



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123-9066

AÑO XII - Nº 187

Bogotá, D. C., miércoles 7 de mayo de 2003

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

LEYES SANZIONADAS

LEY 806 DE 2003

(abril 28)

por la cual se conmemoran los cien años de la consagración de Colombia a Jesucristo y a su Sagrado Corazón.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Declárase la presente Ley de Honores en conmemoración de los cien años de la consagración de Colombia a Jesucristo y a su Sagrado Corazón, consagración liderada por los diversos sectores de la Sociedad, el 22 de junio de 1902 como propuesta nacional de paz, luego de la guerra civil de los Mil Días, el 21 de noviembre del mismo año.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Luis Alfredo Ramos Botero.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Ramón Otero Dajud.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

William Vélez Mesa.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Angelino Lizcano Rivera.

REPUBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 28 de abril de 2003.

ÁLVARO URIBE VÉLEZ

La Ministra de Cultura,

María Consuelo Araújo Castro.

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 257 DE 2002 CÁMARA, 053 DE 2001 SENADO

por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Sudamérica.

Bogotá, D. C., 9 de abril de 2003

Doctor

WILLIAM VELEZ MESA

Presidente Cámara de Representantes

E. S. D.

Señor Presidente:

En cumplimiento de la misión encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, muy complacido rindo ponencia favorable para segundo debate al Proyecto de ley número 257 de 2002 Cámara y 053 de 2001 Senado, *por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Sudamérica*, en la siguiente forma:

Dentro del proceso cada vez más irreversible de la globalización, países como el nuestro no tienen alternativa diferente de la de pensar,

con seriedad, que la única posibilidad de supervivencia en el concierto de los mercados mundiales es exportar.

Por fortuna, Colombia ha entendido el reto y lo ha asumido con alta dosis de responsabilidad.

Hemos sido conscientes de que la contracción en el comercio internacional de productos tan fundamentales como el petróleo y el café ha deteriorado seriamente la economía, hasta el punto de que las exportaciones tradicionales se han rebajado en un 19%. La política de exploración y explotación de hidrocarburos se ha visto seriamente afectada por las frecuentes acciones guerrilleras contra su infraestructura, que privaron al país de ingresos por valor de 500 millones de dólares, solo en los meses de enero a mayo del presente año. En cuanto al grano, sus exportaciones disminuyeron 24% en igual período debido a la dramática caída en los precios internacionales por el exceso en la oferta.

Sería inimaginable el caos macroeconómico que el bajo precio del café hubiese acarreado para el país, si como en las últimas décadas este producto representara aún el 80% del total de nuestras exportaciones.

Si bien es cierto que exportaciones tradicionales como el carbón y el ferroníquel crecieron en el pasado semestre, el primero en un 44%, por incremento en el 30% en los precios internacionales y en los volúmenes de exportación que crecieron el 25%, y el segundo en un 8%, el país comienza a fijarse nuevas metas.

Para la primera década del presente siglo, Colombia debe lograr en sus exportaciones, una proporción de por lo menos el 35% de su PIB y que las mismas, con el mayor valor agregado posible, se conviertan en el más acelerado motor de crecimiento y de generación de empleo.

La verdad es que ya comienza a percibirse una incipiente recuperación de la economía, sostenida por las exportaciones, principalmente las industriales, que, en los seis primeros meses de 2001, han crecido un 20% y no obstante la fuerte desaceleración de la economía de los Estados Unidos, las exportaciones no tradicionales crecieron en un 10% a dicho país, en este mismo período.

Mientras que en 1997 nuestras ventas al exterior de productos no tradicionales llegaron a cinco mil trescientos millones de dólares (US\$5.300.000.000), al concluir el año 2000 dichas ventas alcanzaron seis mil cuatrocientos millones de dólares (US\$6.400.000.000), registrando un incremento del 21%. En lo corrido del presente año, nuestras exportaciones no tradicionales vienen presentando un incremento del 16% con respecto al mismo período del año pasado.

Otro factor decisivo es que la expansión del intercambio comercial con nuestros socios de la CAN ha contribuido, indudablemente, no solo a diversificar las exportaciones, sino a acelerar el proceso tecnológico y a detenernos con mayor cuidado en aspectos tan importantes como la productividad y la competitividad. El comercio en la Comunidad Andina creció, en la última década, a tasas promedio superiores al 15% anual, mientras el comercio mundial lo hizo apenas a un ritmo del 7%.

Definitivamente, el gran reto, inmediato y el más importante de la política comercial de Colombia, es prepararnos para una integración exitosa en el ALCA, cuyas pretensiones son de veras ambiciosas:

Equivala al 25% del mercado mundial, al 80% del comercio exterior de Colombia y a un excitante mercado mundial de 800 millones de consumidores. Esto significa para nosotros la verdadera globalización en materia comercial.

El hecho que Colombia haya participado en las conversaciones del ALCA, dentro de la comunidad andina como bloque, le ha dado mayor autoridad y a su vez le ha permitido ejercer cierto liderazgo.

Por esto mismo y por sus descomunales proporciones, este desafío exige la participación articulada de todos los estamentos de la Nación, tanto del sector público como del privado. Pues es incontrovertible que constituye un acontecimiento multinacional que tendrá profundas y vastas repercusiones sobre la estructura productiva y comercial de la Nación.

La verdad es que el país ha venido haciendo formidables esfuerzos:

Comienza a evidenciar que la política macroeconómica debe complementarse con la política macroeconómica y microeconómica.

Busca la inversión, tanto de capitales extranjeros como nacionales.

Ha propendido a la estabilidad en los regímenes aduaneros, tributarios y arancelarios.

Ha logrado alianzas estratégicas entre firmas extranjeras y colombianas.

Promueve atractivas líneas de crédito a través de Bancoldex.

Ha hecho ingentes esfuerzos por fortalecer el sistema financiero.

Se han constituido Zonas Económicas Especiales de Exportación.

Ha tratado, a pesar de todo, de fijar reglas del juego claras y dar seguridad y estabilidad jurídicas.

Se ha incorporado a la inteligencia del mercado a través de la internet.

Están, afanosamente, en la discusión de normas legales que permitan la flexibilidad laboral.

Se creó el programa Expopyme, para asesorar a las empresas en el diseño y ejecución de sus propios planes exportadores.

El papel de Colombia en la OMC se ha ido fortaleciendo. Los controles de calidad se han mejorado.

Ha ampliado considerablemente la oferta de energía y la de un moderno servicio de comunicaciones.

En este mismo momento se adelanta un intenso cabildeo ante el Congreso y el Gobierno de los Estados Unidos para renovar los actuales beneficios derivados del ATPA y lograr la inclusión en el mismo de nuevos sectores, como textiles, confecciones, calzados, manufacturas de cuero, atún, etc.

Se ha decidido por conducir la educación hacia la innovación, la ciencia y la tecnología.

Ha adoptado políticas que incentiven la productividad.

En fin, busca una política comercial cada vez más audaz, más agresiva y con mayor impacto en la vida nacional, es decir, desea ansiosamente implementar una verdadera cultura exportadora.

El Foro Económico Mundial ha localizado 10 redes especializadas para dinamizar el comercio exterior: Internacionalización-Transporte-Capital humano-Ciencia y tecnología-Comunicaciones-Finanzas-Gobierno e instituciones-Energía y Gas-Productividad y gerencia.

Como vemos, el transporte ocupa mención preferente.

Según indicadores del mismo foro, en materia de infraestructura vial, en los diferentes modos de transporte, para el año 2000, Colombia ocupó el puesto 48 sobre una muestra de 59 países analizados, de lo cual es fácil deducir que el nivel de competitividad del país, en esta variable no es óptimo. Si no somos competitivos en el factor transporte, mucho menos aun dentro del modo fluvial.

Frente al acelerado proceso de globalización y de la actual etapa de desarrollo socioeconómico, Colombia, como parte muy influyente en Sudamérica, debe remediar cuanto antes el retraso que evidencia en el campo del transporte en general y en particular en el fluvial cuyas principales ventajas destacamos:

a) El modo fluvial de transporte es flexible y resulta especialmente muy económico para mover grandes volúmenes de carga, generalmente superiores a 500.000 toneladas año a distancias hasta de 500 kilómetros.

En Sudamérica hay transportes fluviales que movilizan importantes volúmenes de mercancía por convoyes de gabarras o barcas, movidos por unidades empujadas, o remolcadores.

Este sistema se utiliza mucho sobre los ríos Orinoco y Apure en Venezuela, en los ríos Amazonas, Paraná, Madeira y otros grandes ríos de Brasil y en la Hidrovía Paraguay Paraná.

Se trata de grandes embarcaciones. Existen gabarras que pueden transportar unas 3.000 toneladas por unidad, para unos calados de 2.70 metros (9 pies) y cuyas dimensiones alcanzan 15 metros x 87 metros. Y más funcionales son las gigantescas unidades empujadoras para potencias de 4.000 a 6.000 HP;

b) El transporte fluvial racionaliza la utilización de la potencia de los motores. Así, que mientras con una potencia de 1 HP se pueden movilizar 5 toneladas por el transporte acuático, por el ferrocarril, de media a una tonelada, y por carretera, apenas 0.150 a 0.200 toneladas por camión;

c) El medio fluvial reduce sensiblemente el número de operaciones de cargue y de descargue. Por esto es por lo cual, en la realidad, grandes remolcadores pueden empujar trenes de gabarras de hasta 50.000 toneladas, mientras que una locomotora pesada moviliza una carga del orden de unas 1.500 toneladas y un (...) transporta solamente unas 40 toneladas;

d) Ahorro notorio en combustible: El consumo de combustible por tonelada-kilómetro sigue la misma pauta: Para el transporte fluvial se requiere en promedio hasta tres veces menos combustible que para el transporte ferroviario y de cinco a ocho veces menos que para el carretero;

e) Es de interés mencionar el consumo de materiales necesarios para la construcción de los correspondientes vehículos. Con la convención establecida, esto se puede ilustrar por la relación 100/270/155, lo que demuestra la más racional utilización de los materiales en el caso de la construcción de embarcaciones.

Lo anterior refleja también el hecho de que el peso necesario para transportar una (1) tonelada de carga útil es de 350 kg para las barcas 750 para un vagón de tren y 750 para los camiones;

f) También la mano de obra necesaria es la más reducida en el caso del transporte fluvial. Así, para manejar un convoy fluvial de 10.000 toneladas se utilizan normalmente solo unas 12 personas, mientras que para el transporte por tierra de la misma mercancía se necesitaría una flota de 278 camiones de 36 toneladas c/u con 2.778 choferes y el mismo número de ayudantes;

g) El transporte fluvial conserva y protege el medio ambiente: La contaminación del aire es mínima en este caso. Si el valor del índice de contaminación del aire para el modo fluvial de transporte se considera igual a 100, en el caso de los ferrocarriles, para la tracción diesel, corresponde el valor 177 y para la tracción eléctrica 199, mientras que para el transporte carretero corresponde 330.

Otros estudiosos van más lejos y observan que, siempre en comparación con el medio fluvial, en los transportes ferroviario y carretero se generan cinco y siete veces respectivamente más gases de hidrocarburos; los trenes producen tres veces más monóxido de carbono, mientras que para los camiones este valor sube a nueve; los trenes producen una cantidad triple de óxido nítrico y los camiones hasta 20 veces más.

La contaminación por ruido en este medio de transporte está por debajo del nivel admisible.

Al considerar 100 para el caso del transporte fluvial, con la convención anterior, los índices correspondientes para los transportes fluvial, ferroviario y carretero, se podrían representar por 100/900/200.

La contaminación del agua de los ríos, causada por la navegación de las embarcaciones, es un elemento que se debe tomar en cuenta. Sin embargo, los estudios muestran que el transporte fluvial contamina menos que el ferroviario y el carretero; utilizando la convención ya establecida, la situación de este tipo de contaminación se puede representar por medio de la relación 100/100/540. Además, se menciona como positiva la oxigenación producida por las hélices, al agitar el agua;

h) Accidentes fatales: Para los mismos tipos de transporte se ha determinado la relación 100/175/4.463, lo que explica el permanente incremento de los volúmenes de productos peligrosos transportados por vías fluviales.

Podríamos enunciar otras ventajas de la navegación fluvial:

1. Hace factible económicamente la realización de las obras hidrotécnicas para el aprovechamiento y la utilización integral de los ríos. Así, al combinar las obras para los aprovechamientos hidroeléctricos con las obras para la navegación, se obtiene una más rápida recuperación de las inversiones; estas mismas obras ayudan a controlar las inundaciones y, a la vez, favorecen el riego, los abastecimientos de agua, el turismo y los desarrollos recreacionales.

2. Estimula de manera apreciable las actividades económicas de todo tipo, por cuanto las regiones se ven beneficiadas ampliamente por una navegación fluvial utilitaria de sus ríos. En este sentido, las vías fluviales se deben constituir en función de un cuidadoso estudio de la demanda que va a generar y no por una sencilla proyección de la situación existente.

3. Favorece el proceso de integración, dado que la instrumentación y el desarrollo de la navegación fluvial requiere obras de cierta magnitud que, generalmente, se efectúan por etapas con el concurso de varias regiones y/o países: De hecho, normalmente se trata de estructuras que se realizan en el marco de proyectos internacionales.

Se puede hacer la observación que, al interconectar los ríos para asegurar unas distancias de transporte convenientes y luego, al integrar estas vías fluviales a los demás sistemas de transporte, se amplían mucho las posibilidades de comunicación. Así, se logran unos mejores precios y la armónica distribución del tráfico entre los diferentes medios de transporte, ya integrados de manera multimodal.

La práctica demuestra que, frecuentemente, tales situaciones conducen a una mejoría general de la calidad de los correspondientes servicios y a una notable reducción de los costos.

Los hechos mencionados evidencian las **abrumadoras ventajas del transporte fluvial** que, en definitiva, representa un factor positivo para el desarrollo sostenible.

Además, el proyecto de ley que nos ocupa tiene, entre otros propósitos encomiables, el de corregir las deficiencias anotadas, con la propuesta de determinar los corredores integrados de transporte fluvial del Orinoco-Meta-Pacífico y Amazonas-Putumayo-Pacífico, creando las correspondientes Corporaciones Autónomas Regionales con los nombres de Carifmeta y Carifputumayo, cada cual del orden nacional, con autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica, las cuales funcionarán como Empresas Industriales y Comerciales del Estado, sometidas a las reglas del Derecho Privado.

Por la importancia de estas dos cuencas, conviene detenernos un poco en las principales características de las mismas.

Corredor integrado de transporte Orinoco-Meta-Pacífico

El río Orinoco:

El Orinoco nace en Venezuela, en las Sierras Parima y Tapirapeo en la cumbre Delgado Chalbaud. Tiene una longitud de 2.140 km y su cuenca cubre 1.015.000 km²; de estos, Venezuela posee 685.000 y Colombia 330.000 km².

Se estima que el caudal anual promedio del río, a su De Amacuro, alcanza de 36.000 a 38.000 m³/s. Y en las crecientes, se aproxima a 100.000 m³/s. Desde este punto de vista, el Orinoco es el tercer río más caudaloso del mundo, sobrepasado solamente por el Amazonas y El Congo-Zaire. Cada año el río Orinoco descarga en el Atlántico un billón doscientos mil millones de metros cúbicos de agua.

El recorrido del río se puede dividir en tres partes:

* Bajo Orinoco, desde el Atlántico hasta la boca del río Apure, unos 880 km. En esta parte, encontramos condiciones adecuadas para una buena navegación fluvial que, por un trecho de 360 km, es también marítima.

• Orinoco Medio, de unos 550 km entre la boca del Apure y San Fernando del Atabapo. En este tramo están ubicados los raudales de Atures y Maipures y las condiciones de navegación son más difíciles, por la reducción del caudal de agua, el incremento de las pendientes del lecho del río y el hecho que en el cauce aparecen más obstáculos.

• Alto Orinoco, de unos 710 km, desde San Fernando de Atabapo hasta sus fuentes. En este tramo, la navegación es todavía más difícil; en los últimos 250 km es prácticamente imposible.

El Orinoco descarga sus aguas en el Atlántico por el Delta de Amacuro, que se inicia cerca de la población de Barrancas, situada a unos 270 kilómetros del océano.

El canal o río grande es amplio y profundo en casi todo su recorrido, pero en ciertos puntos se forman unos bancos que requieren un dragado periódico. Por el canal navegable, con el buen mantenimiento, pueden transitar barcos hasta de 80.000 toneladas, transportando primordialmente mineral de hierro, aluminio y bauxita, entre otros.

El río recorre también la Faja Petrolífera del Orinoco, la cual se extiende hacia el Norte por un territorio de unos 700 km de longitud y de 50 a 100 km de ancho. Próximamente se iniciará la explotación a gran escala de estos inmensos yacimientos, lo cual podría ser de gran utilidad para Colombia, si, como se anuncia, pronto se agotaran nuestros recursos. El Orinoco presenta también grandes raudales que podrían aprovecharse en proyectos de generación de energía eléctrica.

Es de anotar que el Plan Estratégico de Transporte, PET, dentro de un escenario que identifica los primordiales corredores de comercio exterior y muy especialmente los que sirven de conexión entre Colombia y Venezuela, tienen como prioritario el proyecto de navegabilidad Atlántico-Orinoco-Meta-Pacífico.

El río Meta

Es uno de los más importantes afluentes del Orinoco, al cual vierte sus aguas en el km 1.110 por la orilla izquierda. Tiene un recorrido de 1.000 km de longitud, de los cuales 780 son navegables. En sus últimos 252 km forma parte de la frontera de Venezuela con Colombia.

El Meta le aporta al Orinoco un importante caudal de agua, estimado en un promedio anual de 6.500 m³/seg.

Por el Meta, entre Puerto Carreño y el terminal de Puerto López pueden navegar embarcaciones con calados de 1.20 a 1.50 metros (4 a 5 pies) durante siete u ocho meses del año y a lo largo de 780 km. Efectivamente, entre abril y noviembre transitan por este río, en la

actualidad, convoyes de gabarras que transportan hasta unas 2.000 toneladas por cada viaje.

Esta arteria interoceánica tendría 2.728 km de longitud total: 1.890 de una gran hidrovía y 838 de vía terrestre con el siguiente recorrido: Desde el Atlántico en el Delta Amocuro, navegando por el Orinoco hasta Puerto Carreño, se continúa por aguas del río Meta hasta Puerto López y de aquí en adelante por vía terrestre a Villavicencio, Bogotá, Ibagué, Armenia, Cali, hasta Buenaventura, en el Pacífico.

Es digno de mencionar que personalidades como el Libertador Simón Bolívar y muchos otros, han reconocido la gran importancia de esta vía acuática.

Se estima que las circunstancias económicas y políticas existentes hacen posible su puesta en marcha y que sus grandes ventajas justificarían los costos de las obras, porque además les darían un gran desarrollo a nuestros llanos de Colombia y Venezuela facilitándoles su comunicación con el Pacífico y permitiéndoles dirigir sus mercancías y productos agropecuarios a los puertos de Ecuador y Perú.

Corredor integrado de transporte fluvial Amazonas-Putumayo-Pacífico

El río Amazonas

El gran río Amazonas encuentra sus cabeceras en los Andes del Perú, teniendo sus caudalosas aguas una longitud estimada de 6.780 km, hasta el Atlántico en el Brasil. Es el río más largo y caudaloso del mundo cuyo promedio anual de aguas llega a unos 226.000 m³/por segundo. El Amazonas vierte al océano Atlántico, en un solo día, la misma cantidad de agua que el río Támesis en todo un año.

En cuanto a la navegabilidad de su trayecto principal entre su desembocadura en el Océano Atlántico (Belém de Pará) hasta el puerto Nanta, en el Perú, este enorme río, se divide en cuatro ramos, así:

1. Desde Belém de Pará a Manaus, sobre una distancia de 1.650 km, es navegable por barcos de gran calado desde alta mar. Se permite el paso de barcos de unas 60.000 toneladas, todo el año.
2. Entre Manaus y Tabatinga, con una longitud de 1.600 km, en el invierno el calado permitido es de 8 metros y en verano, de 7.
3. Entre Tabatinga e Iquitos, en el Perú, con una longitud de 620 km, se admiten embarcaciones con un calado de 5 metros.
4. Desde Iquitos hasta la confluencia del río Ucayali con el río Marañón en el Perú. Con un trecho de 100 km navegable por grandes barcazas.

El río Putumayo

Nace en los picachos del Nudo de Pasto, en Colombia. Es un afluente del Amazonas, al cual descarga 6.250 m³/seg. Su cuenca hidrográfica internacional cubre 112.400 km², y su longitud se acerca a 2.000 km de los cuales 1.500 son navegables. Tiene un ancho promedio de 700 metros; al llegar al Amazonas, su anchura se reduce a 300 metros y tiene 6.50 metros de profundidad. Es un río internacional cuyas riberas se dividen entre cuatro países: Colombia, Ecuador, Perú y Brasil.

La integración Atlántico-Amazonas-Putumayo-Pacífico tendría un corredor fluvial de más de 6.000 km por el Amazonas, más cerca de 2.100 por el Putumayo, es decir, aproximadamente 8.000 km que cruzaría de Este a Oeste, desde el Atlántico en Belém de Pará, Brasil, navegando por el Amazonas hasta San Antonio de Ica, se continúa por aguas del Putumayo, fronterizo con Perú y Ecuador, hasta Puerto Asís, Colombia, y de aquí en adelante por vía carretable a Mocoa y hasta Buenaventura.

Sobre el mismo río Putumayo está el Puerto del Carmen, desde el cual se comunicaría también Ecuador por vía terrestre a Quito y a Guayaquil.

La interconexión Orinoco-Atabapo-río Negro-Amazonas

Para comprender el alcance que tiene la presente interconexión, resulta de vital importancia comprender que existe otro tipo de alternativas de interconexión entre los mundos de la Amazonia y la Orinoquia, que aunadas a la presente resultan complementarias y merecen la atención debida dentro de la presente exposición:

A partir del año de 1994, la división Cuenca Fluvial del Orinoco funcionó en el municipio de Puerto López, departamento del Meta, Centro Geográfico de Colombia, distante 90 km de la ciudad de Villavicencio; posteriormente se traslada a la capital del Meta y desde allí se impulsan en la jurisdicción las políticas trazadas por el Ministerio de Transporte y se llevan a cabo los planes, programas y proyectos de la Dirección General de Transporte Fluvial, cuenta con una extensión aproximada de 320.000 kilómetros cuadrados que cubre los departamentos de Arauca, Boyacá, con sus embalses y lagunas; Casanare, Guainía, Meta, Vaupés y Vichada.

La actividad fluvial en esta región desempeña un papel preponderante en la economía regional y nacional, como también por su contribución a la generación de empleos directos e indirectos por las actividades derivadas del ejercicio del transporte fluvial. A pesar de las difíciles circunstancias por las cuales está atravesando el país, el futuro es auspicioso para la Orinoquia y Amazonía colombiana.

Para el caso de la navegación de embarcaciones mayores, está influenciada en gran parte por la época invernal, con una duración promedio de ocho meses al año, cuando los canales navegables permiten la travesía de embarcaciones mayores; los otros meses son dedicados al mantenimiento y a la preparación de los navíos; y a navegar en aquellos sectores en donde el río lo permita. Generalmente y al no existir empresas fluviales debidamente organizadas, se desarrollan actividades comerciales individuales para atender las necesidades de las comunidades ribereñas a lo largo de las vías fluviales, que en muchos casos dependen de esta única vía.

Este tipo de embarcaciones se pueden clasificar como microempresas, que generan empleo directo a escala familiar, ya que la unidad es asistida por el propietario y demás miembros de la familia en capacidad de navegar y en raras oportunidades efectúan contratación de personal particular, si lo hacen es esporádicamente.

La generación de empleos en embarcaciones mayores, es pequeño comparativamente con el empleo indirecto que se genera en cada uno de los puertos.

El transporte de pasajeros ha tenido importante relevancia y día a día se observa un constante interés por conformarse y habilitarse como empresas y cooperativas para la prestación de rutas fluviales.

La cuenca del Orinoco en la actualidad cuenta con tres (3) zonas, debidamente controladas por la autoridad fluvial.

*** Zona Número 1:**

Inspección Fluvial de Puerto López
 Inspección Fluvial Laguna Tota
 Inspección Fluvial Guavio-Chivor
 Inspección Fluvial Puerto Gaitán
 Inspección Fluvial La Hermosa
 Inspección Fluvial Puerto Carreño
 Inspección Fluvial Santa Rita

*** Zona Número 2:**

Inspección Fluvial La Macarena
 Inspección Fluvial San José del Guaviare
 Inspección Fluvial Barrancominas
 Inspección Fluvial Inárida
 Inspección Fluvial Mitú

*** Zona Número 3:**

Inspección Fluvial Arauca
 Inspección Fluvial Cravo Norte
 Inspección Fluvial Puerto Lleras
 Inspección Fluvial Concordia

El amplio territorio que se extiende entre el «Piedemonte Llanero» de la cordillera oriental y la frontera con Venezuela, está formado por los Llanos Orientales y la Orinoquia, una inmensa llanura de más de 250.000 kilómetros cuadrados. Los ríos mayores de Arauca, Casanare, Meta, Vichada, Guainía, Guaviare, Inárida, Atabapo y sus numerosos afluentes, pertenecen a la vertiente del Orinoco.

El Río Vichada, se forma de la confluencia de los ríos Planas y Tillavá, desemboca en el río Orinoco por su margen izquierda. Recorre el departamento de su mismo nombre de oeste a oeste, con un curso aproximado de 580 kilómetros, el río y sus afluentes forman una hoya hidrográfica de más de 25.000 km cuadrados; su principal afluente es el río Muco. Las riveras del río Vichada están cubiertas de bosques ricos en madera. Varias poblaciones se encuentran, San José de Ocué, Puerto Nariño y Santa Rita.

El río Guaviare, tiene su origen en la Cordillera Oriental, con el nombre de Guayabero, al oeste del departamento del Meta, corre primero el sureste, toma luego la dirección noreste hasta desembocar en el río Orinoco, a los 04 grados de latitud norte y 67 grados 44' de longitud oeste. Recibe el nombre de Guaviare a partir de Puerto Arturo, en la confluencia con el río Ariari. Sirve de límite entre los departamentos del Meta, Guaviare, Vichada y Guainía; tiene una longitud de 947 km, y es navegable en la totalidad de su curso, especialmente desde Mapiripán (Meta) hasta su desembocadura. Antes de desembocar forma el brazo Amanavén, que más abajo vuelve a unirse al curso principal luego de recibir al río Uva.

Entre los afluentes principales se encuentran los ríos Duda, Cabra, Ariari, Ovejas, Manaveni, Manaclare, Inárida y Atabapo, entre otros.

Entre las poblaciones más representativas se encuentran Puerto Lleras, Caño Jabón, San José, Barrancominas, Amanavén, entre otras.

El río Inárida baña los departamentos del Guaviare y Guainía, desemboca en el río Guaviare, el caudal del Inárida se ha calculado en 3.200 metros cúbicos por segundo, su hoya hidrográfica de 125.000 kilómetros cuadrados. La regularidad de su curso permite la navegación de embarcaciones de apreciable calado. En el valle del río Inárida se encuentran numerosos pantanos y lagunas marginales, entre los que se cuentan las llamadas Tigre, Sojo, Macunurí; los afluentes más importantes son los ríos Papunagua, Noemí, y Caño Bocon y sobre la margen derecha se ubica el Municipio de Inárida, capital del departamento del Guainía.

El río Guainía, tiene su origen al suroeste del departamento del Guainía y hace parte de la cuenca hidrográfica del Amazonas. Inicialmente, corre en dirección noreste hasta la isla del Venado, donde cambia su rumbo hacia el sur hasta la isla San José, muy cerca de la piedra del Cocuy, sirve de límite con la República Bolivariana de Venezuela, a lo largo de 174 kilómetros; continúa su curso en territorio brasileño, y desemboca en el río Amazonas.

Tiene un curso aproximado de 2.000 km de los cuales 243 km son colombianos, navegables en su totalidad, gracias al aporte del río venezolano Pimchin y de los colombianos Tomo y Aque.

En la frontera recibe el brazo Casiquiare y toma el nombre de río Negro, por el color oscuro de sus aguas, hasta su desembocar en el río Amazonas.

Recostado al Piedemonte Llanero se puede escoger el circuito terrestre que estime más conveniente entre los que se encuentran:

Ingresar por la ruta Bogotá-Villavicencio, con buena carretera y a dos horas de viaje en automóvil, ciudad principal fronteriza a la vida del llano propiamente dicho.

Por Villavicencio se puede seguir llano adentro o entrar por cualquiera de las dos carreteras al norte, en el departamento de Boyacá.

La primera desciende de la región del Lago de Tota (asfaltada hasta allí). Entra por Aguazul, desde donde se puede proseguir a Yopal o tomar en dirección a Maní, una bella región a orillas del Cusiana, a partir de la cual es posible embarcarse por el río, para descender al Meta rumbo a Orocué, o, en fin, de Aguazul se continúa el circuito terrestre por el piedemonte hacia Villavicencio (vuelve a haber asfalto en Cumaral).

La segunda entrada boyacense es más corta que la anterior; entrada por Guateque, (Chivor-Santa María) se llega a Guateque tomando la carretera al Valle de Tensa, en el trayecto Bogotá-Tunja, inmediatamente después del embalse del Sisga, cruzando la región de la represa de Chivor. La primera población llanera es San Luis de Galeno, de donde se va a Villanueva, a partir del cual se está en la carretera alterna hacia Villavicencio, por Barranco de Upía-Cumaral, igual que en el caso anterior.

A partir de Villavicencio transitar el llano en paralelo al río Meta, vía Puerto López (85 kilómetros pavimentados) y Puerto Gaitán (110 kilómetros sin pavimento), desde Carimagua, a unos 40 km, camino por la sabana apartándose del río Meta y en dirección del Vichada (74 kilómetros desde Orocué), se llega a Gaviotas; bastante más abajo a 650 kilómetros de Puerto Gaitán, por carretera en mal estado, se encuentra Puerto Carreño, capital del departamento del Vichada; esta ciudad se encuentra en confluencia del Meta con el río Orinoco, desde donde se puede remontar hasta la ciudad de Puerto Ayacucho, capital del estado de Amazonas, República de Venezuela.

El paisaje del río Orinoco, es muy distinto al de sus congéneres de los Llanos Orientales y de la Amazonia, cuyos caudales suelen ser lentos, muy anchos, sobre lechos fangosos. Este, en cambio, es un río de gran fuerza, que corre veloz por entre un lecho de roca viva. El ancho de más de trescientos metros es sorprendentemente reducido, si tenemos en cuenta que ya que ha recibido ríos inmensos como el Inírida, el Guaviare, el Vichada, el Tomo, el Atabapo y el Brazo Casiquiare, cada uno tan ancho como el Orinoco mismo.

Para lograr una interconexión más ágil, cómoda y reducir los kilómetros del trayecto, es indispensable adicionar la siguiente propuesta:

3.1 Interconexión río Guayavero-río Guaviare-río Inárida-río Guainía o Negro-río Amazonas

Esta interconexión es de gran importancia para el desarrollo de los departamentos del Guaviare y Guainía, ya que el río Guaviare recorre numerosas comunidades indígenas que sólo tienen el transporte fluvial y dependen económicamente de esta vía.

De este modo lograremos el desarrollo económico y la integración con el centro del país, por la carretera Bogotá-Villavicencio-Puerto

Lleras y se continuaría por el río Guaviare hasta San José del Guaviare, capital del departamento del Guaviare e Inárida, capital Guainía.

Desde el municipio de Inárida, existe un carretable con 195 kilómetros que une el río Inírida con el río Guainía.

En época de verano transitar por el río Atabapo, es muy difícil por la poca profundidad de las aguas, demorándose en el recorrido varios días, y utilizando embarcaciones de bajo tonelaje.

3.2 Interconexión río Guayavero-río Guaviare-río Orinoco

La única vía terrestre para comunicarse entre Villavicencio y Santa Rita (Vichada), para el desarrollo del bajo Vichada y el departamento del Guainía, es un carretable que se encuentra en pésimas condiciones, en invierno es imposible transitarlo; por eso es indispensable buscar alternativas de desplazamiento.

3.3 Interconexión río Guaviare-río Inírida-Brazo Casiquiare-río Negro-río Amazonas

Este corredor fluvial trinacional conformado por los afluentes de la estrella fluvial del Oriente, comunicaría a Colombia, Venezuela y Brasil, tres naciones hermanas con el Océano Atlántico y a su vez con el resto del mundo, convirtiéndose en la gran autopista del desarrollo del pulmón de la tierra, por cuanto su comunicación sería de doble vía, permitiendo la comercialización de las mercancías originarias, no sólo de los tres países sino de cualquier lugar del planeta.

Tal como lo podemos observar la interconexión Orinoco-Atabapo-río Negro-Amazonas es de esencial importancia, no sólo para mejorar la comunicación fluvial entre Venezuela y Brasil, sino también para poder realizar la interconexión de las tres grandes Cuencas: Orinoco-Amazonas-La Plata y desarrollar así el gran Sistema Suramericano de Navegación Fluvial, llamado también La Gran Hidrovía.

La conexión entre la Cuencas Orinoco y Amazonas se haría desde San Fernando de Atabapo (Puerto del Orinoco), navegando por el río del mismo nombre hasta Yavita. En este puerto se tomaría, entre otras alternativas, una carretera de 34 km para llegar a Maroa, puerto sobre el río Guainía, el cual con su afluencia en el río Casiquiare, forman el río Negro que a su vez vierte sus aguas al Amazonas.

El río Negro tiene 1.500 millas de longitud, he allí otro afluente del Amazonas.

Este río trae aguas del Orinoco por el Brazo del Casiquiare y el río Guainía que lo forman; de este modo quedan unidos dos mundos enormes: Amazonia y Orinoquía. De la misma manera dos mundos se pueden interconectar partiendo de San José del Guaviare, de allí por vía terrestre se va a Calamar, desde este municipio se puede tomar el río Unilla y de ahí al río Vaupés y por éste se puede llegar al río Negro el cual desemboca como ya lo anotamos al río Amazonas. Por esta vía no sólo se interconectan dos mundos, sino que se proporciona una preciosa alternativa de comunicación fluvial del Nororiente de la Amazonia con el interior y las Cuencas del Amazonas y Orinoco. En la actualidad tanto el departamento del Vaupés como el Guainía se encuentran prácticamente incomunicados del interior del país, siendo la única alternativa de transporte con el interior la vía aérea. Considerando las bondades económicas y ambientales del transporte fluvial, con el posterior desarrollo de este proyecto de ley, se estaría proporcionando una inigualable alternativa de desarrollo para estos dos departamentos.

La utilización de la vías multinacional del Atabapo recortaría en unos 400 km el trayecto actual que se efectúa por los ríos Orinoco y Casiquiare, lo que prácticamente reduce casi a la mitad el recorrido entre San Fernando de Atabapo y San Carlos de Río Negro.

4. Interconexión Cuenca del río Amazonas con la Cuenca del río de La Plata

La Cuenca del río de La Plata, tiene un área total de 3.200.000 km². El caudal del eje, ríos Paraguay, Paraná y La Plata es de unos 28.000 m³/seg.

La interconexión de la Cuenca del Amazonas con la Cuenca del río de La Plata se consigue navegando por el Amazonas, siguiendo por el río Madeira y pasando de éste a su afluente el río Guaporé, y continuando por éste último al río Alegre. Del río Alegre habría que construir un canal que permitiera el paso del río Aguapié el cual vierte sus aguas al río Paraguay, que con el río Paraná forman el río de La Plata que a su vez vierte sus aguas en el Océano Atlántico, en el estuario de La Plata (Argentina y Uruguay) para lograr la integración del sistema hidrográfico de América del Sur hay que interconectar, como hemos visto, las Cuencas Hidrográficas del Orinoco, el Amazonas y de La Plata y constituir así el Gran Sistema Suramericano de Navegación Fluvial, el cual tendría, entre otras, las siguientes características:

La Cuenca del Orinoco con 11.000 km aproximadamente.

La Cuenca del Amazonas con 22.000 km aproximadamente.

La Cuenca de La Plata con 2.000 km aproximadamente.

Sumado todo esto, tenemos un total de 35.000 km de ríos navegables.

Este gran sistema fluvial se podría ampliar hasta en 15.000 km al agregar los ríos navegables de las cuencas del San Francisco y del Subsistema del Paraná y Tieté, ambos en el Brasil, de río Uruguay y de algunos otros de Bolivia, Colombia y Perú.

Para dar una idea de la magnitud de este sistema fluvial que de esta manera se podría acercar a unos 50.000 km cabe mencionar:

Ni en los Estados Unidos de Norteamérica se cuenta en la actualidad con una red fluvial y de canales intercostales de una longitud total del orden de 40.000 km, pero, debemos subrayar que para la realización de este magnífico sistema de navegación se ha necesitado el trabajo tesonero de US Army Corp of Engineers por un lapso de más de 170 años, y el empleo de ingentes recursos materiales, por cuanto las condiciones hidrográficas allí existentes eran más difíciles que la de Sudamérica.

En Europa se dispone ahora de unos 26.500 km de vías fluviales, de las cuales más de 10.000 km son canales artificiales, hechos por el hombre.

Sin embargo, se debe mencionar que la fragilidad del medio ambiente suramericano y los conocimientos que hemos adquirido al respecto, imponen un especial cuidado para los problemas de conservación y protección del medio. Es un aspecto que debe ser considerado con atención en todas las etapas de desarrollo y explotación de este gigantesco proyecto de integración fluvial Suramericana.

Como se ha podido observar, la mayor parte de la red fluvial descrita existe. Pero todavía se debe trabajar mucho para organizarla bien, de manera que la misma pueda asegurar un tráfico seguro, sin interrupciones y con adecuados servicios.

La red tiene dimensiones impresionantes. Al respecto, basta recordar que, en la actualidad, la longitud total de los tramos que permiten una navegación fluvial marítima en los ríos Orinoco, Amazonas, Madeira, Paraná, Uruguay y el Río de la Plata, representa más de 55.000 km.

A pesar de lo ambicioso del proyecto de ley cuya ponencia nos ocupa, considero que la ley debe contemplar, además, dos aspectos fundamentales:

1. Al Gobierno debe otorgársele facultades para que adelante todas las conversaciones que sean necesarias con los Gobiernos de países vecinos a fin de lograr la integración.

2. Para que sea viable y tenga credibilidad, la ley debe establecer los recursos de financiación para la ejecución de las obras, bien por parte del presupuesto nacional, de créditos internos o externos, emisión de bonos u otorgamiento de concesiones para empresas privadas.

3. El Gobierno expedirá el decreto necesario para permitir que los municipios de Puerto López en el departamento del Meta; Puerto Leguízamo y Puerto Asís en el departamento de Putumayo y Mitú en el departamento del Vaupés sean declaradas Zonas de Régimen Aduanero Especial.

De esta forma señor Presidente, dejo rendida mi ponencia y someto a consideración de la Honorable Cámara de Representantes la siguiente proposición: **Apruébase en segundo debate el Proyecto de ley número 257 de 2002 Cámara, 053 de 2001 de Senado, por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Suramérica.**

Cordialmente,

Fabio Arango Torres, Carlos Ramiro Chavarro C., Ponentes Coordinadores; Luis C. Delgado Peñón, Pedro Nelson Pardo R., Guillermo Rivera Flórez, Germán Velásquez Suárez, Juan Hurtado Cano, Oscar I. Fernández Ruiz, Ponentes.

TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 257 DE 2002 CAMARA, 53 DE 2001 SENADO

Aprobado en primer debate Comisión Segunda Constitucional Permanente, por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Sudamérica.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Formular las políticas y establecer las normas generales a las cuales debe someterse la utilización de los ríos del territorio nacional y sus cuencas que sirvan para transporte entre dos o más regiones o países con miras a la integración fluvial de Suramérica.

Artículo 2°. La presente ley se aplica a todos los ríos principales y sus cuencas hidrográficas, a sus afluentes y respectivas cuencas, que forman parte del territorio nacional, ya sea que sus cauces tributen internamente o que lo hagan en costas marítimas o a ríos cuyos cauces o desembocaduras pertenezcan a otras jurisdicciones nacionales.

Artículo 3°. *Integración fluvial.* Los ríos cuya parte o totalidad de sus cauces limitan con uno o varios países o fluyan a través de varios de ellos, se utilizarán con el propósito de que su navegación sirva para el transporte y comercio internacionales y cooperen, de esta manera, en la integración social y económica de Suramérica.

Artículo 4°. *Usos de los ríos.* Los ríos deberán ser usados con propósitos múltiples, mediante el ordenamiento territorial de sus cuencas para uno o más de los siguientes fines: abastecimiento de agua de la población y procesos industriales, recreación, turismo, irrigación, navegación, pesca, generación de energía eléctrica, en el marco de los criterios y políticas del desarrollo sostenible de los recursos naturales y protección del ambiente.

Artículo 5°. *Transporte fluvial.* Los proyectos de transporte fluvial se deberán adelantar proponiendo y teniendo en cuenta los trabajos de adecuación, recuperación y modernización de muelles

de carga y pasajeros, proyectando el desarrollo de espacios urbanos y vías de acceso en donde exista la factibilidad de desarrollar nuevos puertos fluviales y actividades relacionadas con el comercio y el transporte.

En los casos que se proyecten nuevos puertos se debe delimitar el área portuaria y las obras civiles y de infraestructura así como la identificación de las áreas privadas y públicas que faciliten en el futuro la ampliación de la actividad portuaria.

Artículo 6°. *Transporte integrado multimodal.* Cuando se trate de proyectos que utilicen los cauces de los ríos como medios de navegación y transporte, se tendrán en cuenta los enlaces pertinentes con otros medios de transporte, tales como; carretable, ferroviario, aéreo y poliductos, se adecuarán las instalaciones portuarias y las vías aledañas complementarias, con el fin de elevar su rendimiento y hacer uso integral de los recursos regionales y nacionales. La interrelación entre estos medios de transporte constituyen los corredores integrados de transporte.

Artículo 7°. *Definición de los corredores integrados de transporte.* Estarán constituidos por rutas e infraestructuras como ríos, tramos navegables, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, las obras de construcción, recuperación, mejoramiento, acondicionamiento y habilitación que deberán llevarse a cabo con tal objeto, así como las obras accesorias que faciliten y mejoren su uso, tales como acondicionamiento de lugares de origen, destino y transferencia intermedia de personas y carga, instalaciones portuarias, muelles, patios, bodegas, almacenes, oficinas, tiendas, restaurantes, hospedaje y en general las facilidades necesarias para su adecuada operación.

Artículo 8°. *Utilidad de los corredores.* Servirán para que en ellos se apliquen los sistemas multimodales e intermodales de transporte que utiliza el comercio nacional e internacional, con el propósito de lograr eficiencias y economías en el transporte de personas y bienes. Se utilizarán en forma complementaria diferentes medios o infraestructuras de transporte, tales como los marítimos, fluviales, terrestres y aéreos, cuya selección dependerá de los atributos físicos de las áreas en que se proyectarán.

Artículo 9°. *Determinación de los corredores.* Determinense, como corredores integrados de transporte los siguientes: (1) el corredor integrado de transporte Orinoco- Meta-Pacífico (2) el corredor integrado de transporte Amazonas-Putumayo-Pacífico y (3) el corredor integrado de transporte Amazonas-Guainía o Negro-Orinoco (brazo Casiquiare)-Atabapo- Inírida-Guaviare-Pacífico.

El corredor integrado de transporte Orinoco-Meta-Pacífico se compondrá del canal navegable del medio y bajo río Orinoco desde Puerto Carreño hasta su desembocadura en el Océano Atlántico, el canal navegable del río Meta desde su desembocadura en el río Orinoco hasta Puerto López y los tramos carreteros o ferroviarios desde dicho puerto hasta Buenaventura u otros puertos en el Pacífico.

El corredor integrado de transporte Amazonas-Putumayo-Pacífico se compondrá del canal navegable del río Putumayo desde Puerto Asís hasta su desembocadura en el río Amazonas y los tramos carreteros o ferroviarios desde dicho puerto hasta Tumaco u otros puertos en el Pacífico.

El corredor integrado de transporte Amazonas-río Guainía o Negro-Orinoco (brazo Casiquiare)-Atabapo-Inírida-Guaviare-Pacífico, se compondrá del canal navegable del río Guaviare, el medio y bajo Inírida, desde el municipio de Inírida en la parte baja del río Inírida y hasta Puerto Caribe en la parte media del río Guainía y desde el cruce del río Atabapo-Yavita-Maróa-río Guainía y los tramos carreteros o ferroviarios desde la ciudad de Villavicencio hasta Buenaventura u otros puertos en el Pacífico.

El corredor integrado de transporte Amazonas-río Guainía o Negro-río Vaupés-río Unilla- río Guaviare-Pacífico se compondrá del canal navegable del río Amazonas el río Guainía, el río Unilla, el río Vaupés, el río Guaviare y los tramos carretables desde Calamar-San José del Guaviare-Villavicencio hasta los puertos en el Pacífico.

Los tramos terrestres mencionados podrán ser adicionados con otros que se construyan o acondicionen en el futuro, así como complementarlos con otras infraestructuras de transporte, tales como oleoductos, carboductos, etc.

Parágrafo. El Gobierno Nacional determinará otros corredores integrados de transporte en el territorio cuando lo estime conveniente, observando los objetivos y prescripciones referidos en la presente ley.

Artículo 10. *Entidades ejecutoras.* Como medios para aplicar las políticas y normas a que se refieren los artículos anteriores, se constituirán entes corporativos especiales de orden nacional con autonomía administrativa y financiera, patrimonio propio y personería jurídica, los cuales funcionarán como Empresas Industriales y Comerciales del Estado, sometidas a las reglas del derecho privado, en lo no previsto por la presente ley, se les identificará con el nombre de Corporaciones Autónomas Regionales de Integración Fluvial, o, en forma abreviada, con las siglas **CARIF** y se identificarán con el nombre del río principal o mayor de la cuenca.

Artículo 11. *Objeto de las CARIF.* Estos entes estarán encargados de administrar, dentro del área de su jurisdicción, la protección del ambiente, el manejo y fomento de los recursos naturales renovables y, en especial, de los recursos hídricos, con propósitos de suministro de agua para consumo doméstico e industrial, recuperación de la navegación y de la actividad portuaria, la adecuación y conservación de tierras, la irrigación, la generación y distribución de energía eléctrica, recreación, fomento de recursos ictiológicos, transporte nacional e internacional, dentro del marco de las políticas y normas determinadas en la presente ley y en las generales que obran en la legislación ambiental relacionadas con la protección del ambiente y de los recursos naturales renovables. Sus funciones y atribuciones serán determinadas en la reglamentación de la presente ley.

Artículo 12. *Creación de Carifmeta.* Créase la Corporación Autónoma Regional para Integración Fluvial del río Meta, **Carifmeta**, sujeta al régimen de que trata la presente ley. La jurisdicción de **Carifmeta** será la de la cuenca del río Meta y sus afluentes y tendrá como sede principal la ciudad de Puerto López.

Carifmeta tendrá como encargo principal la administración del corredor integrado de transporte Orinoco-Meta-Pacífico, a que se refiere el artículo 9° de la presente ley, en los aspectos relacionados con el río Meta.

Artículo 13. *Creación de Carifputumayo.* Créase la Corporación Autónoma Regional para Integración fluvial del río Putumayo-**Carifputumayo**-, sujeta al régimen de que trata la presente ley. La jurisdicción de **Carifputumayo** será la de la cuenca del río Putumayo y tendrá como sede principal la ciudad de Puerto Asís.

Carifputumayo tendrá como encargo principal la administración del corredor integrado de transporte Amazonas-Putumayo-Pacífico, a que se refiere el artículo 9° de la presente ley, en los aspectos relacionados con el río Putumayo.

Artículo 14. *Creación de la Carifinírida.* Créase la Corporación Autónoma Regional para la Integración Fluvial del río Inírida **Carifinírida**, sujeta al régimen de que trata la presente ley. La jurisdicción de **Carifinírida**, será la de la cuenca del río Inírida, río Guainía o negro, parte alta del río Atabapo y los demás afluentes de

la estrella fluvial del Oriente y tendrá como sede principal el municipio de Inírida.

Carifinirida, tendrá como encargo principal la administración de corredor integrado de transporte Amazonas-Guainía o Negro-Orinoco (brazo Casiquiare)-Atabapo-Inírida- Guaviare-Pacífico. A que se refiere el artículo 9° de la presente ley, en los aspectos relacionados con el río Inírida.

Artículo 15. *Financiamiento*. Autorízase al Gobierno Nacional para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación de las vigencias 2003, 2004, los recursos financieros necesarios para llevar a cabo los estudios de prefactibilidad de los corredores de transporte Orinoco-Meta-Pacífico, Amazonas-Putumayo-Pacífico y el corredor integrado de transporte Amazonas-Guainía o Negro-Orinoco (brazo Casiquiare)-Atabapo-Inírida-Guaviare-Pacífico.

Parágrafo. Los estudios de prefactibilidad desarrollarán los siguientes temas:

- I. Elaboración de los términos de referencias.
- II. Búsqueda y selección de información referentes a los componentes del proyecto.
- III. Procesamiento y análisis de la información.
- IV. Elaboración de cartografía digital.
- V. Caracterización de las regiones relacionadas con el proyecto.
- VI. Conceptualización sobre la viabilidad de los proyectos.

Artículo 16. *Facultades*. Autorízase al Gobierno Nacional para incorporar dentro del presupuesto nacional en las vigencias 2005, 2006 y 2007, los recursos financieros necesarios para llevar a cabo los estudios de factibilidad de los corredores integrados de transporte Orinoco-Meta-Pacífico, Amazonas-Putumayo-Pacífico y el corredor integrado de transporte Amazonas-Guainía o Negro-Orinoco (brazo Casiquiare)-Atabapo-Inírida- Guaviare-Pacífico.

Parágrafo. Los estudios de factibilidad desarrollaran los siguientes componentes, constituyendo la vértebra del desarrollo de los proyectos a saber:

- I. Medio ambiente.
- II. Ingeniería
- III. Economía
- IV. Sociopolítico
- V. Asentamientos humanos.

Artículo 17. *Autorizaciones*. Autorízase al Gobierno Nacional para adelantar empréstitos con organismos financieros internacionales o de países amigos con el objeto de obtener los recursos económicos que sean necesarios para la realización de los estudios de preinversión y construcción de las obras necesarias para el desarrollo de los proyectos, de acuerdo con los propósitos que determinen los estudios de prefactibilidad e impacto ambiental.

Artículo 18. *Acuerdos internacionales*. Para la utilización de uno o varios propósitos de los ríos cuyos cauces cursen a través de varias jurisdicciones nacionales, se propiciarán los acuerdos necesarios con los estados de los países fronterizos, para la protección de los ecosistemas y para el adecuado aprovechamiento conjunto de los recursos hídricos.

Artículo 19. *Responsabilidad*. Encárgase al Ministerio de Relaciones Exteriores la misión de lograr los acuerdo pertinentes para los corredores internacionales y a los Ministerios de Transporte y del Medio Ambiente la función de llevar a cabo el desarrollo de la presente ley.

Artículo 20. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación y deroga todas las demás que le sean contrarias.

El texto transcrito fue aprobado en primer debate en sesión ordinaria del día (19) de marzo de dos mil dos (2003).

Jaime Darío Espeleta H., Presidente; *Carlos Ramiro Chavarro*, *Fabio Arango Torres*, Ponentes Coordinadores; *Pedro Nelson Pardo R.*, *Carlos Julio González V.*, *Juan Hurtado Cano*, *Guillermo Rivera Flórez*, *Guillermo Santos Marín*, *Germán Velásquez Suárez*, Ponentes; *Orlando Guerra de la Rosa*, Secretario General.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 28 de abril de 2003.

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

Jaime Darío Espeleta H.

El Secretario General,

Orlando Guerra de la Rosa.

* * *

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 269 DE 2002 CAMARA Y 31 SENADO

por medio de la cual se aprueba el Convenio Marco relativo a la Consecución de la Ayuda Financiera y Técnica de la Cooperación Económica en la República de Colombia, en virtud del reglamento "ALA", firmado en Bruselas el 17 de octubre de 2000 y en Bogotá el 14 de diciembre de 2000.

Bogotá, D. C., abril 3 de 2003

Doctor

WILLIAM VELEZ MEZA

Presidente

Cámara de Representantes

E. S. D.

Dentro del término de ley y atendiendo la importante y honrosa designación de la Presidencia, como coordinador y ponente, presentamos informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 269 de 2002 Cámara y 31 Senado, *por medio de la cual se aprueba el Convenio Marco relativo a la Consecución de la Ayuda Financiera y Técnica de la Cooperación Económica en la República de Colombia, en virtud del reglamento «ALA», firmado en Bruselas el 17 de octubre de 2000 y en Bogotá el 14 de diciembre de 2000.*

Dentro de las funciones del Presidente de la República, está la de celebrar convenios con las entidades de derecho internacional (artículo 189 Constitución Política), los cuales deberán ser enviados al Congreso para que decida si los aprueba o no (artículo 150 16 y 224 íbidem).

El proyecto fue aprobado en el Senado en comisión y plenaria; ahora se encuentra en la Cámara para segundo debate en la Comisión que me honro integrar.

Como antecedentes sobre la materia, Colombia y la Comunidad Europea se han regido por el Acuerdo Marco de Cooperación, del cual también son miembros las repúblicas de Ecuador, Perú, Venezuela y Bolivia; por medio del mismo se han cristalizado importantes beneficios económicos, comerciales y sociales para nuestra comunidad.

Razones que convierten en oportuna, diligente y eficiente la suscripción del convenio que motiva al presente informe; pues a través del mismo se ha creado una puerta de cooperación específica entre Colombia y la Comunidad Europea en lo que corresponde a la ejecución de la ayuda financiera y técnica, en virtud que se le dio al cuadro marco de cooperación suscrito en 1993.

El convenio específico proporciona un marco general para los posteriores que se celebren de manera particular.

El texto de convenio marco, que cursa para aprobación o improbación en el Congreso, está conformado por cuatro partes:

1. El articulado del Convenio Marco (artículos 1° al 12).
2. El modelo de Convenio de Financiación Específico.
3. De las condiciones generales (Anexo 1).
4. De las disposiciones técnicas y administrativas (Anexo 2).

El objeto del Convenio-Marco radica en la ejecución de una ayuda financiera y técnica y de una Cooperación Económica a favor de Colombia para ejecutar los programas y/o proyectos financiados por la Comunidad.

El Convenio-Marco establece lo siguiente:

La consulta entre las partes dando a conocer los compromisos, medidas y acciones que ellas adquieren.

La adjudicación de contratos.

La posibilidad de celebrar Convenios de Financiación Específicos por parte de la Comisión, actuando en nombre de la Comunidad y el Gobierno de Colombia o la celebración de Contratos de Subvención con organizaciones internacionales, personas jurídicas o naturales, u otros entes privados.

La presentación de la Comisión ante el Gobierno de Colombia en cabeza del Jefe de la Delegación.

Los entes elegibles al financiamiento comunitario. El régimen fiscal aplicable.

La solución de las controversias mediante arbitraje, de conformidad con el Reglamento Facultativo de Arbitraje, del Tribunal Permanente de Arbitraje para las Organizaciones Internacionales y los Estados, si no han sido resueltas mediante acuerdo entre las Partes en un tiempo máximo de seis meses.

Se contempla, además, que las disposiciones de este Convenio pueden ser modificadas mediante acuerdo escrito entre las partes.

En el Anexo 1 - Condiciones generales Título 1- Financiación del proyecto, se especifica la financiación de la Comunidad, al igual que la del Beneficiario, de ser necesaria, y las medidas que se tomarán en caso de insuficiencia de la financiación.

Se tomará una decisión de financiación suplementaria si resulta imposible reducir la amplitud del proyecto o cubrir la insuficiencia financiera mediante los recursos propios del Beneficiario.

En el Título II, se establece que la responsabilidad en la ejecución del proyecto corresponde al Beneficiario en colaboración con la Comisión. La Comisión estará representada ante el Estado del Beneficiario por su Jefe de Delegación. Se establecen la puesta a disposición de Fondos Comunitarios y las modalidades de pago.

En el Título III, sobre la adjudicación de contratos financiados por la comunidad, se tendrá como regla general que los contratos de obras y suministros se celebrarán tras una licitación abierta y los contratos de servicios tras una licitación restringida, de acuerdo con un pliego de condiciones aplicable a ellos y aprobado por la Comisión. La participación en las Licitaciones estará abierta en igualdad de condiciones a todas las personas naturales y jurídicas de los Estados miembros de la Comunidad.

El resultado de la selección de las ofertas y una propuesta de adjudicación del contrato será enviada por el Beneficiario a la Comisión para su aprobación. La Comisión actuará en calidad de observador durante la evaluación de las ofertas. Los contratos de servicios por regla general serán elaborados, negociados y celebrados

por la Comisión. Se dan a conocer los procedimientos aplicables a estos contratos al igual que los criterios de adjudicación para lo cual se tendrá en cuenta la oferta más ventajosa económicamente.

En el Título IV, sobre régimen aplicable a la ejecución de los connotas financiados por la comunidad, se establece que las personas naturales y jurídicas que participen en licitaciones y en los contratos, se beneficiarán en condiciones iguales, de un derecho temporal de ingreso y permanencia en el país beneficiario.

Los impuestos, derechos y tasas quedan excluidos de la financiación de la Comunidad. El Beneficiario aplicará la normativa nacional en materia de tipo de cambio de divisas sin discriminación por causa de nacionalidad, entre las personas naturales y jurídicas.

En el Título V, sobre Disposiciones Generales y Finales, se estipulará una cláusula de Visibilidad que se aplicará con ocasión de manifestaciones, eventos y actos públicos organizados en el marco de la ejecución del proyecto. La Comisión tiene la facultad de enviar sus propios agentes o mandatarios debidamente habilitados para todas las comisiones técnicas, contables y financieras necesarias para valorar la ejecución del proyecto.

En cuanto al Protocolo número 1, sobre Disposiciones fiscales, referente a los proyectos financiados en el marco de un Convenio de Financiación Específico, los contratos no estarán sujetos al pago de impuestos indirectos; las personas naturales no residentes que ejecuten contratos financiados por la comunidad no estarán sujetas a los impuestos directos relacionados con la ejecución del contrato.

Respecto a los productos no financiados en el marco de un Convenio de Financiación Específico, las acciones referentes a estos proyectos estarán sometidas a las disposiciones de la ley local.

En cuanto al Protocolo número 2, sobre Ejecución, la unidad de gestión está dirigida por un Codirector Nacional y un Codirector Europeo y será la responsable de la ejecución general del proyecto. La firma de los contratos la realizará directamente la Agencia Colombiana de Cooperación Internacional y el Beneficiario.

En relación con la puesta a disposición de los fondos, la ACCI no será ejecutora ni gestora de los proyectos comunitarios. La Unidad de Gestión actuará en el estricto respeto de los POG y POA aprobados por las autoridades de tutela de cada proyecto. La ACCI abrirá una cuenta exclusiva en euros para cada proyecto.

Razones suficientes para darle aprobación en segundo debate en la Plenaria al Proyecto de ley número 269 de 2002 Cámara y 31 Senado, por medio de la cual se aprueba el Convenio Marco relativo a la Consecución de la Ayuda Financiera y Técnica de la Cooperación Económica en la República de Colombia, en virtud del reglamento «ALA», firmado en Bruselas el 17 de octubre de 2000 y en Bogotá el 14 de diciembre de 2000.

Juan Hurtado Cano, Coordinador de Ponentes; Luis Alberto Monsalvo, Oscar de Jesús Suárez M., Ponentes.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 23 de abril de 2003.

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

Jaime Darío Ezpeleta H.

El Secretario General,

Orlando Guerra de la Rosa.

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO
DE LEY NUMERO 294 DE 2002 CAMARA, 197 DE 2001
SENADO**

por medio de la cual se autoriza al Fondo Rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores, para asumir la contribución anual del Consejo Colombiano de Cooperación en el Pacífico, Colpecc, al Consejo de Cooperación Económica del Pacífico, PECC.

Doctor

WILLIAM VELEZ MEZA

Presidente

Cámara de Representantes

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento de la misión encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, muy complacido rindo ponencia favorable para segundo debate, por medio de la cual se autoriza al Fondo Rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores a asumir la contribución anual del Consejo Colombiano de Cooperación en el Pacífico (Colpecc) en el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico (PECC) en la siguiente forma:

La globalización es un fenómeno que ha cobijado a todos los países del mundo como un fenómeno transversal e irreversible, que ha impulsado a los gobiernos a que sus relaciones internacionales con todas las regiones y países sean más diversas y profundas. Los flujos financieros, los mercados de bienes y servicios, las comunicaciones y los avances tecnológicos en el transporte, han acercado a naciones y continentes de tal forma que un país que renuncie a participar en este proceso queda irremediabilmente expuesto al aislamiento y al atraso. Potencias económicas como Estados Unidos y Rusia que en el siglo pasado propugnaban por el autoabastecimiento y la autosuficiencia tuvieron que ceder en sus políticas autárquicas ante el avance de las fuerzas globalizadoras.

En estas circunstancias, Colombia desde el Gobierno del Presidente Virgilio Barco tomó la determinación de promover la inserción del país, que por ese entonces tenía el mayor dinamismo económico del mundo. Como era la Cuenca del Pacífico. Tal inserción debe encaminarse en dos sentidos: aumento de las relaciones bilaterales con los países de Asia Pacífico y participando en los organismos regionales de cooperación, concertación y de integración de la Cuenca del Pacífico.

Para la época del Presidente Barco, existían los siguientes organismos regionales: El Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico, PBEC, creado en 1967 y que reúne a representantes de la empresa privada de las economías miembros; el Foro de Cooperación Económica del Asia Pacífico, APEC, creado en 1989, que congrega a organismos oficiales; creado en 1980, que es de naturaleza tripartita por lo que es conformado por representantes de la empresa privada, organismos gubernamentales y de la academia. Los procesos de integración y cooperación han seguido evolucionando de forma que el año pasado (marzo 2001) se crea el Foro de Cooperación América Latina-Asia del Este, Focalae, que reúne en la actualidad a 15 países de Asia y Oceanía y 15 de América Latina.

En cumplimiento del artículo 226 de la Constitución Política que dice: «El Estado promoverá la internacionalización de las relaciones políticas, económicas, sociales y ecológicas sobre la base de la equidad, reciprocidad y conveniencia nacional», los siguientes gobiernos continuarán cumpliendo con esa directriz incentivando la ampliación de las relaciones con los países de la cuenca pacífica dada la importancia geopolítica que fueron adquiriendo algunas

economías de Asia que fue haciendo necesario el establecimiento de todo tipo de relaciones con ellas.

La región de Asia Pacífico se convirtió en un período corto en polo de desarrollo y crecimiento económico, en epicentro de comercio e inversión a nivel internacional, en vanguardia tecnológica y en escenario de integración, cooperación económica y regionalista abierta. Según proyecciones del Banco Mundial para el año 2010, Asia Oriental, la región de mayor crecimiento de la Cuenca representa el 34.6% del PIB del comercio global.

La integración en la cuenca de Pacífico tiene además de su importancia la particularidad que no está sustentada sobre tratados como se conoce en Occidente sino que se da en los procesos, por lo que hay que reconocer que los países del Asia Pacífico han ejercido una forma de integración moderna: flexible, ágil, de carácter eminentemente comercial y con una constante participación del sector privado. Con el fin de la guerra fría, el foco de la atención cambio hacia la interdependencia y los conflictos económicos y comerciales, compartiendo la idea de que un comercio más libre y sin distorsiones maximizará los benéficos de la región.

Consejo de Cooperación Económica del Pacífico, PECC

El Consejo de Cooperación Económica del Pacífico surgió por iniciativa de Japón y Australia, en la primera conferencia sobre Cooperación Económica del Pacífico, celebrada en Canberra en 1980, bajo el conocimiento de las amplias perspectivas de cooperación e intercambio internacional para la naciones de la Cuenca del Pacífico y se ha consolidado como un mecanismo no gubernamental, tripartito, dedicado a promover la cooperación económica y en un promotor de políticas e investigación sobre la dinámica económica de la Cuenca del pacífico.

El PECC reúne a los más altos funcionarios de los gobiernos, académicos con reconocimiento nacional e internacional y representantes de las empresas privadas más sobresalientes de esta parte del globo comprometidos con el libre intercambio y la promoción del comercio abierto, con el fin de compartir perspectivas y experiencias en busca de respuestas concertadas y consensuales a los problemas económicos regionales y prever las oportunidades económicas y también las dificultades que se puedan presentar para los negocios y para la iniciativas gubernamentales en materia de integración económica y comercial con el propósito de fortalecer el sistema de intercambio multilateral, la liberación regional, la factibilidad del comercio y la cooperación para el desarrollo de todas las economías que participen en el PECC.

En la actualidad el PECC esta compuesto por 25 economías y dos miembros institucionales, la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo del Pacífico, PAFTAD y el Consejo Económico de la Cuenca del Pacífico, PBEC. En el PECC y utiliza el término de economías, para acomodar situaciones como la de Hong Kong y Taiwán, sin tener que darles reconocimiento internacional como estados soberanos.

La composición de los comités de las distintas economías es tripartita. En los comités nacionales participan altos ejecutivos de las empresas, la academia y el gobierno. Esta estructura busca el máximo resultado del aporte que hace cada uno de estos sectores para el mejor aprovechamiento de la dinámica de la Cuenca del Pacífico.

Por ello el PECC no fue creado por Tratado y no tiene establecidas cuotas como es el caso de los organismos internacionales gubernamentales, sino que cada comité nacional hace una contribución anual. Por ello varios miembros hacen sus contribuciones al PECC con cargo al presupuesto de sus Ministerios de Relaciones Exteriores.

El PECC se caracteriza por tener un bajo nivel de institucionalización y un aparato administrativo reducido. La estructura del PECC es mínima, incluye una Asamblea General cada dos años, un Secretario General en Singapur, un Comité permanente que es el órgano ejecutivo, conformado por los 25 comités de las economías que hacen parte del PECC y dos miembros institucionales que actúan como observadores. La estructura también incluye al Grupo Coordinador, el cual está compuesto por coordinadores de los grupos de trabajo y genera planes de acción del PECC. Cada grupo de trabajo está conformado por representantes de las economías miembros que quieran participar.

El Comité Colombiano de Cooperación en el Pacífico, Colpecc

El Comité Nacional por Colombia en el PECC lo hace el Consejo Colombiano de Cooperación del Pacífico, Colpecc, como miembro asociado desde 1992 y como miembro pleno desde 1994. Fue creado por Decreto 1420 de 1987 como Consejo Asesor del Gobierno Nacional, adscrito al Ministerio de Relaciones Exteriores y modificado por el Decreto 1373 de 1992, el cual cambió su estructura para dar una mayor participación a los sectores empresariales y académico. El Ministerio de Relaciones Exteriores es su Presidente (artículo 3° del Decreto 1410 de 1987).

El Colpecc dentro de sus objetivos, adelanta labores de promoción y difusión sobre los temas relacionados con la inserción de Colombia en la Cuenca del Pacífico, mediante la organización, coordinación y/o participación en los eventos empresariales, academismo y de investigación con los cuales se ha fortalecido su imagen nacional. Para ello el Colpecc estudia y recomienda canales de comunicación con los países y organismos internacionales que actúen en la región y orienta la capacidad hacia el conocimiento de los países de la Cuenca del Pacífico y sus recursos académicos, económicos empresariales, técnicos, científicos y gubernamentales, con el fin de promover el intercambio, la integración y el desarrollo armónico del país en sus actividades en la Cuenca del Pacífico.

Sus funciones específicas son:

- Orientar la capacidad nacional hacia el conocimiento de los países de la cuenca del Pacífico, de sus recursos técnicos, científicos lo mismo que los propios, para promover su intercambio e integrarlo al desarrollo armónico del país.
- Estudiar y recomendar canales de comunicación con los países e internacionales que actúen en la región.
- Proponer mecanismos de cooperación técnica, científica y económica que tiendan a desarrollar el litoral pacífico colombiano.
- Asesorar al Gobierno Nacional en la adopción de los planes y programas pan-pacíficos.
- Evaluar el desarrollo de los planes, programas o proyectos que promueva el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico, PECC.

Colombia perteneciendo al PECC obtiene varios beneficios como es promover la inversión extranjera y la transferencia de tecnología de países que desarrollan tecnología de punta.

Posibilita la realización de proyectos en el litoral pacífico colombiano como componente básico de la cooperación que adelanta desde 1990 el Gobierno Nacional a favor del desarrollo de la cooperación entre los países pertenecientes a la cuenca del pacífico.

Promueve la producción nacional a partir de regionalismo abierto y del acceso a nuevos mercados para los productos colombianos.

De esta forma señor Presidente, dejo rendida mi ponencia y someto a consideración de la honorable Cámara de Representantes la siguiente proposición: Apruébase en segundo debate el Proyecto de ley número 294 de 2002 Cámara, 197 de 2001 Senado, por medio de la cual se autoriza al Fondo Rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores a asumir la contribución anual del Consejo Colombiano de Cooperación del Pacífico, Colpecc, en el Consejo de Cooperación Económica del Pacífico, Pecc, acogiendo en su integridad el texto del articulado que se anexa a esta ponencia.

Cordialmente,

Fabio Arango Torre, Ponente Coordinador; *Guillermo Rivera Flórez*, *Pedro Nelson Pardo Rodríguez*, Ponentes.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 28 de abril de 2003.

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

Jaime Darío Ezpeleta H.

El Secretario General,

Orlando Guerra de la Rosa.

CONTENIDO

Gaceta número 187 - Miércoles 7 de mayo de 2003
CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
LEYES SANCIONADAS	
Ley 806 de 2003, por la cual se conmemoran los cien años de la consagración de Colombia a Jesucristo y a su Sagrado Corazón	1
PONENCIAS	
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 257 de 2002 Cámara, 053 de 2001 Senado, por medio de la cual se busca fomentar y propiciar el desarrollo del transporte fluvial en Colombia y su integración con el Sistema Fluvial de Sudamérica.	1
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 269 de 2002 Cámara y 31 Senado, por medio de la cual se aprueba el Convenio Marco relativo a la Consecución de la Ayuda Financiera y Técnica de la Cooperación Económica en la República de Colombia, en virtud del reglamento "ALA", firmado en Bruselas el 17 de octubre de 2000 y en Bogotá, el 14 de diciembre de 2000.	9
Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 294 de 2002 Cámara, 197 de 2001 Senado, por medio de la cual se autoriza al Fondo Rotatorio del Ministerio de Relaciones Exteriores, para asumir la contribución anual del Consejo Colombiano de Cooperación en el Pacífico, Colpecc, al Consejo de Cooperación Económica del Pacífico, PECC.	11