

Aprobada en la 873ª sesión

ALADI/CR/Acta 867
30 de junio de 2004.
Horas: 10:20 a 12:40

ACTA DE LA 867ª SESIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ DE REPRESENTANTES

Orden del día

1. Aprobación del Orden del Día.
 2. Asuntos Entrados.
 3. Consideración de las actas correspondientes a las 865a. y 866a. sesiones.
 4. Solicitud de Japón para ser aceptado como país Observador.
 5. Presentación del Estudio sobre la incidencia para el comercio de los países miembros de las normas ISPS (Código PBIP) adoptada por la OMI y CSI (ISC) adoptada por los Estados Unidos de América. (ALADI/SEC/Estudio 167)
 6. Otros asuntos.
 - Cambio de autoridades en la Presidencia del Comité de Representantes.
-

Preside:

HÉCTOR CASANUEVA OJEDA

Asisten: Ricardo Hartstein, Rubén Javier Ruffi, Marcelo Fabián Lucco (Argentina); Marcelo Janko Álvarez (Bolivia); Bernardo Pericás Neto, José Amir Da Costa Dornelles, Luciano Mazza de Andrade, Roberto Goidanich, Daniela Arruda Benjamín (Brasil); Héctor Casanueva Ojeda, Oscar Quina Truffa, Axel Cabrera (Chile); Claudia Turbay Quintero, María Claudia Garavito Triana (Colombia); José Felipe Chaple Hernández (Cuba); Leonardo Carrión Eguiguren; Juan Larrea Miño (Ecuador); Dora Rodríguez Romero (México); Bernardino Hugo Saguier Caballero, Marcelo Eliseo Scappini Ricciardi, Nancy Doria de Guggiari, Inés Benítez Riera (Paraguay); William Belevan Mc Bride, Eric Anderson Machado, Ricardo B. Romero Magni (Perú); Agustín Espinosa Lloveras, Miguel Pereira (Uruguay); María Lourdes Urbaneja, Magdalena Simone, Olga Mercedes Fuenmayor (Venezuela), Jaebum Kim (Corea).

Secretario General: Juan Francisco Rojas.

Secretarios Generales Adjuntos: Leonardo F. Mejía, María Teresa Freddolino.

PRESIDENTE. Buenos días. Damos comienzo a la 867ª sesión del Comité de Representantes.

1. Aprobación del Orden del Día.

...En primer lugar, pongo a consideración del Comité el Orden del Día.

Si no hay observaciones, queda aprobado el Orden del Día.

2. Asuntos entrados.

...Ofrezco la palabra al Secretario General para que nos de cuenta de los Asuntos entrados.

SECRETARIO GENERAL. Muchas gracias señor Presidente. Buen día.

Los Asuntos entrados figuran en el documento que siempre es incorporado en las carpetas de las Representaciones y forma parte de la presente acta.

"1. Representaciones Permanentes de Bolivia, Perú y Uruguay y Embajada de Panamá.

El Presidente del Comité remite adjunto las notas recibidas de las mencionadas Misiones, comunicando el interés para la creación de un Centro de Estudios de Integración (CEDI)

Trámite: Se ha publicado como documento ALADI/CR/di 1796.

2. Delegación Permanente de Brasil ante la ALADI y el MERCOSUR. Nota N° 124 de 28/06/2004.

Comunica que ha sido promovido por méritos el señor Luciano Mazza de Andrade como Primer Secretario.

3. Delegación Permanente de Brasil ante la ALADI y el MERCOSUR. Notas N° 122 y 123 de 25/06/2004.

Comunica vigencia del Decimoprimer Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N° 36 celebrado entre los Gobiernos de los Estados Partes del MERCOSUR y el Gobierno de la República de Bolivia.

Trámite: Será publicado como documento ALADI/CR/di

4. Avance de las negociaciones internacionales (ALADI/SEC/di 1845)."

... Cabe destacar en esta ocasión en primer lugar la nota de la Delegación Permanente del Brasil ante la ALADI y el MERCOSUR, comunicando el ascenso a Primer Secretario del señor Luciano Mazza de Andrade, que está en la Sala hoy, lo felicitamos y le deseamos mucho éxito. Muy merecido su ascenso.

Igualmente, recibimos una nota de la Representaciones Permanentes de Bolivia, Perú y Uruguay, así como de la Embajada de Panamá, que fueron remitidas al señor Presidente del Comité de Representantes, en relación con la creación de un Centro de Estudios de Integración. Esa carta fue publicada como documento informativo N° 1796, está en circulación. Sobre esto, quiero informar adicionalmente que en estos días recibí una llamada de la Cancillería panameña sobre este tema, ya que existe preocupación en torno al futuro, sobre todo de CEFIR. Ellos están muy preocupados, por cuanto hay unas razones presupuestales ahí que los tiene cavilando.

En todo caso, señor Presidente, eso será materia a ser consideraba en otra ocasión, yo informaré oportunamente a las tres Representaciones Permanentes y al Embajador de Panamá en torno a esa comunicación que recibí el día lunes de esta semana.

Y todos los demás papeles que figuran en el documento que registran los Asuntos entrados, que son los de rutina, que tradicionalmente se hacen del conocimiento del Comité. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Bien, gracias. Sobre los Asuntos entrados, ofrezco la palabra.

Bien, yo quisiera indicar que en lo que respecta a las notas que ha hecho mención el Secretario General suscritas por los Embajadores del Perú, del Uruguay y de Bolivia y, la segunda suscrita por el Embajador de Panamá, relativas a la creación de un Centro de Estudios de la Integración. Este tema, entiendo tendrá que ser puesto a consideración, en algún momento del Comité, probablemente iniciar su tratamiento en Jefes, para luego llegar, si es que se llega a una determinación del curso a seguir, puesto que esto se basa también en una propuesta que ha estado circulando informalmente aún, de parte de la Cancillería uruguaya, en cuanto a utilizar los recursos instalados existentes actualmente y administrados o en poder de la Cancillería que llevaba en su momento el CEFIR.

Pero, como digo, eso es un tema que tendremos que tratar en su momento, oportunamente.

Ofrezco la palabra a la Representación del Uruguay.

Representación del URUGUAY (Agustín Espinosa Lloveras). Sobre este mismo tema, señor Presidente, para ampliar algo más.

Los señores Representantes recordarán que hace un tiempo atrás, el señor Ministro de Relaciones Exteriores de mi país, los invitó a un desayuno de trabajo en la Cancillería, donde se discutieron algunas ideas que tenía el Canciller de la República sobre el nuevo rol de la ALADI y quería conocer también las opiniones de los Representantes sobre ese tema y eso permitió una fructífera ronda de intercambio de opiniones entre el Canciller y los Embajadores.

Recordarán que en esa oportunidad también el Ministro Opertti, en su calidad de Presidente del CEFIR, intergubernamental que está integrado, además por Perú, Bolivia y Panamá, manifestó la preocupación de que esta institución pudiera tener cabida, en algún momento, en una redefinición de funciones de la ALADI, como forma de capitalizar, el pilar institucional de la ALADI y la experiencia adquirida por el CEFIR durante los tantos y prolíficos años de trabajo efectuado en su sede de Montevideo.

En consecuencia, habiendo puesto de manifiesto los representantes del CEFIR intergubernamental al Comité de Representantes su intención o su deseo de que este Comité pueda considerar esta posibilidad en el marco de los nuevos roles de la ALADI, es que hemos enviado esta nota suscrita por los tres Representantes Permanentes que la suscriben y por el Embajador de Panamá en su calidad de cuarto miembro del CEFIR intergubernamental.

La idea, entonces, es como usted dice, señor Presidente, que este tema pueda, de alguna manera, vincularse a ese pilar académico que nosotros hemos identificado dentro de la ALADI como una de las nuevas funciones que podría asumir como centro de reflexión vinculado a los temas de la integración y una vez que tomemos decisión sobre ello, tal como lo enunciamos en nuestra nota, someterlo a consideración del Consejo de Ministros en la reunión de octubre.

Es en ese sentido que nosotros agradeceríamos a la Secretaría y a la Presidencia que un debate sobre este tema pueda ser incluido en las próximas sesiones del Comité, porque es obvio que el deseo de los países que han suscrito la nota, de que la totalidad de los miembros de esta Asociación puedan unirse a esta idea y convertirla en una propuesta del Comité de Representantes a los Ministros, con este formato o con el que identifiquemos nosotros, en el desarrollo de las discusiones que hagamos sobre este tema. Muchas gracias, Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias, señor Embajador.

Ofrezco la palabra sobre este u otro tema relacionado con Asuntos entrados...

3. Consideración de las actas correspondientes a las 865a. y 866a. sesiones.

... Pasamos al punto siguiente, vamos a considerar las actas de las sesiones 865^a y 866^a. Quedan a consideración de las señoras y los señores Representantes.

Si no hay observaciones, se dan por aprobadas.

4. Solicitud de Japón para ser aceptado como país Observador.

.. A continuación, corresponde considerar la solicitud de Japón para ser aceptado como país Observador de la Asociación.

Como recordaremos, con fecha 4 de junio se hizo llegar a la Secretaría General, por parte de Japón una nota verbal, expresando el deseo de obtener el status de Observador. Esto fue puesto a consideración en la 865ª sesión del Comité y en dicha reunión el Comité acordó considerar, este tema en una próxima sesión, y ese es el motivo por el cual se ha puesto en tabla.

Ofrezco la palabra con respecto a la solicitud del Japón.

Tiene la palabra la Delegación del Uruguay.

Representación del URUGUAY (Agustín Espinosa Lloveras). Bueno, el Uruguay no tiene ninguna objeción en relación a la solicitud del Gobierno Imperial del Japón para comportarse en calidad de Observador de esta Asociación, y desearía que este Comité pudiera expedirse con la mayor brevedad posible dada la importancia que nosotros atribuimos a Japón como Observador de esta Asociación.

PRESIDENTE. Gracias, Embajador. Tiene la palabra el Embajador del Brasil, señor Pericás.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Gracias, señor Presidente.

Señor Presidente, como indicamos en la reunión de Jefes de Representación, cuando se hablo del tema, Brasil apoya el ingreso de Japón como Observador, y tiene la firme esperanza de que podamos desarrollar un Programa de Cooperación intenso con Japón, a la altura de la importancia que tiene este país en el comercio internacional. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Gracias, Embajador.

Ofrezco la palabra a la Representación de la Argentina.

Representación de la ARGENTINA (Ricardo Hartstein). Gracias, Presidente.

Igual a los Embajadores que gentilmente hicieron uso de la palabra, Argentina también apoya el ingreso de Japón como país Observador ante la ALADI. Gracias, Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias. Tiene la palabra la Representación del Paraguay.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Señor Presidente, en el mismo sentido, Paraguay desea apoyar la presencia de Japón con Observador en nuestra Organización. La cooperación que el Japón presta bilateralmente al Paraguay es muy importante, tenemos excelentes relaciones y estamos seguros de que esa misma fuerza de la cooperación que tenemos a nivel bilateral y que además conocemos en otros foros como en las Naciones Unidas, el Japón vendrá a contribuir en forma muy positiva a nuestra Organización y sobre todo en este momento que estamos tratando de darle un nuevo rol.

PRESIDENTE. Gracias, Embajador. Ofrezco la palabra a la Representación de Venezuela, Embajadora Lourdes Urbaneja.

Representación de VENEZUELA (María Lourdes Urbaneja Durant). Buenos días, Presidente, buenos días a todas y todos.

Hoy estamos sometiendo a consideración esta solicitud que ya lo habíamos visto en la reunión pasada, sólo para manifestar el apoyo de Venezuela a la misma y, con la expectativa de que con esto inauguraremos la nueva etapa de los procesos de cooperación con los países Observadores, que ya veremos acá cuando sea presentado por la Secretaría. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Gracias, Embajadora.

Tiene la palabra la Representación de Chile.

Representación de CHILE (Oscar Quina Truffa). Gracias, señor Presidente.

Quería manifestar que mi Delegación se complace en apoyar la incorporación de un país tan amigo como es Japón, en calidad de Observador en la ALADI, y no tengo ninguna duda que podríamos hacer importantes actividades de cooperación y de estudios que serán de un gran aporte para la Asociación y para la región en su conjunto. Gracias.

PRESIDENTE. Gracias. Tiene la palabra la Delegación de México.

Representación de MÉXICO (Dora Rodríguez Romero). Gracias, señor Presidente.

En el mismo sentido, nuestra Representación apoya la solicitud del Japón y también consideramos que el Acuerdo de Cooperación, que se suscribirá, que se negociará, con este país estará a la altura de todas nuestras expectativas. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Gracias. Ofrezco la palabra a la Representación de Cuba.

Representación de CUBA (José Felipe Chaple Hernández). Muchas gracias.

Señor Presidente, de la misma manera, la Representación de Cuba quiere señalar su congratulación con la presencia del Japón como país Observador ante este Comité y resaltar también las relaciones excelentes que tiene el Japón con Cuba, que en este marco regional indiscutiblemente a través de los mecanismos que hemos previsto, esperamos que se desarrollen los proyectos de cooperación, en el sentido que ambas partes quisiéramos. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Gracias, Ministro. Tiene la palabra la Embajadora Turbay de Colombia.

Representación de COLOMBIA (Claudia Turbay Quintero). Colombia desea pronunciarse con el voto positivo para aceptar el ingreso de Japón como Observador y también decir que su expectativa está centrada en el programa de cooperación que se pueda desarrollar y que ejemplarice el tipo de programas hacia el futuro, que debería asumir ALADI en estos casos. Gracias.

PRESIDENTE. Muchas gracias, Embajadora. Tiene la palabra el Embajador Carrión del Ecuador.

Representación del ECUADOR (Leonardo Carrión Eguiguren). Gracias, señor Presidente.

Al igual que el resto de las Delegaciones quiero sumarme al apoyo del ingreso del Japón como Observador aquí a la ALADI, en la certeza de que su participación en el futuro va a ser muy positiva. Gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias, señor Embajador. Tiene la palabra el Embajador Belevan del Perú.

Representación del PERÚ (William Belevan Mc Bride). Gracias, Presidente.

Solamente para enunciar que el Perú igualmente apoya el ingreso a Japón como Observador. Gracias, Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Ministro de Bolivia.

Representación de BOLIVIA (Marcelo Janko Álvarez). Gracias, señor Presidente.

También en el mismo sentido quisiera sumarme al consenso de apoyar la incorporación del Japón como Observador en ALADI, con la expectativa de que se desarrollen grandes flujos de cooperación entre la ALADI y el Imperio del Japón. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Muchas gracias, Ministro.

Muy bien, entonces, este Comité en forma unánime y por consenso acepta la incorporación del Japón como Observador en la ALADI. El acuerdo correspondiente queda registrado bajo el número 248.

“ACUERDO 248

ACEPTACIÓN DEL JAPÓN COMO OBSERVADOR ANTE EL COMITÉ DE REPRESENTANTES

El COMITÉ de REPRESENTANTES,

VISTO El artículo 35 del Tratado de Montevideo 1980 y las Resoluciones 1 y 281 del Comité de Representantes,

CONSIDERANDO Que el Japón, mediante nota de fecha 4 de junio de 2004, ha manifestado su propósito de fortalecer sus relaciones con los países miembros de la ALADI, para lo cual ha solicitado ser admitido como Observador ante el Comité de Representantes de la Asociación,

ACUERDA:

Conceder al Japón el carácter de Observador ante el Comité de Representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).”

...El señor Secretario General tiene la palabra

SECRETARIO GENERAL. Muchas gracias. Voy a referirme a dos aspectos, con relación al Programa de Cooperación, vamos a continuar ahora las conversaciones que

hemos ya sostenido, vamos a identificar algunas áreas de trabajo que creo que van a ser de interés y esperamos que, en su momento, cuando presentemos el Proyecto de Programa de Cooperación a ustedes, responda efectivamente a las expectativas.

Creo que hay mutuo interés, no solamente de los países, por supuesto, sino también del propio Japón, de lograr una incorporación, aprovechar, su calidad de Observador ante la Asociación, para incrementar los vínculos con los países miembros y con el órgano técnico también.

Por otro lado, señor Presidente, y en línea, en correspondencia con este interés que ha manifestado Japón, quería informar que nos han comunicado de la Embajada, aquí en Montevideo, que el día 9 de julio estará en esta ciudad, el Embajador Tatsuo Arima, quien asistirá como Representante Especial del Gobierno Japonés a la Cumbre del MERCOSUR, que tendrá lugar la próxima semana en la ciudad de Iguazú, o de Puerto Iguazú, depende de cómo se la quiera llamar, y por tanto, ese día viernes, él va a hacer una visita a la Asociación.

Entendemos nosotros que va a ser complicado desde el punto de vista logístico para los Embajadores que asisten a la Cumbre del MERCOSUR estar presentes en una eventual sesión del Comité, que se realizaría ese día. Igualmente tendríamos que, en todo caso, también tener la anuencia de la Delegación de la Argentina, por cuanto es día feriado en ese país.

Pero, lo que sí quería señalar y dejar de relevancia, es que el Gobierno del Japón ha concedido tanta significación a su incorporación como Observador que un delegado de muy alto nivel, como es el Embajador Arima estaría aquí presente el próximo viernes para hacer efectiva la incorporación de Japón como Observador y por tanto, consultaríamos al Comité la posibilidad, entonces, de que ese día, no obstante las restricciones que ya he mencionado, se pudiese convocar a una sesión del Comité para recibir al señor Arima. Muchas gracias, Presidente.

PRESIDENTE. Gracias, señor Secretario General. Tiene la palabra el Embajador Espinosa del Uruguay

Representación del URUGUAY (Agustín Espinosa Lloveras). Simplemente para aclarar que el día viernes, los Embajadores del MERCOSUR que eventualmente hubiéramos viajado a Iguazú estaríamos todos aquí, porque estaríamos regresando el 8, el día jueves, pues la Cumbre termina el día jueves.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Yo no estaré en Montevideo.

PRESIDENTE. Es que cada uno maneja su agenda, no todos estarán aquí.

Podemos hacer una consulta rápida ahora con los Embajadores que van a Iguazú y que estarían de vuelta el día 8, para eventualmente tener una sesión aquí el día 9, quiénes son?

Embajador Espinosa, usted está de vuelta. Argentina?

Representación de la ARGENTINA (Ricardo Hartstein). El 9 de Julio es nuestro día nacional.

PRESIDENTE. Yo creo que no hay condiciones para una sesión de Comité, lamentablemente.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Yo tampoco estaré, señor Presidente.

PRESIDENTE. Yo quisiera consultar al Comité, si atendiendo a lo que ha señalado el Secretario General, a la importancia de este personero que viene de Japón y entiendo, que el Embajador del Japón ha solicitado que en lo posible se realice su incorporación con la presencia de este alto personero, si estaría el Comité de acuerdo en que se celebre esta sesión el viernes 9, teniendo en consideración que hay Embajadores que no van a estar presentes y teniendo en consideración que es uno de los días nacionales de Argentina.

Tiene la palabra la Delegación de Chile.

Representación de CHILE (Oscar Quina Truffa). Señor Presidente, si usted lo tiene a bien le sugiero que una alternativa podría ser que lo recibiera la Mesa, que lo evalúe el Comité.

PRESIDENTE. O sea recibir protocolarmente a este personero, por parte de la Mesa, pero la sesión de incorporación de Japón celebrarla a la semana siguiente en sesión de Comité regular. Sería una opción, que salvaría el protocolo y el viaje de este personero a Montevideo.

Tiene la palabra el Embajador Pericás.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Gracias, Presidente.

Yo creo que, aparte del problema de Argentina, que es el día nacional, que hemos normalmente respetado, en el sentido de no hacer reuniones formales del Comité en días nacionales, pero aparte de ese problema, yo creo que las Delegaciones siempre están. Si no está el Representante Permanente, está el Alterno, y hoy mismo tenemos aquí algunas Delegaciones que están representadas por sus Alternos, sin ningún problema. Por ese lado, no veo ninguna dificultad. Uno no puede garantizar, si va a estar o no mañana o pasado mañana, de manera que por este lado, creo que no hay problema, veo quizás una dificultad más grande del lado del día patrio de Argentina. Gracias.

PRESIDENTE. Gracias. Ofrezco la palabra a la Representación de Paraguay, Embajador Saguier.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Presidente, yo quería manifestar en el mismo sentido, yo creo que por algo todas las Representaciones tenemos los Alternos y lo que sí personalmente me voy a sentir ausente, al no poder estar en ese momento, me hubiera encantado estar presente cuando se incorpore formalmente y que hagamos una reunión para ello, pero para eso están nuestros Alternos.

PRESIDENTE. Si me perdona el Embajador Espinosa un momentito, quisiera consultarle a la Delegación argentina si ellos tienen algún inconveniente para que esa sesión se celebre el día 9.

Representación de la ARGENTINA (Ricardo Hartstein). Gracias, Presidente. No, no tenemos ninguna objeción, y más considerando que este señor viene de Japón justo el día 9, veríamos el modo de estar presente en la reunión. Gracias.

PRESIDENTE. Muchas gracias a la Delegación de la Argentina.

Tiene la palabra el Embajador Espinosa del Uruguay.

Representación del URUGUAY (Agustín Espinosa Lloveras). Salvada entonces, la objeción que más nos preocupaba, yo creo que vista la importancia que todos le hemos asignado aquí a la incorporación de Japón como Observador de la Asociación y al hecho de que un alto funcionario del Gobierno este siendo enviado a esta capital, acompañó la propuesta del Embajador del Brasil, de que podamos hacer una sesión del Comité el día viernes, para incorporarlo oficialmente y en la presencia de este funcionario. Gracias.

PRESIDENTE. Bien, entonces queda establecido así, y queda convocada una sesión especial el día viernes 9 para la incorporación de Japón formalmente como Observador de este Comité. Se va a enviar la convocatoria en su momento.

5. Presentación del Estudio sobre la incidencia para el comercio de los países miembros de las normas ISPS (Código PBIP) adoptada por la OMI y CSI (ISC) adoptada por los Estados Unidos de América. (ALADI/SEC/Estudio 167).

...Bien, pasamos al punto siguiente: Presentación del Estudio sobre la incidencia para el comercio de los países miembros de las normas ISPS (Código PBIP) adoptada por la OMI y CSI (ISC) adoptada por los Estados Unidos de América, ALADI/SEC/Estudio 167.

La Secretaria General Adjunta Freddolino y el señor Hugo Luraschi este estudio hecho por la Secretaría, que la verdad es que tiene una incidencia muy grande en cuanto al tema de la seguridad en el comercio. Le ofrezco la palabra a la Secretaría.

SECRETARIA GENERAL ADJUNTA. Muchas gracias, señor Presidente.

Vamos a presentar ahora un trabajo que se ha hecho en la Secretaría sobre la nueva reglamentación que existe en transporte marítimo. Esas siglas que recién oíamos son de la Organización Marítima Internacional, y se refieren al código internacional para la protección de buques y de las instalaciones portuarias, eso es el PBIP y a otra normativa de Estados Unidos, que es el acta sobre seguridad en el transporte marítimo y concretamente, se refiere a la seguridad de los contenedores.

Esas dos normas van a ser las que surgen como reacción después del ataque del 11 de setiembre y que ahora, dentro de exactamente 12 horas van a estar en vigencia a nivel internacional y lo que este Estudio hace es, analizar las normas y ver la incidencia.

El escribano Luraschi va a hacer una presentación del trabajo. Gracias.

SECRETARIA (Hugo Luraschi). Gracias. Buenos días.

Como decía la señora Secretaria General Adjunta, dentro de 13 horas exactamente entrará en vigencia un cuerpo normativo que pretende dotar a las relaciones de comercio internacional de mayor seguridad.

Como antecedente inmediato a la implantación de estas normas, existe un cambio sustancial en la cantidad y en la calidad de los delitos que se produjeron hasta 1999, y de ahí en más ha cambiado la calificación de los tipos delictuales, antes teníamos al narcotráfico y a la piratería y robo como las dos figuras delictuales que más incidencia tenían en el tráfico del comercio internacional y a partir de 1999, surge el tema del terrorismo y el sabotaje como las figuras delictuales de mayor impacto y significación.

Es de hacer notar que el tema del terrorismo no es un tema nuevo, como lo vemos figuraba en el último lugar de la escala, el tema es que ha variado su calidad en el sentido de que el terrorismo pasó a ser una figura delictual cometida por extranjeros, en terreno nacional de Estados afines a su accionar.

Entonces, el tema del terrorismo y el sabotaje, si bien siempre existieron ha cambiado el impacto. Ante esta modificación la respuesta de la comunidad internacional fue caracterizada por tres grandes elementos, se direcciona un nuevo concepto de seguridad, es decir, vamos a ver ahora más adelante que el concepto de seguridad tradicional sufre modificaciones sustanciales. Ese concepto nuevo de seguridad tiene la particularidad de que no sobrepasa el recinto portuario, es decir, no se traslada a la sociedad plena, a todos los actores económicos del comercio internacional y como consecuencia directa de esto, su eficiencia es reducida a un ámbito, al ámbito del transporte marítimo desde las terminales portuarias.

La respuesta de la comunidad internacional, como decimos es un concepto de seguridad, que se identifica plenamente con el concepto de protección marítima y más específicamente todavía, se identifica con el concepto de protección de buques y de instalaciones portuarias, y como dijimos, esta evolución conceptual no llega a la sociedad, este es un elemento muy importante a tener en cuenta, porque en última instancia, se va a reflejar en que la sociedad va a estar pagando por algo que no sabe que ni siquiera existe.

Este nuevo marco regulatorio está compuesto principalmente por tres grandes medidas: el código PBIP, la iniciativa CSI y la norma C-TPAT.

El Código Internacional para la Protección de Buques y de las Instalaciones Portuarias, que es el primero, es una norma elaborada por el Comité de seguridad de la Organización Marítima Internacional, y tiene como objeto principal presentar a los Gobiernos contratantes del Convenio SOLAS un programa estandarizado para la evaluación de riesgos y para contrarrestar las vulnerabilidades a la seguridad del transporte marítimo y a las instalaciones portuarias.

Por su parte la Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores, o la CSI es una medida unilateral, que impone la aduana de los Estados Unidos de Norteamérica y que tiene por objeto la implementación de una actuación de funcionarios norteamericanos en aquellos recintos portuarios del mundo que proveen de carga a Estados Unidos.

Y en tercer lugar, está el programa de la Asociación de Aduanas y de Comercio contra el terrorismo, de Estados Unidos también. Es una medida unilateral, también de la Aduana de Estados Unidos, esta vez en coordinación con el sector privado de ese país, por la que se protege y se consolida la seguridad de la totalidad de las cadenas de abastecimiento, desde y hacia Estados Unidos.

Cuál es el supuesto general de este conjunto de medidas? Dos grandes supuestos: que los buques son vectores para atentados y que los contenedores son las herramientas más idóneas para introducir armas en los países.

El alcance de las normas. El Código PBIP tiene como alcance la puerta de ingreso al puerto de origen y la borda del buque, al buque propiamente dicho y a la puerta de egreso del puerto de destino, ahí terminan los efectos de estas normas.

La iniciativa CSI se propuso tener como alcance, los contenedores marítimos y 20 puertos del mundo por donde salen la mayor cantidad de contenedores hacia Estados

Unidos. Y el Programa C-TPAT comprende toda la cadena de distribución de los productos que se exportan a Estados Unidos. Es decir, desde su lugar de fabricación hasta su lugar de destino definitivo.

Este es un cuadro que trata de mostrar cómo se implementan estas normas; las instancias que están expresadas en color verde son aquellas que necesariamente se tienen que realizar por los poderes ejecutivos de los países. La autoridad de aplicación tiene que ser designada por los Gobiernos. Eso deriva en una Resolución que implementa las normas en los puertos y en directivas de implementación propiamente dichas. Las otras instancias pueden ser o no realizadas por los poderes ejecutivos.

En esta gráfica se tratan de concentrar en forma resumida cuáles serían los efectos de la aplicación de estas medidas. Es un Estudio estimativo, pero realizado con mucha veracidad y entonces, tenemos a nuestra disposición, por ejemplo, los aumentos de tiempo de espera de las cargas, cuando se aplique el Código PBIP podrían (va a) incrementarse los tiempos hasta un 50%, y cuando se aplique la iniciativa norteamericana sobre contenedores, en casi un 45%. El aumento de los tiempos de espera de los buques, ingreso a las terminales portuarias podrían llegar a estar en un entorno promedio de 25%. El aumento de los tiempos de tramitación documental en un entorno del 43% y así sucesivamente. La parte de los costos la dejamos para más adelante porque la vamos a ver con más detalle.

Cómo se pueden cuantificar estos costos? Mediante una tarea de investigación que se ha realizado en forma mancomunada con la CEPAL, hemos llegado a la conclusión de que todo va a depender de la capacidad operativa que tengan las terminales de las cuales estamos hablando. Si estamos hablando de una terminal portuaria pequeña, es decir que mueve 50.000 contenedores por año como promedio, la aplicación de estas medidas podrían implicar un incremento de hasta U\$ 66 por manejo de contenedor. Si estamos hablando de terminales medianas, es decir, que mueven entre 100 y 150 mil contenedores al año, el incremento podría ser de U\$ 31 por contenedor y si estamos hablando de terminales grandes, que mueven 1 millón de contenedores al año, estaríamos hablando de un incremento de U\$ 8 por contenedor.

Eso es en lo que respecta a las terminales portuarias. En lo que respecta a los buques, se prevé un incremento de un 0,5% del valor del flete promedio, que, digamos, a los efectos de las relaciones de intercambio que se procesan entre los países miembros de la ALADI, sumaría el entorno de 60 millones de dólares al año.

El grado de implementación es un tema muy importante. El grado de implementación de nuestra región no es malo, la región duplica la media anual, es decir, nuestra región está por encima de la media, respecto a cómo otras regiones del mundo en desarrollo están implementando estas normas. El 80% de los puertos de la región ya han comenzado a implementar el 75% de las medidas contenidas en el Código o acordadas en la iniciativa CSI. Sólo 3 puertos de la región han presentado serias dificultades para implementar el Código y se tiene conocimiento que dos puertos de la región ya han alcanzado la certificación plena de estas disposiciones.

El tema es que, a pesar de este grado de implementación, el mismo no se ha manejado desde una perspectiva regional, se ha materializado, exclusivamente al amparo de normas nacionales y entonces, eso posiciona en una clara actitud competitiva entre las terminales portuarias de la región y no hace más que dejar a la región mal posicionada, a pesar de tener un buen grado de implementación en el contexto mundial.

Las consecuencias de este contexto contradictorio es que hay una gran incidencia de los costos, es decir, no se puede amortiguar el impacto, hay una no utilización de las ventajas comparativas que pueden tener las terminales que hayan obtenido certificación o que estén más cerca de obtenerlas, y hay un posicionamiento debilitado de la región, como región.

La reflexión final que nos mereció este Estudio es que se cree positivo que la región capitalice el problema de la seguridad en su favor, y a esos efectos, la sugerencia sería analizar la posibilidad de impulsar normas multilaterales sobre protección, de manera tal de hacer el nivel de protección regional una fortaleza de la región, dentro del comercio internacional, consagrando un nivel uniforme y regional de seguridad, y forjando el concepto de comercio sustentable. Es un concepto que es nuevo, que, de alguna manera, con este tema de la seguridad está mostrando sus primeras aristas, pero entendemos que la región está en condiciones y debería optar por esta opción, fortaleciendo además, necesariamente, divulgación del tema, sobre todo al resto de la sociedad, al resto de los actores económicos que están inmersos en el comercio internacional. Y debería de darse un impulso muy agresivo a la coordinaciones institucionales, en el sentido de forjar las ventajas comparativas que cada una de ellas tengan, trabajar en conjunto con CEPAL, con IIRSA, con INTAL, que mal o bien, cada una de ellas ha incursionado en este tema y donde se han encontrado puntos de contacto que pueden incrementar la eficiencia del nivel de seguridad de la región.

Era eso, Presidente. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Bien, muchas gracias a la Secretaría por este Estudio y por esta presentación. Respecto del mismo, ofrezco la palabra.

Tiene la palabra el Embajador Belevan del Perú.

Representación del PERÚ (William Belevan Mc Bride). Muchas gracias por la presentación.

Señor Presidente, quisiera aprovechando que está entre nosotros la persona encargada de este Estudio, hacer una pregunta, tengo una inquietud concreta, muy específicamente a los contenedores en tránsito. Hay algún elemento del estudio sobre la materia? o sea, nos podría ampliar sobre eso. Gracias.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Sí, señor Embajador. No depende solo del puerto de origen y del de destino del buque que lleva a ese contenedor. Si ese contenedor por ejemplo sale desde Buenos Aires hacia Nueva York y transita por Santos, el buque va a ser objeto en Santos del mismo tratamiento que se hará en Nueva York para cumplir con el Código PBIP.

Representación del PERÚ (William Belevan Mc Bride). Estoy hablando, obviamente de un caso típicamente nuestro, en el caso del Perú, por ejemplo, un contenedor con perecibles, que hace trasbordo en los Estados Unidos cuyo destino final es Canadá, por ejemplo. Es esa la pregunta concreta.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Discúlpeme que lo interpreté mal, para el caso específico del contenedor, si no tiene destino en Estados Unidos no es objeto de aplicación del PBIP; en este caso la condición *sine qua non* es que el destino del contenedor sea Estados Unidos.

Representación del PERÚ (William Belevan Mc Bride). Yo tengo la información en el sentido contrario, de que habría un doble costo y por eso justamente es que he planteado esta preocupación, porque que esté en tránsito, en el momento que toca puerto norteamericano está sujeto a este tipo de control y obviamente eso podría incidir en subir hasta en el doble los costos que están acá revisados.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Nosotros tenemos entendido que el control del contenedor, en la iniciativa CSI es exclusivamente competencia de la aduana de Estados Unidos, implementado en el puerto de origen. En el PBIP, el alcance de esa norma es solamente para aquella mercadería, no que transita, sino que tiene como destino Estados Unidos, sin perjuicio de lo cual me comprometo, Embajador, a hacer las averiguaciones del caso para, en forma definitiva aclarar el tema.

PRESIDENTE. Bien. Muchas gracias.

Ofrezco la palabra a la Representación de Brasil, el Embajador Pericás.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Gracias, Presidente.

Primero para agradecer la presentación del Estudio, lo estoy mirando francamente por primera vez, escuché con gran interés la presentación que se hizo, pero seguramente es un tema de gran importancia para el comercio de nuestros países, una rápida mirada al cuadro que se presentó ahí de aumento de costos, indica que esas medidas pueden tener un impacto muy serio sobre las exportaciones en nuestros países, sobre todo aquellas que de alguna manera compiten con productos de los mismos países importadores que imponen algunas reglas.

Se ha mencionado que algunas de esas reglas son voluntarias, pero me parece que son voluntarias, de aplicación obligatoria, no?

- Hilaridad

De todas maneras, yo, en este tema me gustaría volver a una sugerencia que hice anteriormente sobre los estudios, que se derivara ese Estudio a un Grupo de Trabajo, no sé cual de los que existen estaría capacitado para hacerlo, pero creo que deberíamos echar una mirada más profunda en el tema y ver si podemos sacar de ahí alguna decisión de esta organización, incluso como se ha mencionado, el examinar la conveniencia de una regla multilateral de aplicación de todos nuestros países, lo que sea, pero me parece que no debemos quedarnos solamente en esta presentación, pero sí entrar en el examen del estudio un poco más a fondo. Gracias.

PRESIDENTE. Gracias, Embajador. Yo me permito recordar a la Secretaría que está pendiente un pedido que hizo ya el Comité de que se presente un proyecto de términos de referencia para la creación del Grupo de Trabajo sobre integración física, que incluye por lo tanto transporte y otros elementos y, justamente con el fundamento de que ya se ha ido creando un *corpus* de Estudios en estas materias, por parte de la Organización, que sería conveniente aprovechar adecuadamente, sacar las conclusiones y que, desde ese Grupo de Trabajo, como dice el Embajador Pericás, vayan surgiendo propuestas al Comité para que se adopten ciertas decisiones en este ámbito.

De tal manera, que le recordamos a la Secretaría que, en una futura reunión nos pudiera presentar o que nos envié previamente a las Delegaciones un proyecto de términos de referencia.

Tiene la palabra el Embajador Espinosa, del Uruguay.

Representación del URUGUAY (Agustín Espinosa Lloveras). Gracias, Presidente.

Primero, unirme a la propuesta del Embajador Pericás de constituir un Grupo de Trabajo para analizar un poco el Estudio y ver que hacemos con él.

En segundo lugar, aprovechando que está aquí el experto que lo ha hecho, recién acabamos de recibir el Estudio, no lo teníamos antes, de que se ha analizado solamente el grado de incorporación de las terminales de solamente tres países, cómo está la situación? Por qué, por ejemplo, si yo quisiera saber que grado de incorporación de la normativa ha hecho el puerto de Montevideo, y después quisiera además, si me pudiera informar, dentro de las tres dimensiones de terminal, pequeña, mediana y grande, qué lugar ocupa Montevideo y qué grado de cumplimiento de la normativa ha hecho el puerto de Montevideo a través de su terminal de contenedores? Gracias.

PRESIDENTE. Bien. Gracias, Embajador. Tiene la palabra la Secretaría.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Bueno, en este momento hay dos puertos de América del Sur que ya obtuvieron la certificación plena y hay una lista de espera de cinco puertos, dentro de los cuales está el puerto de Montevideo, que no demorarían más de 90 días en obtener la certificación, siempre y cuando, en el caso del puerto de Montevideo, tenga que realizarse las inversiones necesarias en los equipos y en la permanencia de los funcionarios de Aduana de Estados Unidos en el país.

Tengo entendido de que existe una especie de centro regional acá en Montevideo, donde los funcionarios aduaneros de Estados Unidos, han tenido como una especie de plataforma de lanzamiento hacia los demás países y en ese sentido, en términos generales le puedo decir que el puerto de Montevideo es uno de los puertos que está muy bien aspectado a los efectos de obtener la certificación.

Cuál es el inconveniente? Inversiones. Desde el punto de vista normativo, tendría una media de 85% casi implementada de las normas del Código de la OMI. Ya le digo, hay una lista de espera de 5 y hay tres puertos en el continente que son los que tienen dificultades, incluso estructurales, que le costaría muchísimo poder acceder a la certificación, lo cual no quiere decir que no estén realizando los esfuerzos necesarios para alcanzarla, verdad?

PRESIDENTE. Bien. Tiene la palabra el Embajador Saguier del Paraguay.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Gracias, Presidente.

Es muy importante la exposición que seguimos esta mañana y querría hacer un pedido muy especial a la Secretaría, cuando se trata de algo así tan interesante, que por favor, cuando nos hace llegar el Orden del Día, y luego, en la reunión, como es este caso no vamos a tener el documento porque dicen que ya fue distribuido antes, que nos aclaren por favor, porque con gran envidia ví que alguno de nosotros tenía preparado el documento y ya lo había revisado inclusive y hay algunos otros que recién gracias a la asistencia de la Secretaría de Sala hemos podido acceder al documento. Entonces, es un pedido que hago a la Secretaría para ocasiones posteriores.

Por otro lado, apoyo la propuesta del Embajador de Brasil de constituir un Grupo de Trabajo, y en ese sentido, me gustaría que uno de los dos países mediterráneos integrantes de ALADI participen en este Grupo, porque es muy importante para nosotros, porque son

nuestras puertas de entrada y además, de las cuales no somos dueños y en alguna de las terminales tenemos depósitos francos, etcétera, son características muy especiales que hacen a los países mediterráneos.

Por último, me gustaría si me pudiera dar una información adicional, con respecto a la situación de Asunción, que considero muy importante.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Sí, Embajador. Yo se lo voy a hacer llegar.

PRESIDENTE. Yo quisiera precisar que el Grupo de Trabajo del que estamos hablando es un Grupo de Integración Física, es decir que comprende las áreas de transporte, energía y telecomunicaciones y en el caso del área de transporte, obviamente todo el proceso de transporte, que no solamente se remite al transporte marítimo, sino a todo tipo de transporte.

Este caso específico de este Estudio, si bien tiene que ver con la seguridad de puertos, y la seguridad marítima, también tiene que ver con la seguridad del transporte de la carga, y el transporte de la carga es un transporte que no sólo se realiza por vía marítima, sino también por vía terrestre, aérea, etcétera.

Lo segundo es que en los Grupos de Trabajo están todos los países, Embajador...

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Disculpe Embajador, yo creí escuchar y escuché mal obviamente, porque estaba revisando el documento, que se constituía un Grupo, si es el Grupo constituido está clarísimo que formamos parte de él. Gracias.

PRESIDENTE. Es decir, no se ha constituido el Grupo todavía, está propuesto crear el Grupo de Trabajo de Integración Física y vamos a recibir los términos de referencia para que lo estudien las Delegaciones antes de ser sometido a consideración del Comité y en cualquier caso, como digo, al ser un Grupo ya creado por el Comité lo integran todos los países miembros por igual.

Tiene la palabra la Representación de Cuba.

Representación de CUBA (José Felipe Chaple Hernández). Muchas gracias señor Presidente.

Solamente quería resaltar la excelencia de este trabajo, que por supuesto tiene un significado importante para nuestros países miembros. Estamos también apoyando la moción de la Delegación del Brasil con relación a discutir el tema, parece de una trascendental importancia, que sea discutido allí, otras cosas que se han visto en el Estudio. Además aprovecho para agradecer a nuestro gran amigo que ha hecho una exposición magnífica.

Sólo quiero resaltar al final que una vez más se puede constatar por este Estudio y seguro que lo vamos a poder constatar con más oportunidad en el Grupo de Trabajo, el impacto negativo y el efecto negativo para el comercio de la región la aplicación de medidas unilaterales con efectos extra-territoriales, lo cual ha sido condenado por la comunidad internacional en diversos foros y también en este foro. Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE. Gracias Ministro. Ofrezco la palabra a la Representación de Brasil, el Embajador Pericás.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Gracias, Presidente.

Perdón por utilizar la palabra por segunda vez, no quiero entrar en la discusión del Estudio, pero me gustaría tener una aclaración. Se mencionó algunos casos de puertos que tienen certificación, cuando decimos certificación, estamos diciendo, certificación por la Organización Marítima Internacional? La segunda pregunta es: esta certificación, que es necesaria, es suficiente para exportación a cualquier destino? No se necesita otra medida cuando se tiene la certificación de la Organización Marítima Internacional?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Sí, es así, Embajador. Con el compromiso del puerto certificado de recibir una inspección, por lo menos una vez al año de la Organización Marítima Internacional, a los efectos de certificarse, si los niveles alcanzados y los estándares de los servicios en materia de seguridad que se prestan siguen en el mismo nivel al obtenerse la certificación. O sea, hay como una especie de monitoreo, establecido por lo menos una vez por año por la propia Organización, pero son de la Organización Marítima Internacional.

PRESIDENTE. Gracias. Tiene la palabra la Embajadora Turbay de Colombia.

Representación de COLOMBIA (Claudia Turbay Quintero). Gracias, Presidente.

Primero, felicitar a la Secretaría General por la presentación de este Estudio, que lo considero muy pertinente, y al escucharlo pude vincular muy claramente la propuesta de Colombia ayer, que me resulta no solamente de carácter político, sino la de incluir dentro de nuestra propuesta, de nuestra Resolución y Declaración Política el tema de la seguridad, del terrorismo y narcotráfico, como uno de los que vamos a combatir más arduamente, por considerarlos un obstáculo en el proceso de la integración.

Evidentemente, hoy este Estudio nos refleja que hay una conciencia a nivel técnico internacional sobre el tema.

Quiero, simplemente, poner de relieve esta reflexión por que nos va a permitir proceder y actuar, e incluir esa cláusula con mucha más fluidez y tranquilidad, sabiendo que está acorde con un momento actual. Esa es la reflexión que quería compartir con ustedes.

PRESIDENTE. Gracias, Embajadora. Tiene la palabra la Embajadora de Venezuela.

Representación de VENEZUELA (María Lourdes Urbaneja Durant). Sí, indudablemente que es bueno hacernos las críticas, cuando merecemos y es bueno felicitarnos cuando nos parece que estamos haciendo cosas buenas. Yo creo que este Estudio es una de esas, una oportunidad de reconocer las posibilidades, las potencialidades que tenemos en una institución como ésta. En este caso, este Estudio que la Secretaría General nos presenta a través del experto.

Entonces, en primer lugar es reconocer la importancia del Estudio, por supuesto, para mí hay muchas cosas, no que no entiendo, sino que son nuevas, un conocimiento nuevo, pero bien interesante, por que es la constatación de muchos de los problemas que hoy estamos hablando acá y que favorecen y hacen urgente la necesidad de la integración.

Llama la atención en el Estudio una de las recomendaciones que hace en las conclusiones, es la importancia que una mirada regional a estos problemas pudiera tener y yo creo que eso es muy importante en este trabajo y como que, me interesa más en el cómo, decir que eso es importante, pero hay que ver cómo sería el cómo de actuar a nivel

regional para mejorar eso. Yo creo que es una tarea de este organismo, una de sus tareas, colaborar en buscar eso, indudablemente, está identificada la importancia, como bien decía de pensarlo de forma unilateral, como se piensa la adopción que es lo que señalaba el colega de Cuba y yo comparto esa reflexión que él hacía sobre ese otro llamado que nos hace el Estudio.

En tercer lugar, yo quería señalar que me parece muy adecuado que este tema pudiera formar parte de una de las áreas de los Grupos de trabajo que nos permita profundizar y pensar propuestas y salidas.

En tercer lugar, yo creo que sería muy importante posteriormente, cuando estemos avanzados y si decidimos Grupos de Trabajo hacer un mecanismo de *feedback* con los nuestros países, nuestros efectores de estas cosas, que son los que viven el efecto no?, que este Grupo de Trabajo, como consecuencia, entre otras iniciativas, tenga el *feedback* con nuestros países para, en vivo y en directo conversar sobre esto.

Eso quería señalar esta mañana a propósito de este tema, por supuesto, no tengo opinión sobre la cuestión de fondo, pero sí en este momento quería hacer estos señalamientos. Muchas gracias, Presidente.

PRESIDENTE. Bien. Gracias, Embajadora. Tiene la palabra la Representante de México.

Representación de MÉXICO (Dora Rodríguez Romero). Gracias, señor Presidente.

Nosotros, obviamente nos sumamos a las felicitaciones a la Secretaría por este Estudio, y quisiéramos reiterar nuestro interés por que se capitalicen estos trabajos, ya tenemos varios trabajos de muy buen nivel, que se presentan en el Comité, que nos complacemos mucho de que se presenten, pero que después quedan allí, en nuestros anaqueles, en nuestros archivos. Quisiéramos entonces poder capitalizar estos Estudios de la Secretaría con la más pronta constitución de los Grupos de Trabajo que directamente van a tratar de analizar estos temas para después llegar a acciones concretas con base en estos Estudios. Muchas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE. Gracias. Tiene la palabra la Delegación de la Argentina.

Representación de la ARGENTINA (Ricardo Hartstein). Gracias, señor Presidente.

Me sumo a las felicitaciones y al agradecimiento a la Secretaría por la presentación del Estudio y obviamente también apoyo su tratamiento en un Grupo de Trabajo a crearse.

Solo me resta una pregunta: Cómo es la situación a partir del 1º de julio, o sea qué pasa con las cargas que se despachen en los puertos no habilitados, a partir del 1º de julio. Gracias.

PRESIDENTE. Tiene la palabra el señor Luraschi.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Gracias. En el ámbito teórico del Código PBIP que comienza a regir mañana, todo indica que la carga convendría que ni siquiera saliera del puerto de origen si ésta terminal o el buque que traslada la carga no están certificados y éste último va hacia un puerto que sí lo está. La única alternativa que podría existir, siempre dentro del ámbito teórico es que esa carga vaya rumbo a Valparaíso, por ejemplo y de allí sea despachada hacia el puerto de destino. Si la carga parte desde un puerto no certificado

o en un buque no certificado, al llegar a un puerto certificado se puede configurar lo que se ha llamado en el ámbito académico, "cuarentena", o sea, que el buque que no accede a la certificación es llevado a una especie de cuarentena.

A su vez, el buque que está certificado y toca un puerto sin certificación puede perder la certificación, ello puede significar que a partir de este momento, o dentro de 13 horas, los puertos del mundo que no tengan la certificación pueden ver reducido su nivel operativo porque las navieras que tengan sus buques certificados no van a querer entrar a ese puerto. No sé si logro ser claro.

Otra cosa, señor Presidente, si usted me permite.

PRESIDENTE. Le permito.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). No me gustaría dejar pasar esta oportunidad sin mencionarles un trabajo que nosotros modestamente consideramos que es excelente que está realizando el APEC.

El APEC está en estos momentos trabajando vigorosamente en un plan que ellos llaman *STAR* pero que es un plan que es más ambicioso todavía que el Código de la Organización Marítima Internacional, porque ellos, a través de ese Código de aplicación voluntaria por parte de los países adheridos a la APEC, van a certificar la calidad del Producto desde el centro de generación del producto, desde el centro de producción hasta el centro de distribución, exactamente.

Van a aplicar todo un sistema de trazabilidad, en el cual ellos van a incorporar toda la cadena, no sólo el buque y no sólo la terminal, toda la cadena de elaboración al producto, y no lo van a hacer solamente extensivo al mercado estadounidense, sino también al europeo y al resto del mundo. Gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias. Tiene la palabra el Embajador Carrión del Ecuador.

Representación del ECUADOR (Leonardo Carrión Eguiguren). Gracias. Yo iba a hacer la misma pregunta que hizo Argentina porque me estaba preocupando, tres puertos en América pueden exportar, recibir mercados, seis puertos están en espera, en 13 horas no hay comercio con Norteamérica.

La pregunta mía es: Cuán actualizada es su información en cuanto a los puertos, por que yo recuerdo haber leído el día de ayer en el diario El Universo de Guayaquil que dice que el Puerto de Manta y dos puertos de Guayaquil, no el terminal principal, sino dos puertos de Guayaquil estaban plenamente certificados y que estaban funcionando, entonces, la información de tres puertos de Sudamérica al momento actual, cuántos puertos de América están realmente funcionando, por que el pánico que me entró a mí es gigantesco, si son sólo tres puertos en América, nada más. Excepto Chile y qué otro puerto dijo? Dos de Chile, usted dijo tres?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Son solo los dos de Chile. Los tres que yo mencioné son aquellos que están enfrentando dificultades para acceder a la certificación.

Representación del ECUADOR (Leonardo Carrión Eguiguren). Dos puertos de América Latina, solamente de Chile puede comerciar al mundo, nadie más, pero yo he leído en un diario ecuatoriano de que el puerto de Manta y puertos bananeros de Guayaquil están

totalmente certificados por Estados Unidos. Entonces, quisiera saber cuán actualizada está su información, con el resto de los países, porque esa angustia todos debemos compartirla.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Nosotros elaboramos este Estudio hace casi un mes atrás, 20 de mayo, no obstante, si el Comité lo considera oportuno, nosotros estamos dispuestos a hacer una adenda con la información actualizada al momento de la implementación de las normas.

PRESIDENTE. Yo creo que eso sería muy conveniente, y desde ya se lo pedimos, una adenda al momento de la verdad.

Ofrezco la palabra a la Representación del Brasil, Embajador Pericás.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Gracias, Presidente.

Pido perdón otra vez, pero ahora se dice que solamente dos puertos están autorizados a exportar. Están autorizados a exportar hacia donde?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Hacia Estados Unidos.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Pero la regla no es multilateral, la significación no es de la Organización Marítima Internacional? Y los otros países no respetan la necesidad de, nosotros por ejemplo, recibimos barcos que vienen de puertos no certificados? No seguimos la regla? Cómo funciona eso, por favor?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Sí, señor. Es cierto que la relación que establece la Organización Marítima Internacional es una relación de ida y vuelta y están implicados casi todos los puertos y buques del mundo, lo que pasa es que al trabajar en este Estudio conjuntamente el marco normativo de la norma de la OMI con la iniciativa nacional de las Aduanas de los Estados Unidos, tendimos a focalizarnos en las relaciones de intercambio de la región con Estados Unidos, entonces, la aplicación de estas normas y la certificación que dé la Organización Marítima Internacional, es considerada acá para aquellos flujos de comercio que van con destino a Estados Unidos, ese sería en principio el ámbito para el caso de este trabajo.

PRESIDENTE. Sí, Embajador.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Bueno, entonces, si entiendo bien, las exportaciones hacia Europa, Japón, China, etcétera, no son afectadas por eso. Aunque los puertos no estén certificados por la Organización Marítima Internacional, entonces, los demás países no aplican esta regla?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Si usted me permite, señor Embajador, yo voy a hacer un razonamiento a la inversa.

Nosotros en la exposición hicimos hincapié en que América del Sur era una región que desde el punto de vista regional estaba muy bien posicionada, con respecto al tiempo de acceder a certificaciones. Supera la media mundial, el resto del mundo en desarrollo está por debajo de esa media mundial. En consecuencia, si bien es una situación alarmante, el único aspecto negativo que América del Sur tiene con respecto al tema de la certificación es que su enfoque ha sido dirigido en base a una actitud que privilegia la competencia entre terminales portuarias de la misma región, en lugar de, -desde nuestro punto de vista- de apostar a una certificación masiva de la región toda como región.

Entonces, ahí es en donde se empiezan a manejar los desniveles de que determinados países acceden más rápido que otros, de que hay países cuyas terminales están en mejores condiciones que otras, pero bueno, así fue encarado y fue como una especie de carrera que se lanzó, sobre todo desde hace seis meses atrás, pero es tal cual lo que usted dice, lo que a mí me interesa recalcarle es que el enfoque del Estudio está centrado en las relaciones de intercambio con Estados Unidos. Ese era el espíritu de los términos de referencia.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Bueno le agradezco pero sigo sin entender bien porque la certificación es de la Organización Marítima Internacional, que es un órgano multilateral que incluye la casi totalidad o la totalidad de los países miembros de Naciones Unidas.

Eso está aprobado, entiendo por todos ellos, debe ser aplicado por todos ellos, entra en vigor dentro de 13 horas, pero entra en vigor solo para el comercio con los Estados Unidos o ...

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). No, no, entra en vigor para todas las relaciones de intercambio comercial amparado en el Convenio SOLAS.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Entonces, nadie puede exportar a ningún país.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). El tema es que ese Código en conjunción con la norma nacional de Estados Unidos, es lo que circunscribe la relación de intercambio a Estados Unidos.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Entonces, mi pregunta anterior de si la certificación era suficiente, la contestación debería haber sido no. No es suficiente. Es necesaria pero no es suficiente, lo que se aplica son dos reglas, la certificación es exigida, pero también la regla americana.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Solo para entrar a Estados Unidos, no para el resto del mundo.

PRESIDENTE. Puedo intervenir, disculpe, voy a tratar de aclarar.

Según lo que yo entiendo, aquí lo que tenemos es un acuerdo de la Organización Marítima Internacional, que establece determinado código de seguridad que es el PBIP. Ese es el que entra en vigencia dentro de 13 horas. Ese Código, como dice el Embajador Pericás entra en vigencia para todos los países signatarios del Convenio SOLAS. Bien. Los países signatarios somos prácticamente todos, no sólo Estados Unidos, por lo tanto, si ese código entra en vigencia para todos, quiere decir que dentro de 13 horas en el caso de América Latina, solamente dos puertos chilenos estarán en condiciones de comerciar con el resto del mundo y además, si cumplen con la norma CSI con Estados Unidos, pero el resto no podría hacerlo, ni siquiera entre sí.

Entonces, la pregunta es: la exigencia de la norma PBIP es de aplicación gradual a medida que los países vayan cumpliendo con ciertas metas y ciertas normas y mientras tanto sí se puede comerciar excepto con los Estados Unidos, esa es la pregunta que yo haría porque creo que es la que está en la cabeza de todos.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). El código PBIP tiene un núcleo central que es de aplicación obligatoria y un núcleo derivado que es de aplicación voluntaria, que es lo que de alguna manera se intenta explicar en el estudio.

El nexo que hay para la aplicación del Código a las relaciones de intercambio que existen entre el resto del mundo y Estados Unidos, es la parte de aplicación voluntaria, es decir, aquellos países que quieren comerciar con Estados Unidos tienen que, por eso decía el Embajador Pericás, que lo voluntario no es tan voluntario, es más bien, indirectamente obligatorio, ese es el nexo que hay de la norma multilateral con las relaciones de intercambio que existen con el resto del mundo.

En la parte de la aplicación obligatoria del PBIP, para contestar concretamente la pregunta del señor Embajador de Chile. La aplicación es gradual, totalmente gradual y el hecho de que no tenga la certificación no implica que por ejemplo, Buenos Aires con Montevideo no puedan comercializar en esta etapa que ambos no tienen la certificación.

En el caso específico de la aplicación de la norma unilateral CSI, es todo un preámbulo para los flujos de comercio que se canalizan exclusivamente desde y hacia Estados Unidos.

Una precisión que me acaba de alcanzar una de nuestras colaboradoras, la certificación a la que hacía mención el señor Embajador del Ecuador, las certificaciones que tienen los puertos ecuatorianos es respecto a la norma nacional de Estados Unidos. La certificación que tienen los puertos chilenos es con respecto al Código PBIP.

Eso qué significa? Que la certificación de los puertos chilenos es global para el resto del mundo y para las relaciones con y desde Estados Unidos, al tiempo que la certificación que tienen los puertos de Ecuador son sólo respecto de las relaciones de intercambio con Estados Unidos.

Ahí creo que, pido disculpas si no soy lo suficientemente claro, pero ese es el mecanismo, siendo la bisagra, la parte voluntaria de aplicación del código PBIP.

PRESIDENTE. En el caso de la Unión Europea, entonces?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). El caso de la Unión Europea está próximo a surgir una Resolución de la Comisión aplicando prácticamente las mismas reglas de juego.

PRESIDENTE. O sea las mismas exigencias del Código PBIP.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Exactamente, sí señor.

PRESIDENTE. Bien. Ofrezco la palabra a la Representación del Uruguay, el Embajador Espinosa.

Representación del URUGUAY (Agustín Espinosa Lloveras). A ver si me quedo claro. Usted explicaba hoy ahí en los cuadros de que América Latina estaba bastante bien posicionada porque comparativamente había hecho una incorporación de la normativa del código superior a la de otras regiones.

Sin embargo, en el Estudio suyo aparece que el grado de incorporación en los países en desarrollo es muy bajo en relación a los que han hecho los países asiáticos, europeos y norteamericanos, lo cual concluye usted en el Estudio, nos deja en una situación de una brecha de competitividad, abre una brecha de competitividad a favor de los mercados

desarrollados, pero eso parecería no coincidir con la apreciación que usted hizo de que nosotros estamos mejor posicionados, eso por un lado.

Por el otro lado, yo me imagino que las autoridades portuarias del mundo entero y de nuestros países deben saber lo que va a ocurrir en el día de mañana, porque usted dice que hay más o menos 46.000 barcos y 4.000 puertos que estarán afectados en pocas horas más por la aplicación de estas medidas, eso en mi opinión implica un colapso extraordinario del comercio internacional que tiene en el caso, para América Latina repercusiones aún mayores porque a eso se le agrega el grado de internación de la CSI, que es también un plus a la normativa de la Organización Marítima Internacional, entonces quién está considerando la incidencia, la repercusión y el efecto a mi entender, catastrófico de todo esto, si están comprometidos nada menos que 4.000 puertos, 46.000 barcos o buena parte de ellos y un muy buena parte de ellos. No sé, me gustaría irme un poco más tranquilo a mi oficina, para ver si voy a hablar con el Presidente de la República, el Ministro de Economía y el Presidente de Puertos.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). No, el grado de implementación ha sufrido una evolución interesante y a nosotros nos interesaba que en nuestra exposición se dejara sentado que en comparación con otras zonas del resto del mundo, como puede ser África, o como puede ser parte de Oceanía, cuando nosotros hablamos de países en vías de desarrollo, nos referimos básicamente, hay una gran brecha entre América del Sur y esos países en vías de desarrollo, lo cual no quiere decir que la brecha existente a favor, por llamarlo de alguna manera, de los países de nuestra región sea una brecha que la región la ha utilizado en forma positiva.

Al día de hoy yo me animo a decir que con excepción de dos o tres puertos, dentro de los cuales está el puerto de Montevideo, cuyos pasos a seguir son más que nada en materia de inversiones, hay otros puertos, dentro de los cuales está lo que estuvimos hablando hoy, que los inconvenientes que tienen para acercarse un grado más próximo a la certificación parte por la incorporación a sus cuerpos normativos nacionales de determinadas disposiciones que exige el código y parte de una discusión de incorporación o no de determinadas disposiciones que la norma nacional de la Aduana de Estados Unidos también implicaría incorporar a los cuerpos normativos nacionales.

Entonces, cuando nosotros hablamos de grados de implementación dispares, estamos hablando, por un lado, de que hay determinadas terminales que con inversiones superarían la barrera, pero por otro hay determinadas terminales que ya tienen un problema un poco más de fondo, cuál es el marco legal que ellos tienen que adaptar para poder aspirar a la certificación. Ahí está apuntando nuestra precisión.

Con respecto al tema de la situación del colapso, es evidente que se ha avanzado, es evidente que la parte de los buques es la parte que más ha avanzado, y es evidente de que según unas estimaciones que nosotros hemos compartido con CEPAL, con la gente del BID, es evidente que antes de fin de año va a haber una cantidad importante de terminales portuarias de América del Sur que van a acceder a la certificación, lo cual a nosotros nos obliga a hacer la precisión que intentamos hacer cuando hacíamos una aclaración al señor Embajador del Ecuador.

Cuando nosotros hablamos de certificación, nosotros estábamos hablando de la certificación que otorga la Organización Marítima Internacional, las autorizaciones que se obtengan vía nacional con la Aduana de los Estados Unidos no las encaramos como certificaciones en el Estudio, no la tipificamos como certificación. Es una aclaración que creo que vale la pena realizarse.

PRESIDENTE. Tiene la palabra el Embajador Belevan del Perú.

Representación del PERÚ (William Belevan Mc Bride). Solamente para efectuar a modo de consulta lo siguiente, o sea pedir aclaración en el mismo sentido de la preocupación de lo expresado por el Embajador del Ecuador.

El caso del Perú, por ejemplo, y eso se da en muchos países de América Latina, nosotros tenemos puertos, que están privatizados, estos puertos no tienen mayores problemas, básicamente por cuestión de orden, de seguridad en acceder a lo que es la medida unilateral norteamericana para sus exportaciones hacia los Estados Unidos, en el caso, por ejemplo de lo que yo conozco sobre la materia, desde que, si un contenedor es despachado y no reúne los requisitos de seguridad en un determinado puerto de embarque, por una naviera, obviamente que no corra el riesgo de perder su certificación porque todavía no la ha logrado, lo que efectúa la aduana de los Estados Unidos, la inspección *in situ*, vale decir, al momento de llegada, lo que obviamente tiene afectación directa en lo que se refiere al costo. Los costos suben significativamente y en caso de perecibles la cosa es aún peor, porque puede pasar unas cuantas horas y simplemente toda la mercadería dentro del contenedor es no apta para el consumo humano.

En el caso, por ejemplo del puerto del Callao el problema que seguimos teniendo es un problema de nivel nacional y existe ese problema en otros países de América Latina. El puerto del Callao es un puerto estatal, vale decir, no está privatizado todavía, no se ha podido lograr todavía la privatización y yo creo que obviamente en ese sentido se está trabajando muy arduamente, por obviamente el poder de los sindicatos de estibadores que temen que al momento de la privatización de una determinada terminal, sus intereses van a ser seriamente afectados.

Entonces, lo que las aduanas norteamericanas llaman las coladeras, básicamente no hay sistemas de seguridad absolutos y ese es el caso, por ejemplo de Chile que se ha logrado hace muchos años la privatización de todos los puertos, por lo cual ellos funcionan como un reloj suizo. En el caso, por ejemplo nuestro hay terminales que están dedicadas a determinada exportación que ya están certificadas al igual que su sede con Ecuador, para exportaciones de banano, una serie de cosas, pero igualmente se presenta el mismo problema que el Perú en el puerto de Guayaquil, o sea es exactamente el mismo enfoque, el mismo problema y es por eso que yo creo que este Estudio tiene un relieve muy importante para lo que va a ser los pasos a seguir de manera de lograr, digamos, no perder competitividad en el comercio internacional, por que si cada contenedor que va a llegar a los Estados Unidos con materia perecible va a necesitar de una inspección *in situ*, obviamente la demora, los costos, todo eso, nos hace menos competitivos y esa es en esencia lo que quería tocar sobre este tema. Si pudiera ampliar un poquito sobre la materia, lo agradecería muchísimo. Gracias.

PRESIDENTE. Gracias, señor Embajador.

Tiene la palabra el Embajador Carrión de la Representación del Ecuador.

Representación del ECUADOR (Leonardo Carrión Eguiguren). Gracias.

Quisiera comentar un punto que tengo todavía confuso. Estados Unidos es miembro de la Organización Marítima Internacional, por lo tanto los Estados Unidos en 13 horas tendrían que aplicar la norma obligatoria de que todo contenedor que sale de un puerto determinado, ese puerto este certificado, entendería que es así porque se va a aplicar la norma internacional a los Estados Unidos, pero los Estados Unidos aplican una norma

propia privada por sobre la OMI y que a quién le interesa entrar a Estados Unidos, es la norma que ellos certifican y no la norma internacional.

La pregunta que hago, para certificar los Estados Unidos, de acuerdo a sus normas de Aduana, seguridad y todas las otras medidas, previamente debería haber exigido que estén cumpliendo con todas las normas internacionales que la Organización Marítima Internacional obliga, por lo tanto, ya que el Gobierno americano que ahora es la entidad suprema de certificación certifica un puerto, se supondría que ya cumplió con otras cosas, pero la Organización Marítima Internacional no lo certifica, por qué? Problemas burocráticos, no tiene personal, no tiene dinero, trabas de otro estilo, pero aquí hay un cuello de botella que sería interesante conocer qué pasa, por que si ya los Estados Unidos lo hace, por qué no lo ha hecho la Organización? Quisiera que me explique eso, por que si el Ecuador, pongámosle el caso del Perú y de otros puertos, podemos comerciar con Estados Unidos, pero no podemos comerciar con el mundo, por que hay un organismo internacional que no tiene capacidad de poder responder a las exigencias de los países. Eso es lo que ocurre?

PRESIDENTE. Usted quiere responder?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Simplemente voy a ser muy sincero, la verdad que no estoy en condiciones de responder por qué la OMI no ha certificado determinados puertos y por qué se ha adquirido certificaciones por parte directamente de la aduana de los Estados Unidos, puede haber una cantidad de resortes en juego que uno no tiene ni la más remota idea de que existan, lo que sí me puedo comprometer con usted es a averiguarlo sin más trámite, sinceramente se lo digo.

PRESIDENTE. Gracias. Tiene la palabra el Embajador Pericás del Brasil.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Señor Presidente, una última pregunta.

Dando un poco seguimiento a las observaciones del señor Representante del Uruguay, yo quería saber concretamente si a partir de mañana ningún barco puede salir de cualquier puerto de un país miembro de ALADI, con excepción de dos puertos en Chile en dirección a Estados Unidos con exportaciones. Eso quería saber, si mañana es esa la situación. Gracias.

PRESIDENTE. Sí, adelante.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Concretamente yo le voy a contestar que el barco puede salir, el tema es primero, que cuando llegue lo dejen entrar; segundo, si su carga o no en contenedores, porque si su carga no es en contenedores, puede sufrir un tratamiento, pero si es en contenedores puede sufrir otro, cuál es ese otro? La aplicación de la norma de aduanas nacional de los Estados Unidos.

Salir puede salir, lo más probable es que el barco que salga del puerto de Valparaíso con destino al puerto de Nueva York descargue inmediatamente y salga inmediatamente del puerto de Nueva York y lo más probable es que el otro barco que sale, por ejemplo de Santos tenga una demora que puede estar oscilando en el día de hoy entre 12 y 15 días, a los efectos de que la aduana de Estados Unidos lo aborde y revise su carga de contenedores. Es tan elemental como eso.

PRESIDENTE. Pero entonces, no lo rechaza de plano.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). No. No es que el buque no pueda salir, lo recepciona, lo deja en antepuerto y lo abordan, es la figura de la cuarentena.

Por eso los incrementos de los costos, y yo quería hacer una aclaración ya que me aprovecho del micrófono. Todos estos costos que nosotros hemos establecido aquí son costos directos, nosotros no pudimos, porque sinceramente no tenemos capacidad ni recursos humanos para hacerlo, pero el Estudio debería profundizarse mucho más por que hay una cantidad de costos indirectos, por ejemplo el tema seguros que incide mucho más en el incremento de las cifras que nosotros hemos señalado en la presentación, y me detengo en el tema del seguro, porque es especialmente delicado, por que van a cobrar una prima para determinados barcos y otra prima para otros barcos, y van a cobrar prima con determinado destino y otras primas con otros destinos. Entonces va a haber un tratamiento diferencial y muy importante.

PRESIDENTE. Tiene la palabra el Embajador Saguier de la Delegación del Paraguay.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Señor Presidente, yo tengo dos preguntas, la primera es si la preocupación que estamos teniendo, por que ésta es la primera vez que nosotros lo estamos viendo, si nuestras autoridades competentes y dirección de expertos, no sé cuál será en cada país están concientes de esta situación.

La segunda, en el caso concreto de Paraguay, nosotros salimos a Estados Unidos, a Europa, a todas partes en realidad a través de puertos, ya sea el de Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso, San Antonio, etcétera, entonces, qué se aplica para nosotros, el puerto por donde sale para el destino final o comienza desde Asunción.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Esta última pregunta usted me la está focalizando con destino a Estados Unidos?

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Sí, con destino a Estados Unidos.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). En ese caso, como están dadas las condiciones hoy día, la carga, si es en contenedores debería de salir con rumbo a Valparaíso y de allí debería ir a Estados Unidos, siempre que la empresa naviera o el armador del buque no esté dispuesto a perder el lapso de revisión en el ante-puerto, cuando llegue a los Estados Unidos.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Y en el caso de los granos?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). En el caso del granel es distinto, no se aplicaría la norma especial de la aduana de Estados Unidos, sencillamente porque la carga se ve, el gran tema es que la carga a granel se ve y es tangible. El tema de la carga en contenedor lo que tiene es que no sé sabe lo que hay adentro.

La verdad es que nosotros podemos asegurar que hay una conciencia en la región muy importante lo que pasa es que de acuerdo a la información que nosotros manejamos hay limitantes económicas, hay limitantes burocráticas, pero se puede decir, por eso nosotros lo indicábamos en la presentación de que hay una clara conciencia de la importancia que reviste trabajar en este tema, y todos los esfuerzos están dedicados a trabajarse a los efectos de alcanzar las certificaciones. En términos generales, se puede decir que sí, que hay una buena conciencia.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Presidente, una última pregunta.

Ustedes han podido reconocer una diferencia entre los puertos privados y los estatales, si los puertos privados son más eficientes.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Sí, nosotros en función a la información que manejamos conjuntamente con CEPAL, hay una clara distinción entre el comportamiento de las terminales privatizadas y las terminales estatales.

PRESIDENTE. Hay una clara distinción, pero a favor de quién?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). A favor de las terminales privatizadas que acceden mucho más rápidamente a las condiciones necesarias para acceder a la certificación. Y es una constatación objetiva totalmente.

PRESIDENTE. Tiene la palabra la Embajadora Turbay de Colombia.

Representación de COLOMBIA (Claudia Turbay Quintero). Realmente nos sentimos alarmados y sorprendidos con esta información que, debería haber sido difundida con mayor extensión y mucho más anticipadamente que hoy a 12 o 13 horas de iniciarse y aplicarse una norma, conocemos la información que tiene esta negatividad, este impacto sobre nuestro comercio.

Yo creería y me atrevería a decir que la aplicación de los Estados Unidos no va a ser drástica en este momento, sino que va a dar un tiempo de gracia, mientras que las autoridades de los países pueden ajustarse, en el caso de Colombia hay un programa que se llama BASC, que es un programa del sector privado con la aduana de los Estados Unidos, en donde se ha venido trabajando justamente para poder cumplir con unos requerimientos de la normativa de las cargas, de asegurar la seguridad y el cumplimiento de los requisitos. Quiero saber si ese programa BASC es un programa que puede actuar como amortiguador en este proceso para el cumplimiento de las normas para otros países, es una pregunta que quiero hacer.

PRESIDENTE. Gracias, Embajadora.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Hay varias entidades de esta naturaleza, y hay, podríamos decir, como un fuerte vínculo entre los actores económicos de comercio internacional, directamente vinculado con la terminal portuaria, entonces, hay una actividad fuerte, que sin lugar a dudas va a rendir sus frutos y que también puede ejercer presiones.

Pero, nosotros el énfasis lo quisimos poner cuando hablamos de esa mención en la presentación, en que el efecto no llega al resto de las sociedades, es decir, cuando nosotros hicimos mención a esa precisión, estábamos hablando de que el productor hoy día, cuando calcula el costo de esta lapicera no incluye todos los extra-costos que le van a venir, porque lo va a terminar pagando él, por la utilización de determinada terminal portuaria con determinado destino, por embarcar con contenedores hacia Estados Unidos.

Entonces, sí le digo que pueden haber presiones positivas en el entorno de profundizar esa aplicación gradual de la que hoy hacemos mención, sí hay importantes niveles de trabajo conjunto. Simplemente a manera de valor agregado, nuestra precisión es que entendemos que no se disemina hacia el resto de la sociedad como debería, queda en la puerta del terminal, lamentablemente llega hasta ahí, entonces, se involucra solamente a

los actores que están directamente vinculados, pero no a los creadores de la carga, a los usuarios y a los dadores de carga, todavía no los está involucrando. Ahí es adonde apunta el sistema que hacemos mención del APEC, apunta a una visión integral de toda la cadena e involucra también al sector productivo.

PRESIDENTE. Tiene la palabra la Embajadora de Venezuela.

Representación de VENEZUELA (María Lourdes Urbaneja Durant). Una pregunta, me tentó la cuestión de la calidad de los puertos. Cuál es, aproximadamente, el porcentaje de puertos privatizados en la región?

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Embajadora, lamentablemente no estoy en condiciones de informarle eso porque hay muchas terminales que han tenido reciente creación y nosotros no las tenemos registrada en nuestro banco de datos.

Sin perjuicio de eso, yo le diría que la última información que tuvimos al respecto a fines del año pasado hablaba de prácticamente una media, 50 / 50 de terminales privadas y estatales. Yo le hago la aclaración que en este pre-año se han abierto muchas terminales privadas, específicas, para determinados productos y lamentablemente no tenemos esa información actualizada. Estamos trabajando en eso, porque es una información importante.

Representación de VENEZUELA (María Lourdes Urbaneja Durant). Sí, sobre todo para la correlación con la certificación.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Y si usted me permite yo quisiera hacer otra precisión más, respecto al tema del alcance y el contenido de este trabajo.

Respecto a esta necesidad de la agenda, nosotros podríamos haber elaborado un trabajo mucho más enriquecido, el tema es que no sabíamos hasta que punto podríamos poner arriba de la mesa un tema importante, si lo hacíamos tan próximo a una fecha de puesta en vigencia. Entonces, ante esa disyuntiva nosotros tratamos de elaborar el trabajo con el estado de información que teníamos a mediados del mes de mayo, y por X circunstancias no pudimos presentarlo antes, pero adonde estoy apuntando es que la información puede y debe haber variado en forma importante.

PRESIDENTE. El Embajador Sagui del Paraguay tiene la palabra.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Sagui Caballero). Gracias, Presidente.

Quiero transmitir una información que creo que todos la tenemos pero quien sabe si se nos está pasando en este momento, es que el día martes pasado, el 22 se realizó acá en Montevideo un taller de trabajo organizado por el IIRSA, que tenía el apoyo de la CAF, BID, FONPLATA, organizado por CEPAL y la OEA, que se refería específicamente a este tema, que es la presentación a cargo de la OMI sobre el código de protección de buques e instalaciones portuarias, incluyendo, fundamentación, objetivos, repercusión, etcétera.

Era un seminario de un día, en el caso de mi país asistió el Director General del área respectiva de la Cancillería y en la parte de la tarde figuraba en el programa, Formulación de un plan de acción por parte de los Gobiernos de América del Sur frente a la implementación de la Directiva OMI, y luego presentación de la CCT, que creo que es la Comité del IIRSA, sobre acciones previstas para prestar apoyo técnico a los países de América del Sur en la implementación de esta medida. Nada más, Presidente.

PRESIDENTE. Gracias, Embajador. Ofrezco la palabra a la Representación de Cuba.

Representación de CUBA (José Felipe Chaple Hernández). Muchas gracias, señor Presidente.

Yo adicionalmente a lo que había planteado el Embajador del Paraguay, también recuerdo que el pasado año, acá en Montevideo se realizó una reunión regional de autoridades de puertos y de seguridad portuaria, precisamente a tenor de esto. Comento que, incluso recuerdo que viajaron a Montevideo funcionarios de la Aduana de los Estados Unidos, vinieron funcionarios cubanos también y participaron.

Bueno, voy a particularizar en el caso nuestro, por desgracia no tenemos el problema, pero quisiéramos tenerlo, por supuesto.

- Hilaridad

Pero, tenemos por desgracia el problema porque a nosotros sí nos ha tocado el problema en carne propia, entonces, desgraciadamente durante todos estos años hemos tenido que desarrollar esos mismos mecanismos cuando todavía quizás no se pensaba nunca en que esto se tenía que desarrollar.

Lo que quiero decir es que el año pasado nosotros tuvimos acá también y participamos en esa reunión y se pudo constatar el interés, se estaba trabajando pero indiscutiblemente los problemas económicos y logísticos que implica la aplicación de estas medidas y lo burocrático también van a estar pesando en esto y yo comprendo y entiendo perfectamente la preocupación de todos los países miembros con relación a este tema.

Quería adicionar la felicitación a la Secretaría y en el caso suyo particular por haber sido el autor de este trabajo, me parece que el hecho de hacerlo, aunque usted considere que pudiera haber sido mejor, me parece que nunca fue más oportuno haberlo hecho en un día como hoy, precisamente porque hemos podido constatar la preocupación de todos los países miembros con relación al tema. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Gracias. Tiene la palabra la Secretaría.

SECRETARÍA (Hugo Luraschi). Prometo que es la última vez que intervengo. La precisión del señor Embajador del Paraguay es muy importante, es un taller muy importante que hizo IIRSA en el Hotel Sheraton.

El señor Embajador me dio la posibilidad de, algo que solamente lo habíamos hablado hasta el momento con la Embajadora Freddolino, pero con su licencia yo voy a aprovechar esta oportunidad. Nosotros estamos en condiciones de hacer un seminario con gente de OMI y con gente de CEPAL, aquí en ALADI, en la medida que el Comité lo considere oportuno. Tenemos muy buen relacionamiento con esta gente, intercambiamos informaciones y estudios a cada momento, y en la medida en que el Comité lo considere válido, nosotros estamos en condiciones de alguna manera, de generar una instancia en la cual todas las preocupaciones y las inquietudes que se han generado hoy y que nosotros pudimos no haber contestado en la forma adecuada, bueno, que se realicen en forma directa a los principales actores, puede ser rápido y puede ser, sin costo, incluso.

PRESIDENTE. Tiene la palabra el Embajador Belevan del Perú.

Representación del PERÚ (William Belevan Mc Bride). Sobre lo que se acaba de expresar, yo quería señalar lo siguiente; que primero, no obstante para muchos de nosotros esta es la primera vez que entramos en la temática, en base a un estudio excelente que ha presentado la Secretaría General, pero este tema habría que recalcarlo, obviamente no cae de sorpresa para ninguno de nuestros países, esto se viene trabajando hace muchísimo tiempo.

Con relación al seminario y ahí va mi precisión, habría que procurar no olvidar que hay instancias técnicas altamente especializadas en cada uno de nuestros países, que está manejando esta temática, por lo tanto, con relación a esta posibilidad de un seminario, yo preferiría que se hagan previamente las consultas a nuestras respectivas capitales, por que la idea no es estar duplicando las cosas, porque puede llegar un momento que nos digan: usted no se meta, porque esto no le corresponde a su ámbito y déjenos a nosotros los expertos que estamos trabajando en esto. Eso era todo, señor Presidente. Gracias.

PRESIDENTE. Gracias, Embajador. Tiene la palabra el Embajador Pericás.

Representación del BRASIL (Bernardo Pericás Neto). Gracias, Presidente.

Quería proponer que si fuera posible se circulara la documentación del seminario que se realizó la semana pasada, para que tuviéramos -aunque sea de circulación restricta- pero un ejemplar por delegación, algo así, pero si pudiéramos tener acceso a eso, creo que ya se cubriría una buena parte de lo que estamos necesitando. Gracias.

PRESIDENTE. Embajador, me dice la Secretaría que no hay ningún inconveniente, que se dispone esa información y que va a ser prontamente distribuida a las Delegaciones.

Ofrezco la palabra a la Representación de Uruguay, al Embajador Espinosa.

Representación del URUGUAY (Agustín Espinosa Lloveras). Sí, Presidente. Gracias.

Yo coincido con el Embajador del Perú en primer lugar que existen ya instancias técnicas específicas como la de este seminario de la semana pasada, que están tratando el tema. Segundo, teniendo la convicción de que las autoridades competentes de nuestros países están procesando esta normativa, tanto la que releva de la OMI, como la que releva de los códigos de seguridad de la aduana norteamericana, me parece que salvo que entendiéramos imprescindible, no deberíamos duplicar, porque es un tema que, de alguna manera, nos desborda, estamos hablando de seguridad portuaria, se están manejando las instancias competentes de nuestras autoridades portuarias, de nuestras aduanas, y por lo tanto, me parece que en este momento que estamos muy complicados con la elaboración de toda esta documentación con miras a nuestro Consejo de Ministros, no sé si estaríamos en condiciones de absorber un seminario.

Pero de todos modos, yo destaco que este debate, que no sé si ha culminado, ha resultado de extremo interés porque nos ha puesto a nosotros como miembros del Comité confrontados a una situación que si bien puede estar siendo manejada a instancias, es para nosotros de extrema importancia y creo que nos obliga a todos a estudiar un poco más y seguir este tema de cerca porque involucra directamente al comercio de nuestros países, a los costos adicionales que va a representar para, no solamente las infraestructuras portuarias, sino también para nuestras marinas mercantes.

Por lo tanto, en ese sentido, creo que el Estudio ha sido muy bienvenido, traerlo en el día de hoy ha generado este debate muy rico, por cierto en esta mesa, pero no sé si

debemos nosotros convertirnos en el foro para seguir tratando este tema, porque me parece que estaríamos interfiriendo con instancias técnicas que son las que realmente tienen que aplicar tanto la normativa como, en fin, incluso hasta encontrar los recursos financieros para poder ponerse al día en lo que hace a la infraestructura portuaria, con las exigencias establecidas. Gracias.

PRESIDENTE. Gracias, Embajador. Tiene la palabra el Embajador Saguier del Paraguay.

Representación del PARAGUAY (Bernardino Saguier Caballero). Presidente, yo simplemente quería dejar una recomendación al Coordinador del Grupo de Trabajo cuando sea constituido, que entre las primeras tareas se aboque a ver que pasos vamos a seguir sobre este tema, porque a pesar de que estoy totalmente de acuerdo con todo lo dicho por el Embajador Agustín Espinosa, quien sabe, de repente nuestra participación puede ayudar en nuestros países a que esto se implemente más rápido.

PRESIDENTE. Gracias, Embajador.

Yo creo que hemos tenido una interesante apreciación por parte de este Comité de un Estudio que me permitiría yo, ya que no he tenido la oportunidad de exponer mi punto de vista, robarle al Comité unos minutos a este respecto.

En mi opinión este es un Estudio que calificaría de, fundamentalmente un vademécum de la situación, más que un Estudio prospectivo, de recomendaciones y de caminos a seguir puesto que no los contiene.

Es un estado de situación, es una radiografía, es un téngase presente, por lo tanto lo que me atrevería a sugerir es que este Estudio tiene que tener una segunda parte, una vez que haya entrado en vigencia esta norma que es dentro de pocas horas, pero este Estudio ya tiene que tener entonces o la segunda parte de este Estudio tiene que ir hacia una consideración y este es el punto que quisiera marcar, si a mis colegas les parece la consideración regional del tema, porque ahí es donde está el plus de la ALADI.

En cada uno de nuestros países no cabe ninguna duda que las autoridades competentes están al tanto de estos temas. Estados Unidos informó hace exactamente un año; que dentro de un año iba a comenzar a aplicar estas normas no solo a los puertos, sino también a los productores y abrió un registro para productores de potencial exportación a los Estados Unidos para certificarse como tales, registro que como digo ha estado abierto durante un año y registro que califica para exportar a los Estados Unidos, pero estando todos nuestros países y nuestras autoridades y por lo tanto no es una sorpresa para nosotros. Me gustaría que quedara claro porque esto consta en Actas, no nos llamemos a sorpresa en este Comité, por las cosas que nos está diciendo este Estudio, entre otras cosas da la impresión de que nuestros países están remisos y omisos a cosas de esta naturaleza.

Segundo, lo que sí me parece que, junto con pedir o sugerir lo de la segunda etapa de este Estudio, debería haber un seguimiento siempre desde la perspectiva desde la apreciación regional del tema que nos vayan informando de cual es la panorámica regional, mediante el cruce de los datos que se puedan ir obteniendo de cada uno de los países, para ir viendo, por ejemplo ahí cual es el impacto que va produciendo la aplicación de estas normas. No en lo que respecta al comercio, incluso con los Estados Unidos y con el resto del Mundo de la aplicación de esta norma y en qué medida se nos van produciendo

problemas de carácter regional en el manejo portuario, pero además en el manejo de las cargas y contenedores.

Y lo tercero que me permito señalar es que el Tratado le establece al Comité dentro de sus obligaciones, la apreciación multilateral de aquellos temas que afecten al comercio, y los objetivos incluso del Tratado, y en ese sentido este Comité es plenamente competente, pero siempre y cuando la apreciación sea esa: una apreciación multilateral de un problema que hoy día al parecer en este caso está siendo, como lo ha dicho bien el Estudio enfocado sólo nacionalmente. Ahí es donde está el plus de la ALADI, y como este tema lo hemos incorporado con fuerza, no específicamente este, pero sí el tema del transporte y de la integración física en el ELC, yo me permito sugerir para que no que se decida hoy día, pero que se considere la posibilidad de que se incorpore este tema en la agenda del próximo Consejo de Ministros de tal forma de que haya una apreciación regional de este tema por parte de nuestros Ministros por supuesto preparado esto por el Comité debidamente.

Ya que me parece que no hay ninguna otra instancia regional a nivel de Ministros donde este tema se esté considerando. Está la consideración a nivel de Ministros en APEC, pero del APEC participamos solamente tres países de América Latina. Entonces yo diría que podríamos considerar esa posibilidad y eventualmente en una próxima reunión tomar una decisión de incorporar en la agenda del Consejo este tema.

Representación de COLOMBIA (Claudia Turbay Quintero). He querido tomar la palabra porque he sentido un lapo muy grande al decir la sorpresa. Cuando yo dije que es un tema presentado sorpresivamente no quiere decir que nuestras autoridades no estén concientes del tema ni que yo misma desconozca que hace un año nuestro país viene solicitándole a los exportadores esa certificación, inclusive a los potenciales, a los que en el momento no están, pero sí quiero indicar que aquí fue evidente, tuvimos una sorpresa a nivel de Comité, porque no obstante se pudiera conocer el tema no lo habíamos abordado previamente sino hoy en una presentación 13 horas antes de la implementación de aplicación del tema.

De manera que la propuesta que yo quisiera hacer es que en el futuro cuando estas situaciones que afectan el comercio internacional estén siendo estudiadas por la Secretaría General, pues deberíamos tener la oportunidad de revisar y debatir el tema con algo más de anticipación a lo que hoy está sucediendo y quería simplemente reiterar el conocimiento que sí tiene Colombia de la aplicación técnica de este tema y simplemente a nivel de Comité deberíamos tratarlo con una anticipación mayor.

PRESIDENTE. Bueno, muy bien no quisiera que quedara la impresión en todo caso, tampoco sería justo, que quedara la impresión de que la Secretaría nos ha presentado un Estudio en forma digamos ante la inminencia de una situación, porque la verdad es que este Estudio está disponible desde hace aproximadamente 3 semanas y solamente la presentación del Estudio, es decir la parte del *powerpoint*, se colocó en esta sesión puesto que tampoco se pudo hacer en la sesión anterior por razones de agenda. Lo digo para salvar una cierta responsabilidad que pudiera parecer de la Secretaría de no haber sido diligente en cuanto a esto.

Ahora a lo mejor sería bueno contar con estos Estudios dos meses antes y no tres semanas antes, pero en todo caso fue el 20 de mayo.

Pasamos a otros asuntos

6. Otros asuntos.

Ofrezco la palabra a la Representación del Paraguay.

Representación del PARAGUAY (Bernardo Saguier Caballero). Presidente yo voy a ser muy breve, simplemente recordar que hoy es el último día que usted nos Preside en este período muy fructífero, que nos hizo trabajar mucho, que estamos contentos que se vaya por ese motivo, esperemos que la Embajadora Claudia Turbay sea más condescendiente con nosotros.

- Hilaridad

Pero todo lo que hemos hecho ha sido muy bueno Presidente, hemos logrado cumplir el cronograma que nos trazamos, tenemos todo preparado y con tiempo para nuestra Reunión de Ministros y eso ha sido indudablemente un mérito suyo que queremos dejar constancia, que se lo agradecemos profundamente y que no piense usted que terminó su tarea sino que seguiremos pidiéndole que nos siga ayudando en el momento que se nos presenta que no es nada fácil, es decir ahora todos pasaremos nuestros documentos a las Cancillerías y tendremos otra etapa muy importante por delante bajo la conducción de la Embajadora Turbay, con lo cual no queremos que usted se sienta exonerado, nada más Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias Embajador.

Tiene la palabra el Embajador Belevan de la Delegación del Perú.

Representación del PERÚ (William Belevan Mc Bride). El Embajador de Paraguay se adelantó a lo que quería expresar y no habría necesidad de reiterarlo.

Simplemente querido Presidente, muchas gracias por todo el trabajo realizado bajo su conducción y decirle que en verdad somos plenamente concientes del trabajo titánico que se ha realizado, hemos superado lo que eran mis propias expectativas, no creí honestamente que lo lográramos, pero me congratulo que así haya sido y ahora como dice muy bien el Embajador Hugo Saguier se viene una segunda etapa que es la de recibir insumos por parte de nuestras Cancillerías y volver a revisar todos y cada uno de los documentos, pero yo creo que el avance es altamente significativo.

Pasando a otro punto señor Presidente, quisiera con su venia pedirle a los Representantes de Brasil, Argentina, Ecuador, Colombia y Venezuela al igual que a la Secretaría General que habida cuenta que tenemos un problema que tiene un límite referido a los ACE 39 con Brasil y 48 con Argentina, si pudiéramos permanecer en la Sala inmediatamente luego de terminada la sesión para enfocar esto, porque me permito recordar que hoy es el último día referido a estos instrumentos. Gracias Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias Embajador, tiene la palabra el Embajador Espinosa.

Representación del URUGUAY (Agustín Espinosa Lloveras). Yo quiero sumarme a las expresiones de los señores Embajadores del Paraguay y del Perú sobre los conceptos que les ha merecido su gestión al frente del Comité en estos meses decisivos para la vida de la Asociación, porque es el preámbulo de una nueva etapa que si se cumple como nosotros imaginamos va a ser un salto cualitativo extremadamente importante para la Asociación.

Usted impuso una seriedad y una metodología en el trabajo de conducción de este Comité que ha rendido sus frutos a través del cumplimiento de los plazos determinados, de los documentos que nos hemos comprometido elevar a nuestros Ministros, tal vez, muchas veces le hicimos dar más de un dolor de cabeza por no estar a la altura de la metodología y

la seriedad con que usted encaró estos trabajos y muchas veces no hicimos bien los deberes en tiempo y forma, por eso en lo que me cabe, le pido las excusas del caso, pero sin duda alguna que su rol y su papel ha sido relevante.

Yo quiero pedirle a mis colegas que lo despedamos a usted con un aplauso, que también es un aplauso de bienvenida para Claudia Turbay que tendrá que asumir también un rol importantísimo en la segunda parte, que es el monitoreo de los documentos que ahora ya pasan a “bailar” en nuestras Capitales y que no sabemos como volverán ni cuando volverán.

- Aplausos.

PRESIDENTE. Gracias. Tiene la palabra la Embajadora de Venezuela.

Representación de VENEZUELA (María Lourdes Urbaneja Durant). Bueno, en esta sumatoria de reconocimientos yo quiero hacer uno muy particular, señor Presidente y a los colegas permítanme hacerlo. El Embajador Héctor Casanueva me permitió a mí aprender, iniciarme en este espacio y quiero reconocer que he aprendido mucho de todos, pero por supuesto de él que tiene su experiencia y su capacidad de dirigir este Cuerpo en estos meses que yo estuve iniciándome para mí fue muy provechoso.

Quiero agradecer eso y bueno decirle que no se crea que le vienen vacaciones. Quería hacer de manera muy informal ese reconocimiento y agradecimiento por su trabajo y por el esfuerzo y por lo mucho que nos hizo trabajar sobre todo cuando no cumplimos los deberes, entonces nos tocó al otro día hacer la tarea tres veces. Muchísimas gracias Embajador y bienvenida Embajadora Claudia Turbay por supuesto cuando asuma.

PRESIDENTE. Muchas gracias Embajadora, tiene la palabra al Secretario General.

SECRETARIO GENERAL. Yo en nombre de la Secretaría me sumo a todas las palabras que aquí se han expresado, en particular esas que mencionó el Embajador del Paraguay, esa que llamamos la palabra trabajo. En mi experiencia como Secretario General y como Secretario General Adjunto, usted es un Presidente muy trabajador, da trabajo para delante y verdaderamente ha sido una experiencia muy buena compartir con usted estos 6 meses de trabajo que han sido muy fructíferos y a pesar de las diferencias que muchas veces tuvimos y discutimos como es natural por los enfoques diferentes, creo que ha sido una experiencia muy rica para todos nosotros, para la institución como Secretaría General y en lo personal ha sido muy importante esta etapa.

Etapa que también va a ser muy importante con doña Claudia Turbay, cuando asuma la Presidencia, es la primera mujer que va a ejercer la Presidencia del Comité de Representantes, incluyendo la historia de la ALALC. Además es una persona con la cual personalmente tenemos una amistad muy grande. Yo tuve ocasión de servir en su país en la etapa en que el Presidente era Julio César Turbay Ayala, persona de quien guardo un recuerdo verdaderamente muy profundo, tuve la suerte de poder compartir con él muchas experiencias en una etapa bastante difícil que nos tocó vivir en aquel país por razones que ahora no vienen al caso mencionar, pero que, en particular, no tienen nada que ver con lo bilateral para evitar suspicacias, pero nos permitió entonces establecer un lazo de relacionamiento, que gracias a Dios ahora se prolonga en su persona.

Señor Presidente para usted las felicitaciones y la disposición nuestra de colaborar con Claudia Turbay en esta tarea que iniciaremos el próximo viernes de esta misma semana, muchísimas gracias y mucho éxito Presidente y le prometemos que para la próxima sesión

le vamos a tener su campanita debidamente pulida y grabada como es lo usual y la vamos a enderezar, lo que pasa es que usted la usa mucho porque usted obliga a trabajar mucho a la gente, es la primera vez que eso sucede aquí, muchísimas gracias por su atención Presidente.

PRESIDENTE. Gracias, no esperaba francamente estas expresiones de los colegas pero yo quisiera agradecerlas por supuesto, sé que son expresiones sinceras, amistosas, quisiera agradecer a todos mis Colegas por esa manifestación creo que inusual de despedirlo a uno de esta forma y lo digo con toda sinceridad y no es una retórica ni una simple manifestación de diplomacia.

Yo creo que realmente todos hemos trabajado bastante durante este semestre, creo que fuimos capaces como colectivo de cumplir las metas que nos propusimos en el mes de febrero. Nos propusimos además del trabajo habitual de este Comité, 5 metas, las 5 están cumplidas. Yo les voy a hacer llegar a mis Colegas una breve nota indicando el balance de estos 6 meses que me parece que es una buena idea incorporar que cada Presidencia junto con presentar una metas presente luego el balance en el entendido de que eso no se un mérito de esta Presidencia sino es un mérito de todos el haberlas cumplido o no.

Hemos cumplido las metas, creo que hemos trabajado todos, hemos hecho un gran trabajo creo en conseguir aquello que he denominado, sin demasiada originalidad, el máximo común denominador y no el mínimo común denominador en los documentos que hemos enviado a nuestras capitales. Si esos documentos -ahí hay una tarea fuerte nuestra en este tiempo- son asumidos efectivamente con nuestras Cancillerías y no son una expresión solamente de este Comité y eso se traduce en que en el mes de octubre vamos a tener a nuestros Ministros aquí, creo que ese va a ser el verdadero relanzamiento del proceso de integración en el ámbito de la ALADI y la tarea, por lo tanto, está en manos de todos nosotros de que así se haga. Hemos hecho la primera parte y vamos a tener que continuar.

Yo quiero agradecerle además a la Mesa que he ido consultando temas del Comité, agradecer a la Secretaría porque hemos trabajado en una interacción en este tiempo tanto para los asuntos habituales del Comité como para el trabajo mismo de la preparación de documentación, datos, etcétera.

Trabajamos muy bien para el Seminario de Financiamiento del Comercio que fue una de las cinco metas que se cumplió, hemos trabajado muy bien en el tema de la digitalización del sistema de certificación de origen que ya se encuentra en el umbral de pasar en un momento a consideración de este Comité y hemos trabajado como digo muy bien en la documentación preparatoria del Consejo de Ministros, así que le agradezco nuevamente a ustedes, a la Mesa, a la Secretaría, a los funcionarios de la Secretaría, a los funcionarios de mi Delegación que me apoyaron en este trabajo, porque la Presidencia la verdad que es un trabajo que demanda tiempo, dedicación y atención cotidiana.

De tal manera que yo me siento muy contento, además ha sido un honor, un privilegio que me haya tocado durante mi gestión presidir el Comité, puesto que esto se produce una vez cada 6 años y les debo confesar que cuando yo llegué a hacerme cargo de la Misión, yo venía con una meta personal de estar 3 años aquí, pensando además que a mitad del período se producen cambios y eventualmente se podría producir un cambio incluso por propia decisión y por lo tanto yo tenía claro de que no iba a presidir el Comité lo cual le me gustaba mucho, yo tenía ilusión de presidirlo, creo que a todos nos hace ilusión, es una cosa importante, interesante en el proceso de la vida diplomática y de la vida profesional de cada uno de nosotros.

Pero la Providencia dispone las cosas de otra manera y llevo 4 años y medio aquí muy feliz y me ha tocado la posibilidad de presidir este Comité lo cual ha sido un honor y un halago compartirlo con todos ustedes, así que muchas gracias nuevamente.

- Aplausos.

Se levanta la sesión.
