VALOR TOTAL ESTIMADO ANUAL		3.042.272.484

Fuente: EJC Radicado N° 2024684009929493; MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMOP-DAVAA-BRIAY25-BAAV3-EVEST-29.25

3. Debido a la suspensión de los convenios existentes desde 2019, el EJC expresó su preocupación por la desactualización y la posible pérdida de capacidad del personal certificado por el fabricante para llevar a cabo el mantenimiento mayor programado en virtud del OFFSET. Cabe destacar, que este taller de fuselaje de la flota Mi-17 no ha podido entrar en funcionamiento por la falta de certificación que habilite a la Entidad para realizar OVERHAUL del fuselaje. Esta situación, derivada de las causales mencionadas anteriormente, plantea un hecho relevante en tanto y cuenta afectación de la estructura de mantenimiento, reparaciones y capacidades de la Fuerza para la garantía de la defensa y la soberanía de la Nación.

Durante la visita fiscal del 21 de marzo, se observó que al interior del Hangar se encuentran los manuales, herramientas y equipos bajo la custodia del EJC del mentado taller. La CGR también determinó que debido a la inoperancia del taller de fuselaje, existe el riesgo de desactualización de los manuales y de deterioro de las herramientas y equipos. Al respecto, causas como la falta de calibración, desuso u otras podrían reducir la eficiencia de estos elementos en el desarrollo de los programas de mantenimiento, generándose un riesgo alto de detrimento patrimonial.

4. En línea con lo anterior, la CGR observó que debido a la rotación y el retiro del personal militar, así como el lapso transcurrido entre el año de capacitación (2019) y la posible puesta en funcionamiento del taller de fuselaje Mi-17, existe un alto riesgo de pérdida del personal que ya ha sido certificado dentro del OFFSET por el fabricante. Esta certificación es necesaria para la habilitación del taller. En caso de que se materialice este riesgo, representaría un costo adicional para el EJC por la recapacitación del personal y el proceso adicional con la casa fabricante para obtener una nueva transferencia de conocimiento y tecnología.

Esta situación potencial se evidencia en la información proporcionada por la entidad en el archivo "PERSONAL CURSO OVERHAUL", donde se informa sobre el retiro de dos (2) suboficiales que estaban dentro del programa de capacitación, con las siguientes capacidades:

Tabla No.005. Personal Retirado capacitado dentro del convenio OFFSET					
ARMA	GDO	UNIDAD	ESPECIALIDAD	PROYECCIÓN OVH	EXPERIENCIA
AVI	SV	RETIRADO	ESP - AVIÓNICA	INP - AVIÓNICA-OVH	6 AÑOS
AVI	SP	RETIRADO	IM - GENERAL	IV-VUELO-PRUEBAS OVH	17 AÑOS

Fuente: Construcción propia, información suministra EJC - Cuestionario Visita Militar Tolimaida

17
Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 111071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia



5. El EJC expresó su preocupación por el efecto adverso en el desarrollo de operaciones en campo y el sostenimiento de la aviación, especialmente en procesos de movilidad, abastecimiento y rescate de tropas. Estos aspectos afectan la capacidad operativa de la entidad en misiones militares orientadas a la defensa de la soberanía, la independencia y la integridad del territorio colombiano.
6. Las acciones llevadas a cabo por el EJC en cuanto al manejo presupuestal para el año 2024 revelan que, debido a la contingencia generada por la suspensión de los convenios en años anteriores, los recursos se destinaron al mantenimiento de la flota UH-60. Así las cosas, la CGR expresa su inquietud sobre la disponibilidad de recursos en caso de una posible reanudación de los convenios o de otra alternativa desarrollada por el EJC-MDN para poner en funcionamiento los helicópteros que se encuentran en condición "Aeronave pendiente de asignación de recursos-PAR".
7. Durante la visita fiscal, el EJC expuso la preocupación por la pérdida de capacidades a la fecha de la DAVAA y las consecuentes afectaciones presentes y hacia el futuro inmediato, en caso de no superarse el hecho cierto de la suspensión de los contratos mencionados en este informe. En consecuencia, la CGR exhorta al EJC y, por supuesto, al Gobierno de Colombia para que ausculte y consolide alternativas viables a corto plazo, que vayan más allá de declarar los helicópteros Mi, que están actualmente, en tierra como en estado PAR. El exhorto va orientado a que el gobierno colombiano explore los talleres reparadores de overhaul con capacidades certificadas, que existen en Suramérica y otros países, hasta donde ha conocido la CGR por información secundaria⁹, que tienen las capacidades para Reparación Mayor y Extensión de Recursos de Operación en este tipo de aeronaves, pero que no son objeto de bloqueos bancarios o cualquier otro tipo de posibles sanciones comerciales.
8. De igual manera, preocupa a esta Delegada el riesgo inherente al diferencial cambiario debido a la negociación en dólares estadounidenses (USD) de los convenios suspendidos. Esta variable fluctuante es exógena al proceso de negociación entre el contratista y el Ministerio de Defensa – Ejército, y no se observa un mecanismo eficiente para mitigarlo.
9. Cabe destacar, que debido a la suspensión de los contratos (relacionados con el mantenimiento y adquisición de repuestos) y el estado PAR de las aeronaves, la CGR observa una real pérdida de capacidad de soporte aéreo en el desarrollo del objetivo misional del EJC, en el entendido que la flota Mi-17 es un recurso fundamental para la Defensa del territorio y el mantenimiento del orden público, toda

⁹<https://www.helicentro.pe/>
<https://www.helicentro.pe/noticias/helicentro-realizara-el-mantenimiento-a-un-mi-17-1v-de-la-fuerza-aerea-de-peru/>
<https://www.defensa.com/mexico/redena-adjudica-directamente-trans-ce-cargo-overhaul-7-17-1b>
<https://maquina-de-combate.com/blog/archives/61496>
Consulta el 14/6/2023, hora:12.30 en adelante.

18
Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 111071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia



vez que aquella aumenta la capacidad de aprovisionamiento y apoyo con operaciones de profundidad, entre otras variables de la defensa.

10. Finalmente, la disminución de las capacidades aéreas, debido a circunstancias como son, las de estar en tierra las aeronaves, o haber sido objeto de siniestros pendientes de investigación u otros factores, es, a todas luces, un riesgo para la prestación del servicio por parte del EJC, debido a la inoperatividad de la flota y la ausencia de acciones, por lo menos no informadas oportunamente a la CGR, para superar la contingencia originada por la suspensión de los contratos desde el año 2022.

4. ANEXOS
- 4.1 Registro fotográfico visita fiscal, marzo 21 de 2024.
- 4.2 Valoración Económica del programa de entrenamiento de tripulaciones Radicado EJC N° 2024684009929493; MDN-COGFM-COEJC-SECEJ-JEMOP-DAVAA/BRIAY25-BAAV3-EVEST-29.25

Cordialmente,

LUIS EDUARDO PARRA RODRIGUEZ
Contralor Delegado Sector Defensa y Seguridad

Revisó y aprobó: Diva Tatiana Castro Uribe – Directora de Vigilancia Fiscal (E) *Tatiana Castro Uribe*
Preparó: Manuel Ortiz González – Contralista
Karol Andrea González – Contralista
Angie Paola Dueñas Ortiz – Profesional

19
Carrera 69 No. 44-35 Piso 1 | Código Postal 111071 | PBX 518 7000
cgr@contraloria.gov.co | www.contraloria.gov.co | Bogotá, D. C., Colombia

- PROPOSICIÓN SOBRE SESIÓN RESERVADA RELATIVA AL ACCIDENTE DEL FAC 1016 Y ADQUISICIÓN DE AVIONES GRIPEN E/F. POR LOS Hs.Rs. JHON JAIRO BERRIO, JUANA LONDONO, JUAN ESPINAL Y ÁLVARO LONDONO:

Proposición
Se solicita de la MANA más respetuosa que el Debate de Control político llevado a cabo en la sesión del 27 de Abril de 2026 Proposición # 37 de la Cámara de Representantes se permita dejar abierta con el fin de escuchar en Sesión reservada el informe preliminar que presentará el Ministerio de Defensa respecto al accidente del Avión Hércules FAC 1016 y sobre la compra de los Aviones Gripen E/F a su vez por valor aproximado de 3.200 millones de Euros

Cordialmente.

Jhon Jairo Berrio
Juan Espinal
Álvaro Londono

Recibido en el 21/06/26 1:19
Aprobado

