

Fecha: 12/08/22 [17:18:25 ART]

De: Centro de Navegación <info@cnav.org.ar>

Para: consultapublica443@senasa.gob.ar

Cc: Alfonso Jozami <ajozami@cnav.org.ar>, Andrés Monzón <amonzon@cnav.org.ar>

Asunto: CONSULTA PÚBLICA 443: OPINION SOBRE EL PROYECTO "Sistema de control de aptitud de carga de bodegas y tanques de buques y barcasas para exportación de granos, sus productos y subproductos"



SENASA

Presidencia

Ing. Diana GUILLEN

S _____ / _____ D



CC: Sr. Ministro de Economía, **Dr. Sergio MASSA**

CC: Sr. Secretario de Agricultura, **Juan José BAHILLO**

Ref.: CONSULTA PÚBLICA 443: OPINION SOBRE EL PROYECTO "Sistema de control de aptitud de carga de bodegas y tanques de buques y barcasas para exportación de granos, sus productos y subproductos"

Estimada Ing. Diana Guillén:

De nuestra mayor consideración:

El Centro de Navegación tiene el agrado de dirigirse a Ud. a fin de hacerle llegar su opinión y observaciones respecto del proyecto publicado en consulta N° 443, que aprueba el "Sistema de control de aptitud de carga de bodegas y tanques de buques y barcasas para exportación de granos, sus productos y subproductos", la "Reglamentación de las entidades certificadoras de aptitud de carga de bodegas y tanques de buques y barcasas para exportación de granos, sus productos y subproductos", la "reglamentación de las actividades de los verificadores acreditados de bodegas/tanques", el "Procedimiento de Supervisión del Sistema de control de aptitud de carga de bodegas y tanques de buques y barcasas para exportación de granos, sus productos y subproductos" y el "Procedimiento de Selección de Buques", a su vez derogando los Artículos Nros. 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 11, 12, 13 y 14 de la Resolución N° RESOL-2017-693-APN-PRES#SENASA del 19 de octubre de 2017 y abrogando las Resoluciones Nros. RESOL-2019-813-APNPRES#SENASA del 11 de julio de 2019 y RESOL-2020-861-APN-PRES#SENASA del 17 de noviembre de 2020 (de aquí en adelante, "la Propuesta de Reforma").

Después de más de cinco (5) años de vigencia del "Sistema de control de aptitud de carga de bodegas y tanques de buques y barcasas para exportación de granos, sus productos y subproductos" regulado bajo la Resolución Senasa N° 813/2019 -antes regulado bajo la Resolución Senasa N° 683/2017- y complementado por la Resolución Senasa N° 861/2020 (de aquí en adelante, "el Sistema de Inspecciones"), y sin que en dicho período de tiempo existiera NINGÚN reclamo, queja, o incidente con un país de destino o comprador de la carga transportada, el proyecto publicado en la consulta N° 443 prevé derogar y abrogar las normas que dan base a dicho sistema y aprobar un sistema nuevo, con la introducción de modificaciones trascendentes sobre el modelo vigente.

Nos oponemos con firmeza a la propuesta de reforma sobre la cual se consulta públicamente. Consideramos que la propuesta desnaturaliza por completo los pilares sobre los cuales descansa el sistema vigente -que, insistimos, ha funcionado de forma adecuada, sin que se registre NINGÚN reclamo o incidente que pudiera razonablemente plantear la necesidad de modificarlo-: la integridad, la transparencia y la eficiencia en los procesos de control del comercio internacional de granos, sus productos y subproductos, que a su vez constituye uno de las más importantes fuentes de ingresos para el país.

Las razones, de principios y técnicas, que fundamentan nuestra posición, serán desarrolladas en los próximos párrafos. Pero inicialmente deseamos manifestar la ingrata sorpresa que tuvimos al conocer la existencia del proyecto de reforma a través de la consulta pública en la página de internet de Senasa, sin haber siquiera recibido un aviso acerca de su publicación por parte de sus autoridades, y recordando especialmente las distintas solicitudes que hemos transmitido a la Presidencia de Senasa, desde el inicio de la actual gestión, para coordinar una audiencia o reunión de trabajo para continuar la agenda de trabajo conjunto, colaborativo y con absoluta transparencia que ha caracterizado la relación entre Senasa y el sector hace ya muchos años -y a través de distintas gestiones, tanto de gobierno como de las propias cámaras o asociaciones privadas firmantes-, y que lamentablemente nunca fueron siquiera respondidas.

En cuanto a las reformas propiciadas, nos oponemos firmemente a ellas porque, entre otros motivos:

- i) las consideramos innecesarias, e implicarían una involución en el proceso de mejora comenzado en 2014;
- ii) amplían de manera irrazonable el alcance de las inspecciones a ser llevadas adelante sobre los buques y barcasas;
- iii) promueven una descentralización de funciones que generará mayor heterogeneidad de criterios y discrecionalidad;
- iv) amplían de manera irrazonable la cantidad y el alcance de las supervisiones a ser llevadas adelante sobre las inspecciones de los buques y barcasas;
- v) regula de manera insuficiente e irrazonable el procedimiento sancionatorio.

A continuación, se desarrollan los motivos de rechazo a la Propuesta de Reforma recién listados, con la aclaración de que existen muchas otras normas o previsiones de la Propuesta de Reforma que, si bien consideramos inadecuadas, o nos generan inquietudes o dudas respecto de cómo habrían de interpretarse o aplicarse, no son tratadas en esta nota por ser cuestiones de mayor especificidad^[1]. Esperamos tener la oportunidad de abordar dichas cuestiones en otros espacios, sean reuniones de trabajo o nuevas presentaciones enfocadas en cuestiones prácticas y con un menor nivel de generalidad.

i. La reforma es innecesaria e implicaría una notable involución

El Sistema de Inspecciones vigente lleva aproximadamente cinco años y medio de aplicación. Su implementación fue precedida de un largo proceso de trabajo conjunto y colaborativo entre Senasa y las organizaciones firmantes de esta nota, que comenzó en 2014. Su objeto fue dotar las inspecciones de buques y barcasas que transportan granos y sus productos para exportación de mayor integridad y transparencia, así como de mayor eficiencia. Lo que causó el trabajo conjunto y la reforma fue que el sistema de inspecciones vigente hasta entonces tenía muy escasa transparencia, los controles sobre los buques favorecían la discrecionalidad y las prácticas corruptas, y esto a su vez afectaba al país en su conjunto, no sólo reputacionalmente sino concretamente en la pérdida de ingresos, producto de la

obstaculización del comercio internacional causada por la falta de integridad y de eficiencia.

Desde la aplicación del Sistema de Inspecciones vigente, se redujeron notablemente los riesgos de corrupción, se logró una mayor eficiencia y -tan importante como lo recién dicho- se conservó la calidad e inocuidad que caracteriza a los productos argentinos. En concreto, desde la aplicación del Sistema de Inspecciones vigente no existió NINGÚN reclamo, NINGUNA queja, NINGÚN incidente con los países de destino o compradores, ni relacionado con el transporte internacional de las cargas. Finalmente, el nivel de conflictividad y los reclamos por parte de los distintos actores de la industria a nivel local también se redujeron.

En este contexto, las preguntas que nos hacemos son: ¿para qué se formula la Propuesta de Reforma? ¿cuáles son los objetivos que persigue? ¿qué es lo que la Propuesta de Reforma busca mejorar?

Los considerandos de la Propuesta de Reforma nada aportan en este sentido. Se limitan a mencionar “razones de reordenamiento, de calidad técnico-jurídico, normativa y procedimental”. Y parece desentenderse completamente de los antecedentes fácticos y de la realidad al afirmar que la reforma se promueve “a los fines de garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos esenciales para la recepción de granos, sus productos y subproductos en bodegas, tanques de buques y barcasas”, porque justamente si hay algo que el Sistema de Inspecciones vigente ha logrado es garantizar dichos requisitos mínimos, pues como ya hemos dicho durante todo el período en que ha estado vigente no ha habido NI UN SOLO CASO en el cual dicha garantía haya sido puesta en crisis o entredicho -esto fue afirmado por el propio Senasa en la Res. SENASA 813/2019^[2], del 11 de julio de 2019, así como en la Resolución 861/2020^[3], del 17 de noviembre de 2020. Finalmente, los considerandos dicen también que la reforma se promueve “a efectos de lograr una mayor simplificación y transparencia en la aplicación de la normativa vigente”. Pero por los motivos que se exponen en esta nota, la reforma promueve exactamente lo contrario.

Si hubiese otros objetivos de política pública legítimos que den fundamento a la Propuesta de Reforma (y hubieran sido omitidos en los considerandos de la resolución que formula el proyecto), quedaremos -como siempre- a disposición de las autoridades de Senasa para colaborar en la búsqueda de soluciones a las necesidades detectadas. Todos los sistemas son perfectibles y no creemos que el Sistema de Inspecciones vigente escape a esa realidad. Por el contrario, consideramos que tiene aún debilidades, y por tal razón hemos ofrecido colaboración de forma continua para su mejora. De hecho, existía una agenda de trabajo conjunto acordada entre Senasa y las organizaciones firmantes en 2020 y reafirmada en 2021, que esperamos podamos continuar. Pero en nuestra visión, la Propuesta de Reforma va en la dirección contraria: no mejoraría el Sistema de Inspecciones. Lo desnaturalizaría. Estamos convencidos de que su aprobación implicaría una involución notable en el proceso de trabajo conjunto que comenzó en 2014, y que generaría consecuencias negativas sobre el comercio internacional de granos desde la República Argentina.

ii. La reforma amplía irrazonablemente el alcance del sistema de inspecciones y supervisiones

El Sistema de Inspecciones vigente se aplica en forma obligatoria a todas las bodegas y tanques destinados a la carga de granos, sus productos y subproductos con destino a exportación que requieran inspección de las cargas por parte de Senasa, es decir, certificado fitosanitario. La propuesta en consulta busca ampliar el alcance del sistema a todas las bodegas y tanques destinados a la carga de granos, sus productos y subproductos con destino a exportación, requieran inspección de las cargas (certificado fitosanitario u otra certificación por parte de SENASA) o no.

Esta modificación constituiría una ampliación mayúscula del alcance del Sistema de Inspecciones. Y -nuevamente- cuesta comprender el objetivo de tamaño ampliación, pues se estaría ampliando un control sobre bodegas o tanques cuyas cargas no requieren certificación por parte de Senasa porque no existe tal requisito del país de destino o comprador.

Por poner un ejemplo, las cargas de aceites y harinas de soja son consideradas de bajo riesgo por la Convención Internacional de Protección Fitosanitaria. Por esta razón, la mayoría de los países de destino no requieren certificación fitosanitaria de dichas cargas. ¿Cuál sería el sentido de someter a las bodegas que las transportan a controles si la propia carga no debe estar sujeta a ningún control?

El enfoque basado en riesgos, que no ha sido eliminado en la Propuesta de Reforma, exige que los recursos -que bien sabemos son escasos- se utilicen para controlar aquellas cargas o transportes de mayor riesgo, de manera de lograr una aplicación más eficiente. La ampliación del alcance del sistema de inspecciones tal como está propuesta choca de frente con ese enfoque, pues conduce a destinar cuantiosos recursos a inspecciones innecesarias.

Como ya se dijo, desde la entrada en vigor del Sistema de Inspecciones no existió NINGÚN reclamo por parte de los países de destino con relación a las cargas transportadas. En más de cinco (5) años de aplicación del Sistema de Inspecciones vigente, que no exige inspección de bodegas para todas las cargas sino sólo para las que requieren certificado fitosanitario, no se verificó NINGÚN reclamo. ¿Cuál es la necesidad de ampliar las inspecciones?

Es importante destacar que no es inocua la ampliación de alcance del sistema de inspecciones. Por un lado, afecta la eficiencia del sistema, que para aprovechar los recursos existentes necesariamente debe estructurarse sobre un enfoque basado en riesgos. Pero por otro lado, la introducción de inspecciones allí donde no las había implica necesariamente elevar los costos y los tiempos de las operaciones afectadas, lo cual impacta directamente sobre el comercio exterior argentino, y así sobre los ingresos para el Tesoro producidos principalmente por nuestras exportaciones, sin mencionar la elevación también de la exposición a riesgos de prácticas reñidas con la integridad -que también afectan al comercio exterior y a los ingresos públicos-, desalentando la inversión la producción y la generación de empleo en el país.

iii. La reforma promueve una descentralización en la toma de decisiones que afectaría la homogeneidad de aplicación y facilitaría la discrecionalidad

Las normas propuestas devuelven a la autoridad local facultades que hasta el momento están centralizadas en Senasa Central, a través de la Dirección Nacional de Operaciones del Senasa que actúa como autoridad de aplicación. Así:

- El Anexo IV, en su art. 3.1.b, dispone que “el personal que realice las tareas de supervisión debe ser asignado en cada caso expresamente para tal fin *por la autoridad local*” (la itálica nos pertenece).

Actualmente la designación la realiza la Dirección Nacional de Operaciones del Senasa, como autoridad de aplicación.

A su vez, la regulación vigente establece condiciones a la designación por parte de la autoridad de aplicación que la Propuesta de Reforma elimina para la autoridad local: exige que la designación recaiga sobre “un agente distinto del asignado a las actividades de verificación de la calidad de los productos que van a ser cargados en las bodegas a supervisar (cinta de embarque)”. Esta previsión está ausente de la Propuesta de Reforma y es fundamental para mitigar el riesgo de que la supervisión de la bodega se convierta en algo rutinario y de aplicación a todos los casos, o a la mayoría de los buques, lo cual atentaría contra la eficiencia y afectaría la competitividad de nuestras exportaciones.

- El art. 3.1.d.3 del Anexo IV prevé que “Si alguna de las partes interesadas manifestaran la disconformidad con la calificación emitida por el SENASA, deberá comunicarlo de manera inmediata y fehaciente *a la autoridad de aplicación local*, quien deberá determinar respecto del hallazgo detectado, si debe iniciarse la carga, continuar o solucionarse el incumplimiento en forma previa. Para ello, la autoridad de aplicación local debe requerir toda la documentación y material recolectado en la supervisión, al inspector que lleva adelante la actuación” (la itálica nos pertenece).

Esta función, fundamental porque afecta directamente el proceso de carga, también está actualmente delegada en la autoridad de aplicación (Senasa Central), y no en la autoridad local. Esta reforma otorgaría un rol trascendente a cada autoridad local ni más ni menos que en la determinación de si los

hallazgos detectados ameritan el rechazo de la bodega o tanque y la interrupción del proceso de carga, lo cual muy probablemente causará heterogeneidad de criterios a lo largo y ancho del país, lo cual a su vez necesariamente generará ineficiencias y mayores riesgos de corrupción.

Se destaca que ningún rol de control prevé la Propuesta de Reforma, en estos aspectos, por parte de Senasa Central sobre las decisiones de las autoridades locales. Senasa Central debería velar por la transparencia, la integridad y la eficiencia en las operaciones de los distintos puertos del país, y lograr la homogeneidad de criterios es fundamental a dichos fines. La Propuesta de Reforma parece ir en el sentido contrario, pues las normas propuestas recién citadas no prevén siquiera un registro, por parte de Senasa Central, de las decisiones tomadas por las autoridades locales.

Las razones que abonan a la centralización de estas funciones en Senasa Central son múltiples: al desarrollarse las inspecciones y supervisiones en todo el país, es esencial que los criterios a aplicar sean uniformes en todas las regiones y puertos, tanto en lo técnico como en lo procedimental y, en concreto, en cada decisión de rechazo o aprobación que se tome ante diferencias que puedan darse en la práctica. Un sistema de control de bodegas eficiente, transparente y que evite las incertidumbres que generan riesgos de corrupción, requiere de la aplicación de criterios claros y homogéneos en todos los puertos. Entendemos que descentralizar las funciones de control en las distintas autoridades locales generará necesariamente heterogeneidad de criterios, mayor incertidumbre, menor transparencia y menor eficiencia.

iv. La reforma amplía enormemente el alcance de las supervisiones, afectando el enfoque basado en riesgos y el principio de eficiencia

Se promueve que las supervisiones, que como vimos en el acápite anterior estarán sujetas -si la Propuesta de Reforma no se modificase- a los criterios de las autoridades locales, pasarán de realizarse de un mínimo de 10% y un máximo de 20% del total de buques que amarren en un determinado puerto, a un mínimo de 20% y un máximo de 45% del total de los buques que hubieren sido inspeccionados en el país. Es decir que lo que a primera vista luce como una duplicación del mínimo y una más que duplicación del máximo de supervisiones, en realidad puede habilitar en ciertos puertos un aumento a una escala mucho mayor, pues bajo el Sistema de Inspecciones vigente los límites porcentuales se aplican sobre las inspecciones realizadas en cada terminal portuaria (y aplican a cada terminal portuaria, que tiene su propio cupo), mientras que en la Propuesta de Reforma se aplican sobre "la totalidad de los buques que hayan sido inspeccionados (tanto rechazados como habilitados), por algunas de las entidades certificadoras" en cualquier puerto del país. Por otra parte, la Propuesta de Reforma corre las escalas de la matriz de riesgos vigente en la actualidad, para englobar como de "riesgo alto" a cualquier buque que de un resultado de 6 (ya no de 7).

Se trata de un aumento enorme del alcance de las supervisiones, y se trata también de un cambio de criterio trascendente respecto del universo al cual aplica el cupo. Bajo la Propuesta de Reforma, el cupo aplica en términos generales a todos los buques que hayan sido inspeccionados, y nada dice la norma sobre cómo se aplicará dicho cupo: quién estará a cargo de definir dónde concentrar los recursos de supervisión, en base a qué criterios, en función de qué riesgos. De este modo, podría suceder que en un puerto se supervisen todos o casi todos los buques sujetos a inspección (¡que son todos los que carguen cualquier grano, producto o subproducto del grano!), si en otros puertos no se hicieran supervisiones y ello arrojará un porcentaje general de 45% del total.

Pero el alcance de las supervisiones no se detiene allí. Bajo la Propuesta de Reforma, "(l)a matriz utilizada para la selección de los buques determina el mínimo a supervisar. El VEINTICINCO POR CIENTO (25 %) restante será determinado a criterio de la autoridad local. Asimismo, la autoridad local podrá decidir la supervisión de otro buque por fuera de la matriz, cuando situaciones de riesgo lo ameriten."

Pasando en limpio: se prevé una matriz de riesgos y se determina que en base a la matriz de riesgos se supervisará un mínimo del 20% y un máximo del 45% de los buques inspeccionados. Pero acto seguido se establece que en realidad el 45% no es el máximo sino "el mínimo a supervisar". Aquí una primera contradicción flagrante. Y a continuación se agrega que un 25% restante podrá ser supervisado "a criterio de la autoridad local", y sumado a lo cual se agrega también que la autoridad local podrá supervisar a su vez otro buque "por fuera de la matriz" (que existe para determinar exclusivamente qué supervisiones corresponde hacer sobre la base de un análisis de riesgos) "cuando situaciones de riesgo lo ameriten". Es decir, se prevé un máximo que en realidad no es un máximo porque se le puede agregar otro 25% a mero criterio de la autoridad local (parecería ser desvinculado de cualquier análisis de riesgos), y como si fuera poco a ello se le agrega la posibilidad de supervisar otros buques, por fuera de la aplicación de la matriz de riesgos ... ¡por situaciones de riesgo que lo ameriten!

En este punto causa perplejidad la Propuesta de Reforma.

No hace falta mayor análisis para concluir que las normas que aquí se promueven no son el fruto de un análisis racional. Carecen de toda justificación basada en la razón, y sólo pueden entenderse como orientadas a quebrar dos principios que rigen el Sistema de Inspecciones sin tener que decirlo expresamente, o sin decirlo de forma clara para que sea difícil de comprender: el principio de que las supervisiones estarán basadas sobre un enfoque basado en riesgos, y el principio de eficiencia por el cual no todos los buques inspeccionados deberían ser a su vez supervisados por Senasa.

El Sistema de Inspecciones vigente se basa en el principio de que las inspecciones son delegadas por Senasa en las empresas de control, quienes tienen autoridad para emitir los certificados de aptitud de bodega, reservándose Senasa facultades de supervisión sobre un enfoque basado en riesgos. Este sistema descansa en la idea -que se ha implementado progresivamente en la medida en que el tiempo fue corroborando la falta de reclamos, quejas o incidentes relacionados con la calidad o inocuidad de la carga- de que las supervisiones de Senasa sobre las inspecciones privadas no deberían superar un porcentaje bajo del total. Pues de otro modo se mantendría la duplicación de funciones que se buscó eliminar bajo el actual Sistema de Inspecciones, con las incertidumbres y riesgos de colusión que dicha duplicación generaba.

Nuevamente, lo que se promueve ahora en esta Propuesta de Reforma es una involución: mayores controles sobre los buques y los distintos actores de la cadena exportadora, mayor solapamiento entre las inspecciones y las supervisiones, y mayor discrecionalidad para la ejecución de dichos controles. Sin ninguna razón o antecedente que lo justifique (los considerandos de la Propuesta de Reforma NADA aportan en este sentido). Esto ya lo hemos visto en el pasado, y sabemos que redundará en mayores costos (tanto para el sector privado como para el sector público), mayores ineficiencias, menor certidumbre para el trabajo de un sector clave para el país, y mayores riesgos de corrupción.

v. La reforma desregula el procedimiento de constatación de incumplimientos y prevé sanciones improcedentes

El Sistema de Inspecciones vigente prevé, en el art. 4 del Anexo I, una regulación detallada del procedimiento aplicable específicamente a casos de detección de inconsistencias o incumplimientos al Sistema de Inspecciones. La Propuesta de Reforma prescinde de dicha regulación y se limita a remitir a la resolución 38 del 3 de febrero de 2012, que tiene un carácter de muchísima mayor generalidad. De este modo, por ejemplo, la instancia de descargo prevista por el sistema vigente parece eliminarse.

Por otro lado, la Propuesta de Reforma prevé la responsabilidad solidaria de las agencias marítimas -con la entidad certificadora a la cual le fue asignado el trabajo por los incumplimientos verificados. Esta asignación de responsabilidad solidaria no tiene ninguna razón de ser, porque nada puede reprocharse a la agencia marítima con relación a las inconsistencias o incumplimientos que puedan verificarse en la inspección de un buque. Sencillamente, la agencia marítima no tiene nada que ver con ello. Resulta así ilegal e irrazonable que se pretenda sancionar a la agencia marítima por funciones que le son ajenas. Las funciones de las agencias marítimas están normadas bajo el art. 193 de la ley 20.094 y las autoridades de aplicación que fiscalizan su actuación son la Prefectura Naval Argentina y la Aduana -en consideración de lo normado bajo dicha Ley de Navegación y el Código Aduanero-, ante quienes están debidamente inscriptas. Por otro lado, esta asignación de responsabilidad solidaria es también ilegal porque las sanciones establecidas en la reglamentación tienen carácter penal, y mal puede establecerse responsabilidad penal por un hecho ajeno bajo el estado constitucional de derecho argentino. Por otro lado, mal puede establecerse responsabilidad penal, cualquiera sea su forma, a través de una reglamentación administrativa. De ser aprobada la Propuesta de Reforma, en este aspecto, violaría abiertamente garantías constitucionales que el Centro de Navegación hace reserva de defender en todas las instancias.

Por los motivos expuestos, rechazamos enérgicamente la Propuesta de Reforma, y reiteramos a las autoridades de Senasa nuestra mayor disposición para continuar trabajando en conjunto por la sostenibilidad de un Sistema de Inspecciones íntegro, transparente y eficiente, que facilite un aumento y una mejora continua en el proceso de exportación de granos, sus productos y subproductos. - En este sentido, reiteramos nuestra solicitud para coordinar una audiencia o reunión de trabajo de manera de continuar la agenda de trabajo conjunto, colaborativo y con absoluta transparencia que ha caracterizado la relación entre Senasa y las organizaciones firmantes en los últimos años.

Estimaremos se recepen estas observaciones que son presentadas en debido tiempo y forma y agradeceremos una pronta y favorable respuesta.-

Atentamente.

Alfonso M. Jozami
Gerente General
Centro de Navegación

[1] Entre otras, nos referimos a las normas vinculadas con (i) los criterios para objetar o rechazar bodegas previstos en el Anexo I; (ii) la determinación de la necesidad de enviar ciertos ejemplares detectados a laboratorios de Senasa para su identificación prevista en el Anexo I; (iii) el trámite a llevar adelante en caso de que el sistema SIG-Bodega no se encuentre operativo previsto en el Anexo I; (iv) las reglas ambiguas o confusas relacionadas con la determinación acerca de si las inspecciones y/o supervisiones se realizarán en muelle o en rada, también previstas en el Anexo I; (v) las condiciones de vigencia del curso de verificadores de bodegas y tanques previstas en el Anexo III; y (vi) el funcionamiento del registro de supervisiones previsto en el Anexo IV.

[2] La Resolución 863/2019 afirmó en sus considerandos: "Que no se han recibido rechazos oficiales de envíos en el exterior debido a problemas en las bodegas/tanques que hayan comprometido la condición y calidad de los granos, productos y subproductos exportados. Que el referido sistema ha garantizado el cumplimiento de los requisitos mínimos esenciales para la recepción de granos, sus productos y subproductos en bodegas y tanques. Que los operadores y usuarios del sistema implementado han manifestado que el mismo ha brindado una mejora notable en el ambiente de operaciones, aumentando la transparencia y la integridad y mejorando el comercio internacional de granos, apoyando el establecimiento del sistema como un proceso regular."

[3] En sus considerandos, la Resolución Senasa N° 861/2020 afirmó que "se acredita que el funcionamiento del sistema garantizó el cumplimiento de los requisitos mínimos esenciales para la recepción de granos, sus productos y subproductos en bodegas y tanques (...) Que los operadores y usuarios manifestaron que el mismo brindó una mejora notable en el ambiente de operaciones, redundando en un aumento de la transparencia y la integridad y en un avance en el comercio internacional de granos, con lo cual apoyan el establecimiento del sistema como un proceso regular."