

**MINUTA #45 DE LA REUNIÓN  
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR  
Realizada en la sala de sesiones de EAN Guatemala  
El 16 de abril de 2002**

**ASISTENTES:**

Byron Méndez	Carlos Menéndez
Marvin Tobías	Federico Yaque Castillo
Humberto Gutiérrez	José Antonio Morales
Carlos L. Rendón	Cuitlahuac Baños
Gabriela Rodríguez	Estuardo Solórzano
Erick Hernández	Vicente Lemus
Heber Medina	Augusto Sigüenza
Carlos Corea	Guadalupe Cuellar
Arturo Ordóñez	Josué A. Gómez
Rigoberto Franco	Rosa Albina Baños
Edwin Ramírez	Geovani Milián
Rafael González	Roberto Arriaga
Andrés Piñol	Ana Diéguez
Patrick Straka	
Aída de López	
Mónica Arriola	

Ana Diéguez, de EAN Guatemala, inició la reunión a las 09:45 horas, dando la bienvenida a los asistentes. Seguidamente se procedió a dar lectura al acta de la reunión anterior, habiendo sido aprobada sin modificaciones. A continuación se dio lectura a la agenda propuesta la cual fue aprobada sin ninguna adición.

**1. Aspectos legales del Intercambio Electrónico de Datos:**

El Ing. Baños de SAT, expresó que esta sesión, se realizó por petición de las portuarias, con el fin de que se intercambien puntos específicos y se definan incluso, los tiempos en los que se manejará cada proceso.

El Sr. Ramírez de Santo Tomás de Castilla, indicó que el grupo de trabajo EDIFACT de dicho puerto informó al Departamento Jurídico de las actividades del intercambio electrónico de información, para que se le otorgue al intercambio electrónico, la connotación de acuerdo normativo, indicó que tiene entendido que en Puerto Quetzal ya han avanzado en este trabajo.

Adicionalmente, expresó que más que sentar las bases para definir una normativa, esto es el inicio de un proceso para unificar criterios para trabajar bajo la nueva estructura electrónica.

El Lic. Lemus de SAT, expresó que la Superintendencia de Administración Tributaria maneja el CAUCA, en donde existe una obligación de transmitir electrónicamente el Manifiesto de Carga por parte de las navieras hacia SAT.

Adicionalmente, SAT ya tiene un proyecto general de Aduanas, en donde ya se contempla una parte de sanciones para las empresas que no cumplan con lo establecido. Si SAT no

recibe el manifiesto dentro del plazo acordado, se asignarán multas a las empresas que no cumplan y la carga no podrá salir del recinto portuario.

Adicionalmente, el Lic. Lemus recomendó que se desarrolle un código de conducta entre las portuarias y las navieras en el que se establezca qué sucederá si no se cumple con los plazos y normas establecidas.

El Sr. Ramírez indicó que los acuerdos que ya se han establecido en este Comité de trabajo, por ejemplo, que las navieras tienen que enviar el CUSCAR con 12 horas de anticipación a la llegada del buque, tiempos de respuesta etc., todo debe quedar contenido dentro del código de conducta que se elabore.

Adicionalmente, informó que en Santo Tomás de Castilla ya se cuenta con sanciones establecidas relacionadas a las funciones operativas.

Se consultó al Lic. Lemus si el código de conducta para las portuarias puede tener validez legal o si pudiese estar incluido dentro de las normas de SAT.

El Lic. Lemus respondió que el código de conducta no tiene coherencia, ya que no está contemplado en ningún acuerdo de ley. Sin embargo, se podría definir algunas situaciones derivadas de la ausencia de cumplimiento de las normas.

La Sra. Aída de López comentó que se debería iniciar el trabajo del desarrollo de los acuerdos entre puertos y navieras tomando como base lo que ya se tiene establecido en la actualidad, solo teniendo en consideración los tiempos que se han establecido bajo el sistema electrónico.

Se recomendó que tanto las navieras como los puertos trabajen este tema con sus departamentos jurídicos y que dentro de un plazo de una o dos semanas se reúnan nuevamente los departamentos legales, para definir en conjunto un solo documento. Se acordó que el martes 30 de abril se llevará a cabo esta reunión.

El Ing. Straka de Maersk, consultó qué cuánto tiempo después de haber enviado el CUSCAR de 12 horas de anticipación a la llegada del buque, recibirá el mensaje CUSRES.

El Ing. Baños respondió que el primer CUSRES es instantáneo e indica si existe algún error de sintaxis o de normativa o si no lo hay, recibe la firma electrónica.

El siguiente CUSRES lo recibe cuatro horas después en el cual se reporta lo relacionado a sobrantes y faltantes.

Se recomendó que los puertos utilicen el cronograma de hora de llegada del buque y con esta base, cuenten las 12 horas, previo al arribo del mismo para recibir el Manifiesto de Carga.

El Ing. Baños expresó que con relación al Manifiesto de Exportación, todos han manifestado que el mismo se envía posterior a la salida del buque, pero no se ha establecido el tiempo con que se requerirá.

El Sr. Ramírez de Santo Tomás de Castilla, indicó que ellos solicitan este manifiesto 24 horas después de la finalización de las operaciones de carga del buque. En Puerto Quetzal, dijo el Ing. Yaque, que después de las operaciones del buque, las navieras tienen un plazo de cinco días para presentar el manifiesto, ya que el puerto factura los servicios precisamente cinco días después.

El Ing. Straka de Maersk, indicó que la información que está contenida dentro del manifiesto de exportación, depende de la velocidad con la que los clientes la entreguen, por lo que propone un tiempo de 3 días después del zarpe del buque. Finalmente, se acordó que todos estos tiempos deben quedar establecidos dentro del código de conducta entre las empresas portuarias y las navieras.

El Capitán González presentó al Lic. Josué Gómez, del Departamento de Narco Actividad del Ministerio Público, entidad que se encarga del aspecto legal del funcionamiento del DOAN. El Lic. Gómez, expresó que básicamente la preocupación de DOAN con relación a la inspección y registro que se hace a los contenedores, es que las navieras han manifestado que no quieren estar presentes durante estas revisiones. El motivo es porque si durante la inspección se encuentran drogas, el representante de la naviera tiene información equivocada y cree que él será detenido. Muchas veces se ha manifestado que DOAN no puede detener a esta persona, sino que, debe investigar al destinatario final de la mercancía. Finalmente, mencionó que ellos intervienen para determinar cuál es el mecanismo legal que respalda a DOAN para poder hacer una inspección incluso en tránsito, cuando aparece un operativo y que no necesite una orden de juez competente.

De igual forma la Licda. Guadalupe Cuellar de la Fiscalía contra la corrupción del Ministerio Público, expresó que es de suma importancia la colaboración que les brindan las empresas Navieras entregando la documentación necesaria para llevar a cabo las investigaciones y que el Manifiesto de Carga es la base para dicha investigación.

## **2. Observaciones al CUSRES final:**

Se acordó que este punto se tratará durante la reunión de la próxima sesión. El Ing. Baños recomendó a OIRSA, DOAN y las Portuarias que revisen detenidamente las diferentes funciones que quedaron establecidas dentro de la funcionalidad del mensaje y en la próxima reunión, presentar sus observaciones y comentarios para que se quede establecido el CUSRES FINAL.

En este punto el Ing. Piñol de Infoexpress indicó que para el caso específico de la empresa naviera Centrans, se requiere el manejo de los pesos de la carga en una unidad de medida diferente a los kilogramos ya que manejan fluidos y gases. El Ing. Baños indicó que por las normas establecidas se dejó determinado que se utilice como medida los kilogramos, sin embargo, si a la naviera le representa problema trasladar las unidades de medida que maneja hacia kilogramos, que indique cuál es la unidad de medida que utilizará para considerarla y dejarla dentro de la guía de implementación, ya que estas expresiones de medida no quedarán abiertas para ser usadas libremente.

## **3. Campos y datos que intervienen en el algoritmo de seguridad:**

Con relación a este tema durante la reunión anterior se acordó que los miembros del comité de trabajo, presentarían sus propuestas de los valores que formarán parte del algoritmo de seguridad.

El Ing. Rendón de COIRSA, expresó que se debería adquirir una firma electrónica de VeriSing.

El Ing. Baños expresó que el comité ya se dio a la tarea de revisar los desarrollos que a la fecha existen en el mercado para la utilización de este tipo de firmas, sin embargo, el costo es elevado. Lo que se ha pensado es generar un algoritmo en el cual se escojan campos que intervienen en el mensaje que se transmite y que conformen el algoritmo de seguridad. En la próxima reunión SAT presentará una propuesta con algunas ponderaciones para que se establezca la generación de la firma digital. Esta será la firma del documento o mensaje que se está transmitiendo, después se considerará la firma de autenticación que tiene que ser diferente a la del mensaje. Lo que es importante recalcar es que cuando se transmita el manifiesto de carga dos veces, en la segunda transmisión la firma del mensaje será diferente a la del primer envío. Cada evento debe generar firmas diferentes.

#### **4. Fecha para la prueba global de comunicaciones (Navieras, Puertos, SAT, DOAN, OIRSA):**

Con relación a este punto, el Ing. Piñol mencionó que durante la próxima semana ya se podrán hacer las pruebas manuales para CUSCAR de sobrantes y faltantes. Y después de recibir la estructura de las tablas por parte de los puertos, se inicia con el trabajo y considera que a finales del mes de abril estarían listos.

En el caso de DOAN el Capitán González, indicó que el Programa de Seguridad Portuaria, todavía no ha decidido con cuál de las dos empresas que cotizaron sus servicios trabajará. Pero espera que para la próxima semana ya se tenga una respuesta.

El Ing. Baños solicitó tanto a DOAN como a OIRSA que analicen los estatus que quedaron plasmados en el CUSRES para las retenciones de la carga y que a la mayor brevedad, informen al comité si están considerados todos sus requerimientos para la operación en el puerto.

#### **5. Puntos Varios: *Sistemas de Validación:***

El Ing. Piñol, expresó que durante algunas reuniones anteriores se habló acerca de las validaciones a los mensajes, e indicó que por ejemplo, se envía el CUSCAR y se recibe un mensaje de firma indicando que el mismo está correcto, es decir, no tiene errores ni de sintaxis ni de normativa. Sin embargo, después se encuentra que al verificar el algoritmo de la identificación de los contenedores existe algún error, se envía nuevamente a la naviera un mensaje para indicarle de la presencia de este tipo de error.

El Ing. Baños indicó que cuando SAT emite una firma electrónica, es porque ya se revisó todo lo que incluye el mensaje, no solamente la sintaxis EDIFACT, sino todos los cálculos y valores que tienen que estar en el mensaje. Todos estos campos e información deben estar contenidos dentro del validador. Esto lleva más trabajo, mencionó el Ing. Baños, incluso más que el propio mapeador de mensajes. Este validador con el tiempo y poco a poco se va haciendo más robusto.

Significa que cuando SAT emite una firma digital es que está aceptado y no puede existir un mañana en donde se le indique al usuario que tiene problemas.

Adicionalmente, el Ing. Baños indicó que la parte de informática y de normativa de las portuarias debe tener claro qué validación le darán al mensaje CUSCAR. Finalmente indicó que se deben llevar de tarea la revisión de las validaciones que harán al CUSCAR y qué posibilidades de llevarlo a cabo tienen sus sistemas internos.

***Calidad de la información intercambiada:*** El Ing. Straka de Maersk, indicó que la calidad de los datos a intercambiar, para ellos es muy importante ya que Maersk no tiene manipulación de información, todo está en sus sistemas y se manejará automáticamente. Sin embargo, sabe que por parte de los puertos se manejará alguna información en forma manual lo que puede conllevar a errores y en algún momento pueden reportarle un error a la naviera, cuando realmente el error fue generado en el puerto.

La propuesta que hace a los puertos es que la persona que tiene que verificar al costado del buque los números de los contenedores, que no lo haga en forma manual, sino que, el sistema del puerto le permita extraer una impresión del manifiesto de carga y que únicamente verifique que estén correctos. Las portuarias manifestaron que sí es factible hacer esta impresión de los listados de contenedores.

**Manejo del Mensaje COPRAR:** El Ing. Straka, consultó si los puertos van a requerir el mensaje de listado de secuencia de carga y descarga.

En el caso de Puerto Quetzal, ellos no lo manejan directamente y el Ing. Yaque informó que en una reunión que se sostuvo en Puerto Quetzal, se acordó que los navieros se pongan de acuerdo directamente con las estibadoras del puerto.

El Ing. Straka mencionó que para la toma de una decisión de esta naturaleza, se requiere que las navieras estén presentes para coordinar cómo se llevará a cabo el trabajo. Por su parte el Sr. Ramírez de Santo Tomás de Castilla, informó que para la operación de este puerto es fundamental el listado de carga y descarga de los buques y que tiene entendido que la gente de COBIGUA también necesita esta información. Adicionalmente, comentó que esperan recibir este mensaje 12 horas antes del atraque del buque.

**Manejo de sustitución y adiciones al Manifiesto de Carga:** El Ing. Straka de Maersk, consultó cómo y hasta qué momento se aceptarán las sustituciones y adiciones al Manifiesto de Carga. Explicó que para el caso de ellos que manejarán la información de forma automática, es más fácil generar otro Manifiesto y enviarlo como una sustitución, que manejar adiciones.

Se acordó que para el próximo martes todas las Instituciones involucradas presentarán el tiempo máximo en el cual estarán aceptando la sustitución del Manifiesto de Carga. SAT propone hasta 1 hora antes de que el barco atraque en el Puerto.

**Envío de pruebas a Santo Tomás de Castilla:** El Sr. Edwin Ramírez de Santo Tomás de Castilla solicitó a las Navieras que le envíen mensajes CUSCAR a [operport@yahoo.com](mailto:operport@yahoo.com) para realizar las pruebas correspondientes en su sistema.

#### **6. Fecha de la próxima sesión:**

Se acordó que la próxima reunión se llevará a cabo el martes 23 de abril de 2002, en las oficinas de EAN Guatemala a las 09:30 horas.

Ana Diéguez, agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 13:00 horas.