

**MINUTA #27 DE LA REUNIÓN
COMITÉ EDI COMERCIO EXTERIOR
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el salón de sesiones de EAN Guatemala
El 04 de septiembre de 2001**

ASISTENTES:

Alfonso Callejas

Federico Castillo

Raúl Fernando Morales

Cuitlahuac Baños

Eduardo Lemus Paiz

José Antonio Morales

Fidel Arturo Villanueva

Patrick Straka

Gabriela Rodríguez

Erick Hernández

Carlos Luis Rendón

Marcio Ibarra

Julio Morales

César Cordón

Rigoberto Chacón

Edwin Ramírez

Elmer Espina

José Gómez

Carlos Álvarez

Carlos Morales

Ana Diéguez

Ana Diéguez de EAN Guatemala inició la reunión a las 09:20 horas y procedió a dar la bienvenida a los asistentes; seguidamente se dio lectura a la minuta de la sesión anterior, habiendo sido aprobada con la siguiente modificación: El acta dice Raúl Morales de COIRSA y el nombre correcto de la Institución es COBIGUA. A continuación se sometió a consideración de los presentes la Agenda propuesta la cual fue aceptada sin ningún cambio por los asistentes.

1. Definición del Manifiesto de Carga Final:

Ana Diéguez expresó que el objetivo de la revisión del CUSCAR es definir el Manifiesto de Carga final que será el que se repartirá a todas las instituciones para que sea el documento oficial para Guatemala. Adicionalmente, informó que Patrick Straka de Maersk hizo un análisis de las diferencias que existían en la guía propuesta por SAT con la guía desarrollada por el Comité.

Seguidamente cedió la palabra al Ing. Baños quien consultó si alguna otra institución había realizado un trabajo similar al de Maersk, indicó que con EAN Guatemala se reunieron para revisar las diferencias encontradas y se está presentando las siguientes propuestas de cambio al comité: 1) En la guía del comité no aparecían contenidos dentro de la descripción los segmentos UNB y UNZ se informó que estos segmentos son mandatorios y constituyen el sobre del mensaje EDIFIX no lo maneja a nivel de cada mensaje, sin embargo, si se deben considerar y se agregó en el segmento UNB el campo para manejar los códigos de localización GLN. Ya aparecen los GLN de SAT y el campo condicional para las Navieras que poco a poco irá actualizando EAN Guatemala, conforme se le asigne

a cada participante. En el segmento UNH de la guía del comité se eliminó la descripción del elemento de datos 0057.

En el segmento BGM el número del manifiesto de carga se definió en 10 posiciones por el procedimiento que se debe seguir para obtener el número único del manifiesto descarga en el elemento 1004. Adicionalmente en este segmento se manejarán para el elemento 1225 solamente los códigos: 2 Adición, 5 Reemplazo, 9 Original, 53 Prueba.

Seguidamente se analizaron los segmentos DTM y cuatro RFF contenidos en la guía del comité, al analizarlos el Ing. Baños indicó que la información manejada en estos segmentos está contenida en el ensobretado del mensaje, por lo que en consenso se acordó eliminarlos. Se acordó que como identificación de los interlocutores en el segmento NAD solamente se manejará el del código CA de Naviera, por lo tanto se eliminarán los relacionados a emisor del mensaje, capitán del buque y agencia naviera; el Ing. Baños indicó que con la forma única de identificar a cada una de las navieras que presentará el manifiesto ya no existe la necesidad de identificar a más partes en el intercambio.

En el segmento FTX en el elemento de datos 4451 se manejará únicamente el código ZZZ de mutuamente definido.

En el segmento TDT de la guía del comité, el elemento 3128 se eliminará y la identificación o nombre del buque se manejará en el elemento de datos 8212.

De la guía del comité en el segmento LOC habían dos repeticiones del mismo, se manejará solamente uno con el código 12 en el elemento 3227 que indica el puerto de descarga y el primer LOC se colocará a nivel de la información de detalle del BL.

De la guía del comité se eliminó el segmento DTM de fecha y hora estimada de zarpe del buque.

El segmento GIS de la guía del comité en la cual se manejaba el estatus del manifiesto si es exportación, importación, transbordo o tránsito se bajó también a nivel de detalle para indicar el mismo estatus sólo que por cada BL declarado en el manifiesto de carga.

En el segmento EQD de la guía del comité se agregó en el elemento de datos 1131 el calificador 102 que indica la lista en la que se manejan el tipo y tamaño de paquetes en la carga. En este mismo segmento en el elemento de datos 8249 se agregó el código 11 que identifica a la entrega. Y en el elemento 8169 se agregaron los códigos: 1 que indica más de un cuarto de volumen del equipo disponible. 2 más de la mitad de volumen disponible y 3 más de tres cuartos de volumen disponible.

En la guía del comité en el segmento SEL que sirve para manejar la información del marchamo se agregaron los códigos AA de consolidador, TO de opererador terminal (por ejemplo portuaria) y se eliminó el elemento de datos 9302 que indica el nombre de la parte emisora del marchamo.

Se eliminó también de la guía del comité el segmento NAD que identificaba al responsable del equipo vacío por ser un dato que no siempre está disponible y no se maneja.

En la guía del comité se consideró dentro de los códigos del elemento de datos 1153 del segmento RFF una serie de códigos para identificar a los documentos quedando únicamente el código BM para el Número de BL.

En el segmento LOC se utilizarán dos repeticiones una con el código 9 para indicar puerto de carga y el otro con el código 36 para identificar al país de destino de la carga.

En la guía del comité se agregará un CNT para manejar la información del peso bruto de la carga.

En el segmento para el manejo de texto libre del comité se manejará solamente el código AAA que indica la descripción de la mercancía.

El segmento de medidas MEA se utilizará para manejar códigos AAI de peso por ítem del BL y AAE peso bruto por ítem, sin embargo, el Ing. Baños aclaró que esta información la deben colocar las navieras siempre que cuenten con los datos de esta manera de lo contrario el peso irá en el segmento CNT. Y en el elemento 6411 el calificador de la unidad de medida será el kilogramo KGM.

En el segmento DGS para declarar la carga peligrosa de SAT se agregará en el elemento 8078 el número de página del IMDG en donde se encuentra el artículo que describe a la sustancia peligrosa.

Se acordó que para el segmento PCI que maneja la información de marcas y etiquetas en el elemento de datos 4233 se manejará todo el catálogo de posibilidades que se puedan describir siempre que la naviera cuente con esta información.

Una vez discutidos estos segmentos se acordó que se realizará la propuesta final por parte de SAT, EAN Guatemala se encargará de los catálogos de los códigos que se utilizarán en el mensaje.

Una vez se tenga la propuesta final SAT la hará llegar a EAN Guatemala, quien agregará los catálogos y se la hará llegar a los miembros del comité.

Seguidamente de la definición del mensaje que se estará intercambiando entre los puertos, navieras y la SAT se discutió aspectos relacionados al procedimiento por ejemplo SAT indicó que aceptará modificaciones al CUSCAR hasta el momento en que se inicien las operaciones en el Puerto.

En este momento el Puerto también debe pararlo para y hasta terminar con el desembarque en donde tiene el resultado de los sobrantes o faltantes y que envía a la naviera y a SAT el CUSRES con esta información, entonces da el estatus de habilitado nuevamente al CUSCAR para que envíe la naviera las adiciones o las correcciones necesarias.

El Ing. Baños expresó que las rectificaciones al BL no pueden ser netamente electrónicas, lleva un procedimiento en el cual la naviera tiene que presentar documentos a la Aduana pero la información ya llegó electrónicamente.

Otro de los temas ampliamente discutidos fue el tiempo de anticipación en el que las Instituciones deben contar con el CUSCAR, el Ing. Ibarra expresó que MAGA lo requiere por lo menos con 24 horas de anticipación para preparar el área en la cual serán trasladados los contenedores que necesiten ser fumigados.

Edwin Ramírez de Puerto Santo Tomás de Castilla, expresó que en el puerto reciben buques que vienen de Puerto Cortés y en el caso de estos buques el manifiesto lo reciben muchas veces 8 horas antes de que atraque el buque, de igual forma se habló de los barcos que llegan de Acajutla. Finalmente el Ing. Baños expresó que la normativa también tiene que ser homologada por lo que para la próxima reunión todas las instituciones acordaron definir si el tiempo en el cual se debe presentar el CUSCAR será de 12 o de 24 horas previo al atraque del buque en el puerto.

El Ing. Ibarra de MAGA se comprometió a codificar todos sus procedimientos para la próxima reunión y en el comité se le apoyará para manejar la información dentro de los requerimientos del estándar.

2. Fecha límite para pruebas de Intercambio del CUSCAR:

El siguiente punto consistió en que cada institución informara la fecha máxima para la cual considera puede iniciar las pruebas de intercambio.

SAT indicó que en tres semanas tienen el equipo listo para recibir el CUSCAR y que las pruebas las pueden enviar a la siguiente dirección de correo:

cbanos@sat.gob.gt

Maersk indicó que de dos a tres semanas también estará listo, Puerto Quetzal también indicó que en ese espacio de tiempo tiene los cambios requeridos. Finalmente, se acordó que a finales del mes de septiembre se estarán realizando las pruebas del CUSCAR.

3. Puntos Varios:

Se informó a los presentes que durante la próxima reunión se tendrá una presentación de servicios de plataforma de comunicaciones y de software traductor para EDI de una empresa panameña denominada Centrolink.

El Ing. Eduardo Lemus expresó que se debe establecer una fecha límite para adquisición de software traductor EDI una vez se escuchen las propuestas de las diferentes empresas.

4. Fecha de la próxima sesión:

De acuerdo a lo definido en el comité la próxima reunión se llevará a cabo en las oficinas de EAN Guatemala, el 11 de septiembre de 2001 a las nueve horas.

Ana Diéguez agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 12:30 horas.