

Fecha: 08/07/21 [16:40:27 ART]

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

Para: consultapublica422@senasa.gob.ar

Cc: "Alfonso M. Jozami" <ajozami@cnav.org.ar>, Andrés Monzon <amonzon@cnav.org.ar>

Asunto: Consulta Publica N° 442



Cámara de Empresas de Control
de la República Argentina



CAMARA
DE PUERTOS
PRIVADOS
COMERCIALES



Cámara de la Industria Acétera
de la República Argentina



CENTRO DE
EXPORTADORES
DE CEREALES



MACN
Maritime Anti-Corruption Network



International
Group of
P&I Clubs



Centro de Navegación
ARGENTINA

Buenos Aires, 08 de julio de 2021.

Senasa

S/D

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. a fin de acompañar nuestra opinión acerca del proyecto publicado en consulta N° 442, que modifica la Resolución N° 693/2017 – Bodegas.

En el entendimiento de que el proyecto busca principalmente (i) consolidar como regulación de carácter definitivo los procedimientos de supervisión y selección de buques que se habían incorporado como “piloto” a través de la incorporación de los Anexos I y II a la Resolución 693 de 2017, y (ii) regular el trabajo y las facultades sancionatorias sobre las empresas de control y los propios verificadores de bodegas, presentamos a continuación nuestros comentarios con relación a ambos aspectos.

i) Los procedimientos de supervisión y selección de buques

En términos generales, consideramos que la regulación de los procedimientos de supervisión y selección de buques prevista en los Anexos I y II de la Resolución 693, introducidos por la Resolución N° 861/2020, aún siendo perfectible, contribuye a una mayor transparencia y una menor discrecionalidad en la supervisión del sistema de inspección de bodegas previsto en la resolución 693/2017.

De todos modos, consideramos que los meses en los cuales dichos procedimientos han tenido vigencia en carácter de Piloto han sido extraordinariamente inusuales –producto de la pandemia y la baja cantidad de supervisiones que efectivamente se han practicado-, por lo cual solicitamos a las autoridades mantener abierta la posibilidad de un examen crítico, con el espíritu colaborativo con el cual hemos venido trabajando en los últimos años, en relación con su operación en el futuro, y mantener la apertura a observaciones que puedan originarse más adelante, cuando las circunstancias de excepcionalidad hayan cedido y esta regulación tenga mayor aplicación.

Antes de ahondar en el actual proyecto puesto en consulta, no podemos dejar de mencionar la necesidad de seguir buscando alternativas de lugares para realizar la supervisión por parte de SENASA, para que la misma se realice fuera de los muelles de las terminales portuarias. Todo esto, porque una demora en dicha supervisión o incluso un rechazo de bodega genera importantes perjuicios para toda la cadena logística, a saber:

a) para las terminales e incluso a las plantas de molienda situadas junto a las terminales portuarias; que, en época de cosecha, trabajan con sus capacidades de almacenamiento colmada, lo que requiere de un despacho de la mercadería consistente con la cantidad de descarga de grano que están recibiendo.

b) para los buques, que en caso de tener que suspender la carga, pueden verse obligados a tener que liberar el muelle, perdiendo la ventana operativa pautada;

c) para la carga, que puede verse privada de cumplir con la operación de embarque correspondiente;

d) para otros integrantes de la cadena, como son los camioneros, ante demoras en la descarga de camiones, propiciando el cúmulo de filas de camiones esperando a la entrada de los puertos.

Consecuentemente, tal y como lo hemos hecho en presentaciones anteriores, resaltamos el alto costo económico extra y la conflictividad que las eventuales demoras en muelle generan para toda la cadena logística, restando competitividad al comercio exterior argentino; y en particular, destacamos que las eventuales demoras producidas por un rechazo en muelle, constituye el factor principal que en la práctica crea oportunidades de solicitudes de pagos impropios, afectando la integridad del sistema.

Sobre las especificidades de la regulación bajo propuesta, consideramos necesario advertir lo siguiente:

1. El art. 1.2. del Anexo III de la propuesta remite, en cuanto a la selección de los buques a supervisar, a los criterios establecidos “en el Anexo II de la presente resolución”. Sin embargo, bajo la propia propuesta dichos criterios pasarían a estar receptados en el propio Anexo III, art. 8.
2. El art. 4 del Anexo III dispone que “Si en la inspección se detectaran inconsistencias o incumplimientos a los criterios y requisitos establecidos en el artículo 4° de la Resolución SENASA N° 693/2017, se deberán realizar las siguientes acciones”. Entendemos que donde dice “inspección” debe decir “supervisión”, pues el artículo refiere a las inconsistencias o incumplimientos hallados por el personal de Senasa a cargo de la supervisión de la inspección realizada por la entidad certificadora. Por otro lado, sugerimos que además de convocarse a la entidad certificadora, según lo dispuesto en el art. 4.1, el personal de Senasa a cargo de la supervisión convoque también a otro supervisor de Senasa que no haya participado directamente en la supervisión, a fin de que actúe como veedor.

3. El art. 4.6. del Anexo III mantiene el texto actualmente vigente en el Anexo I, señalando que “cumplido el plazo para presentar los descargos, la Coordinación General de Puertos deberá realizar un informe circunstanciado de la supervisión realizada...”. Ante la exclusión de la Coordinación General de Puertos del organigrama actual del Senasa, sugerimos designar a cargo de esta tarea a la Coordinación General de Piensos y Granarios.
4. En el art. 5.1 del Anexo III, se replica la fórmula adoptada en el mismo artículo del hoy vigente Anexo I, pero eliminándose la aclaración para “el caso de un organismo (insecto o roedor), su condición de vivo o muerto y su proporción con el volumen total de la carga”. Sugerimos mantener la aclaración formulada con relación a insectos o roedores en la regulación hoy vigente, pues en su ausencia se podría interpretar –bajo la sola lectura del art. 4.B.1 de la Resolución 693/2017- que la existencia de dichos organismos por sí sola debería conducir a un rechazo, cuando en la práctica su proporción al volumen total de la carga es un factor clave para determinar si realmente su presencia podría afectar la inocuidad y sanidad del producto.
5. El art. 2 del Anexo III propuesto (análogo al del Anexo I actualmente vigente) prevé que el personal que realice las tareas de supervisión “debe ser designado expresamente para tal fin por la autoridad de aplicación de la presente resolución, siendo 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).” Recomendamos reglamentar con mayor detalle el proceso de designación de este personal, que en la práctica debe darse rápidamente, para mayor transparencia y claridad en cuanto a los criterios que fundan estas designaciones (por ejemplo, ¿a qué personal se puede designar? ¿debe designarse al supervisor asignado ante cada necesidad de supervisión o las designaciones pueden realizarse “por tandas” *ex ante*? ¿Rige un sistema de rotaciones o un supervisor puede siempre ser asignado a la misma terminal?).
6. El procedimiento previsto en el art. 5 del Anexo III parece permitir únicamente a la entidad certificadora acudir a la autoridad de aplicación ante un desacuerdo acerca de la gravedad del hallazgo detectado por el supervisor. Recomendamos ampliar la posibilidad de acudir a la autoridad de aplicación a cualquiera de los actores involucrados en el proceso de inspección que podrían sufrir la demora por el impedimento de cargar (por ej. el armador, el agente marítimo o el exportador), para evitar depositar toda la carga de cuestionar una decisión en el certificador, quien a diferencia de otros actores puede ser sancionado y podría sentirse presionado para no levantar quejas.
7. Las reglas previstas en el art. 7 del Anexo III podrían ser más claras. El artículo parece decir que las entidades certificadoras serán sancionadas por “impedir la carga” en una, dos, o tres supervisiones; cuando en realidad la decisión de impedir la carga corresponde al supervisor de Senasa con motivo de un hallazgo que debe ser grave, es decir que debe afectar la inocuidad y sanidad del producto. Se sugiere reemplazar “impedir la carga” por “omitir la detección de un hallazgo grave”, o una formulación análoga que especifique con mayor claridad cuál es la conducta propia de la entidad certificadora que se está sancionando.
8. En el artículo 8 del Anexo III de la propuesta en consulta (norma prevista hoy en el Anexo II), sugerimos agregar “por terminal portuaria” a la frase “(l)a cantidad de buques supervisados, nunca podrá superar el 20% del total de los arribos que requieran inspección de bodegas bajo el sistema de control establecido por la Resolución 693-E/2017 y sus modificatorias”. Es decir, clarificar que la cantidad de buques supervisados nunca podrá superar el 20% del total de los arribos por terminal portuaria (para evitar concentraciones en una mayor proporción en ciertas terminales aprovechando la escasa supervisión en otras).
9. El art. 3.1 del Anexo I establece, entre otras cosas, que el pedido por parte de las agencias marítimas a las entidades certificadoras debe realizarse con un aviso de 24 horas de anticipación, sin perjuicio de que podrá reducirse con la conformidad previa del Organismo. Para facilitar la coordinación del trabajo, sugerimos que se consigne que el pedido debe hacerse con 24 horas de anticipación “como mínimo”, y se elimine “sin perjuicio de que podrá reducirse con la conformidad previa del Organismo”.
10. El art. 3.3 del Anexo I establece que el informe de inspección elaborado por la entidad certificadora debe contener “fotografías, video filmaciones y todo otro registro, en cualquier tipo de soporte tecnológico, donde se observen y registren las instalaciones supervisadas. Estos documentos probatorios deben ser mencionados en el informe y quedar a disposición de la autoridad de aplicación para cuando esta lo requiera. Las imágenes y las filmaciones deben mostrar claramente las instalaciones inspeccionadas, sus proporciones y características.” Proponemos agregar a dicha norma contenido normativo previsto en el art. 4.3 del Anexo III (relativo al informa a ser elaborado por el supervisor de Senasa) en el sentido de que “Estas (las imágenes y filmaciones) deben ser suficientes para destacar claramente los hallazgos en relación al volumen total de la bodega, para poder apreciar si su gravedad es tal que afecte la inocuidad y sanidad del producto en caso de objeción o rechazo”. De esta forma, el criterio establecido para el informe del certificador sería consistente con el exigido para el supervisor. Si se adoptara esta sugerencia, el texto del art. 3.3 del Anexo I quedaría, en lo pertinente, así: “fotografías, video filmaciones y todo otro registro, en cualquier tipo de soporte tecnológico, donde se observen y registren las instalaciones supervisadas. Estas deben ser suficientes para destacar claramente los hallazgos en relación al volumen total de la bodega, para poder apreciar si su gravedad es tal que afecte la inocuidad y sanidad del producto en caso de objeción o rechazo. Estos documentos probatorios deben ser mencionados en el informe y quedar a disposición de la autoridad de aplicación para cuando esta lo requiera. Las imágenes y las filmaciones deben mostrar claramente las instalaciones inspeccionadas, sus proporciones y características.”
11. El art. 7.2. del Anexo II propuesto hace referencia a un “ANEXO IV” que no existe. Entendemos que debería hacer referencia al ANEXO II-A.
12. El art. 7.4. del Anexo II prevé, entre las obligaciones del verificador de bodegas, la carga de los resultados de la inspección en el Sistema SIG- BODEGAS y la emisión del correspondiente certificado para ponerlo a disposición

de Senasa. Sugerimos que se prevea que dicha carga deba realizarse dentro de la franja horaria de las 06:00 a las 22:00 hs.

13. El art. 8.4 del Anexo II establece que se entiende como malas prácticas en la ejecución de las actividades de verificadores de bodegas "(c)ualquier irregularidad que se presente en la actividad de la verificación". Sugerimos precisar la definición de "irregularidad" con el objeto de evitar una tipificación ambigua que permitiría una aplicación discrecional. Proponemos se haga referencia a "cualquier otra transgresión a la legislación y regulación vigente durante la actividad de verificación".
14. El proyecto utiliza los términos "verificadores" y "certificadores" indistintamente. Sugerimos unificar el término a utilizar o explicitar que se utilizan indistintamente.

Finalmente, aprovechamos esta oportunidad para solicitar a las autoridades de Senasa retomar el trabajo conjunto con las organizaciones que firman esta nota para fortalecer el sistema de inspección de bodegas, tal como se acordó por última vez en la reunión virtual mantenida en el mes de marzo de este año, en particular –entre otros objetivos que se habían acordado- para dar comienzo a las tareas del grupo de trabajo con representantes de Senasa y las distintas organizaciones que fuera creado para trabajar en un Manual Técnico dirigido a homogeneizar los criterios de aprobación/rechazo de las bodegas.



Florida 537, piso 20
C1005AAK - Buenos Aires
Argentina
TE: (+54 11) 3220-1777
info@cnav.org.ar
www.centrodenavegacion.org.ar

Este mensaje y la información contenida en él son de carácter privado y confidencial pertenecientes al Centro de Navegación Asociación Civil y están dirigidos únicamente a su destinatario. Si usted lo recibió por error, por favor comunicarlo inmediatamente vía e-mail y eliminarlo de su sistema. La distribución o copia del mismo está estrictamente prohibida. Muchas gracias.

This message and the information contained in it are private and confidential belonging to Centro de Navegación Asociación Civil and are directed only to its recipient. If you have received this communication in error, please notify the sender immediately via e-mail and remove it from your system. Distribution or copying thereof is strictly prohibited. Thank you very much.