

MINUTA #41 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el salón de reuniones de EAN Guatemala
El 19 de febrero de 2002

ASISTENTES:

Alfonso Callejas

Byron Méndez

Lourdes Díaz

Cuitlahuac Baños

Humberto Gutiérrez

Helen de Palmerola

Raúl Morales

Carlos Luis Rendón

Gabriela Rodríguez

Erick Hernández

Christopher Haase

José Adolfo Aguilar

Carlos Corea

Héctor Samuel Aguilar

Arturo Ordóñez

Rigoberto Franco

Fidel Villanueva

Rafael González

Patrick Straka

María Elena Lou de Solórzano

José Morales

Achim Menzel

Karl Jacobs

Heber Medina

Andrés Piñol

Carlos Castillo Cristales

Federico Castillo Yaque

Eduardo Lemus

José Antonio Morales

Maritza Hidalgo de Toledo

Carlos Alvarez

Ana Diéguez

Maritza Hidalgo de Toledo, Gerente General de EAN Guatemala inició la reunión a las 09:55 horas y procedió a dar la bienvenida a los asistentes especialmente a las personas de MAGA y DOAN que nos acompañan en esta reunión. Seguidamente se procedió con el único tema de la reunión: “Consultas sobre la implementación del mensaje CUSCAR en los sistemas internos de las empresas”.

1. Consultas sobre la implementación del mensaje CUSCAR en los sistemas internos de las emp*resas:

El Ing. Baños informó que con relación al inicio de la prueba piloto el día de mañana, se estará llevando a cabo la capacitación al personal de SAT de Puerto Quetzal. Sin embargo, lo importante es que a la brevedad se integren en estas pruebas todos los interlocutores, es decir, la Portuaria y las navieras.

Adicionalmente, informó que solamente existen tres solicitudes por parte de las navieras, para la asignación de credenciales en la SAT, por esta razón, se les solicitó a los asistentes que en la lista de asistencia que circula EAN Guatemala, coloquen la fecha en la que estarán tramitando sus credenciales.

Uno de los comentarios recibidos en cuanto al CUSCAR fue que los Puertos necesitan contar con una codificación para la mercancía que transportan los barcos y que la única información relacionada con la mercancía está en el segmento FTX en el cual se describe la mercancía, pero no se clasifica ni codifica.

Christian Hoffmann indicó que la naviera no puede clasificar la mercancía que viene. El Ing. Callejas expresó que al naviero le es muy difícil trabajar con estos requerimientos. Agregó que la Comisión Portuaria está trabajando en un catálogo para que sea utilizado por los puertos el cual se está homologando con los diferentes puertos de Guatemala, sin

embargo, indicó que no considera que esta información la maneje la naviera por que sus necesidades de información son otras o porque la clasificación de la mercancía no coincide con la forma en la que cada naviera maneja su información.

Patrick Straka, indicó que el uso de la clasificación de la mercancía por parte de los puertos, básicamente es para aspectos de cobro, por lo tanto, considera que no les corresponde elaborar esta clasificación a las navieras sino directamente a los puertos. Si se llegara a requerir este tipo de clasificación de la carga, sería como que la naviera estuviera presentando una declaración y las navieras no pueden hacer declaraciones de la mercancía que están transportando.

En conclusión a este tema se acordó que la Comisión Portuaria continuará con el desarrollo del catálogo de mercancías para que sea utilizado por los puertos de Guatemala.

Se consultó sobre la utilización del mensaje GID, se respondió que este segmento indica el número de bultos a nivel de conocimiento de embarque.

Con relación a la utilización del segmento AUT se consultó qué información es la que se debe reportar en los dos elementos de datos que componen al mismo, se indicó que a la fecha no se ha definido el estándar de certificados digitales que se manejarán para garantizar la integridad y autenticidad del emisor del mensaje, mientras tanto en los dos elementos de datos las navieras deben colocar su GLN.

En el CUSRES el AUT reportará en los dos elementos de datos que lo conforman un string de 15 caracteres que representa a la firma de SAT.

Los representantes de la Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla, indicaron que revisaron el disco que contiene el Lloyd's Register, pero no saben en qué formato está elaborado y por lo tanto no pudieron extraer la información que habían prometido. Erick Cruz expresó que existe una dirección en la Web en la cual las navieras pueden bajar la información relativa a sus buques.

En cuanto a la descripción de la mercancía, APL consultó si la misma se debe hacer en inglés o en español, se le respondió que puede utilizar ambas formas.

El Capitán Rafael González del DOAN informó que están integrándose al comité y que ya están haciendo los trámites para la adquisición de los GLNs. El trabajo lo estarán desarrollando con la ayuda del Programa de Seguridad Portuaria PSP, por ahora se iniciará en Puerto Quetzal.

Uno de los puntos que recaló el Capitán González fue que a ellos como Institución les interesa la información de las empresas a las cuales viene consignada la mercancía y esto incluye que las direcciones de las mismas estén correctas.

También se mencionó que el manifiesto de carga lo deben recibir en cinco Instituciones diferentes: 1) Portuaria 2) SAT 3) MAGA 4) DOAN 5) Capitanía de Puerto.

Andrés Piñol consultó qué sucede si cuatro de las Instituciones aceptan un mensaje y una de ellas la reporta como error.

El Ing. Baños indicó que los mensajes deben ser revisados por todas las Instituciones de acuerdo a las guías de implementación y se debe revisar: 1) Sintaxis 2) Uso correcto de los catálogos 3) Normativo (relacionado con el estatus y el tiempo).

Por lo tanto, el programa debe contar con la facilidad de generar un correlativo para cada una de las respuestas que se envíen hacia cada Institución si fuera algo que tiene que ver con la normativa, por ejemplo. Ejemplificó que con la póliza electrónica, los Agentes Aduaneros cada archivo lleva un correlativo y después de un tiempo guardan la información esto es casi semanalmente la bajan a un medio duro o lo graban en cd para posteriores consultas.

Los representantes de MAGA/OIRSA, indicaron que para ellos en la presente fecha es un poco complicado porque no cuentan con los medios ni los equipos. El nivel de desarrollo de esta oficina en cuanto a tecnología, prácticamente es cero. Ellos expresaron que deben conseguir los fondos necesarios para poder ingresar al proyecto. Se les mencionó que este es un proyecto nacional y que la Oficina de Modernización del Estado puede ser un ente facilitador de estos recursos que ellos necesitan.

El Ing. Baños expresó que las Portuarias ya deben tener una fecha programada para iniciar con el intercambio de prueba del mensaje CUSRES para manejar sobrantes y faltantes. Los puertos respondieron que lo pueden hacer el **15 de marzo del 2002.**

Otro de los temas tratados fue que para el caso de los graneles, cada portuaria maneja un proceso distinto, por ejemplo: Santo Tomás primero pasa por el selectivo y luego lo pasa a una báscula. Se necesita conocer en detalle los procedimientos para saber qué hacen cuando detectan excedentes en los graneles. Con relación a este tema se debe tratar de encontrar un único proceso.

Finalmente José Morales consultó que su empresa Transmares representa a una línea naviera que trae carga de cinco agencias diferentes, Maruni reúne a las cinco agencias. En este caso cómo se debe presentar la información. El Ing. Baños respondió que cada agencia naviera debe presentar su manifiesto de carga aunque toda la carga de las cinco venga en un solo buque.

2. Fecha de la Próxima Reunión

Se estará convocando al comité para la próxima reunión por medio de correo electrónico.

La Licda. Maritza Hidalgo de Toledo agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 12:10 horas.