

MINUTA #51 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el Salón Centroamérica del Hotel Meliá Guatemala
El 18 de junio de 2002

ASISTENTES:

Byron Méndez
 José Luis Coronado
 Juan Pablo Marroquín
 Humberto Gutiérrez
 Helen de Palmerola
 Raúl Morales
 Alfonso Callejas
 Carlos Rendón
 Erick Hernández
 Erick Cruz
 Arturo Ordóñez
 Edwin Ramírez
 Patrick Straka
 Andrés Piñol
 Julio E. Morales
 Carlos Menéndez

Carlos Corea
 Federico Yaque Castillo
 Eduardo Lemus
 David Emilio Alfaro
 José Luis Díaz
 Cuitlahuac Baños
 Estuardo Solórzano
 María Elena de Solórzano
 José Morales
 Karl Jacobs
 Enma Calderón
 Omar Calderón
 Mónica Arriola
 Carlos Álvarez
 Ana Diéguez

Ana Diéguez, de EAN Guatemala, inició la reunión a las 09:55 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

1. Resultados de la capacitación en sitio; celebradas en: Puerto Quetzal, Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla:

Puerto Quetzal:

El Ing. Baños de SAT, informó que en Puerto Quetzal la reunión se llevó a cabo la semana pasada en la sala de sesiones de dicho Puerto, en la misma participaron 45 personas excluyendo a SAT y a los representantes portuarios. Se presentó el flujo de mensajes que se manejará, acciones, procedimientos y surgieron algunas inquietudes referente al manejo de graneles que el día de hoy se abordarán para llegar a un consenso, sobre todo para el caso de graneles fluidos.

Un punto importante, fue que los participantes lejos de verlo como algo inalcanzable, se dieron cuenta que entre todos, el proceso se manejará de mejor forma y conjuntamente se irá avanzando.

El proceso en paralelo: automático y papel, se inicia el próximo lunes 24 de junio, gracias al esmero de varias Agencias Navieras. En términos generales el Ing. Baños expresó que la capacitación en dicho puerto fue exitosa. Seguidamente, mencionó que le llamó la atención la herramienta que mostraron Federico Yaque y Eduardo Lemus en dicha reunión y solicitó

al Ing. Lemus que comentara al Comité el funcionamiento de la misma. El Ing. Lemus indicó que en el Puerto, se generó una pequeña aplicación en la cual de una vez dentro del sistema del puerto las Instituciones como DOAN y OIRSA pueden llevar a cabo las retenciones y liberaciones, adicionalmente se consiguió oficinas en las cuales se ubicarán las pantallas de trabajo para ellos. Esto se ha hecho con el objeto de que se inicie a trabajar inmediatamente bajo el Sistema Automático.

De igual forma se tiene pensado trabajar con la Capitanía de Puerto, sin embargo a la fecha ellos no han manifestado cuál será el uso que le darán a la información que viene en el Manifiesto de Carga. Es importante conocer qué necesitan extraer del Manifiesto ya que si viene mercadería peligrosa, es la Capitanía de Puerto la que hace las recomendaciones y verifican que los contenedores sean ubicados en áreas especiales, o si viene un cargamento con armas es DECAM el que interviene y tienen otro tratamiento, por lo tanto, es importante conocer qué necesidades de información tiene esta Institución.

El Ing. Lemus solicitó a Ana Diéguez de EAN Guatemala, que se comunique con la Capitanía de Puerto y que se establezca cuál será el uso que le dará esta Institución a la información que viene en el Manifiesto de Carga. Ana Diéguez respondió que con mucho gusto establecerá el contacto respectivo y consultó al Ing. Lemus si sus datos pueden ser proporcionados al Capitán Sergio Porres, Director de Asuntos Marítimos para que se establezca un contacto directo.

Seguidamente, Ana Diéguez informó a los presentes que el Capitán Porres representante de la Capitanía de Puertos participaría el día de hoy, pero por motivos de salud se disculpó y no podrá estar presente en esta reunión.

El Ing. Baños indicó que no se debe perder de vista que por su parte OIRSA y DOAN tienen que informar a las Navieras referente a las retenciones y liberaciones, por lo que se cubre parte de las comunicaciones pero esto debe ser una solución temporal, mientras las dos Instituciones avanzan en sus propios desarrollos. El Ing. Lemus indicó que dentro de la aplicación que les han desarrollado, está preparado el manejo de ciertos reportes para que ellos lo puedan trabajar.

Santo Tomás y Puerto Barrios:

En estos dos puertos se manejó una reunión conjunta, de igual forma participaron los Navieros que trabajan con estos puertos. Se brindó capacitación a los funcionarios de dichos Puertos en cuanto a la Base Normativa y cómo operará el sistema completo y las diferentes pantallas con las cuales estarán en contacto.

La mayoría de las Navieras manifestaron estar enteradas, solamente un par de ellas manifestó que no sabían nada del proyecto de implementación del CUSCAR y ahora estarán iniciando con la adquisición del software traductor para ponerse al día con el resto de Navieras e Instituciones.

Uno de los temas que surgió y es de importancia, es el Manejo de la Carga Directa, este tema se deberá analizar para definir el proceso de la misma, ya que el Manifiesto de este tipo de carga debería llegar con mucha mayor anticipación que las doce horas que se han plasmado en el procedimiento general.

Seguidamente, el Ing. Baños solicitó a todas las Agencias Navieras presentes, que cada una envíe un oficio a las diferentes Aduanas con las que trabajan, para indicar que se acogerán al proceso paralelo para el envío de Manifiestos de Carga, durante las siguientes dos semanas. Actualmente, ya es del conocimiento de las Aduanas que la transmisión electrónica del Manifiesto de Carga es obligatorio. Por lo tanto, es aconsejable que todas

las agencias envíen estas notas. Se espera que el sistema dentro de dos semanas esté totalmente listo, sin embargo se debe dejar considerado un caso de contingencia y sería la utilización del papel.

La señora María Elena de Solórzano de TRAMARCO, consultó al Ing. Baños que durante cuánto tiempo estarán trabajando en ambas formas: papel y automático. El Ing. Baños manifestó que la meta es que sean dos semanas y luego ya se queden trabajando únicamente en forma electrónica.

Adicionalmente, informó que si alguna Naviera necesita más tiempo que las dos semanas que se han establecido, que se envíe una nota de solicitud con una prórroga razonada, dirigida al Lic. Roberto Diéguez, Jefe del Departamento de Operaciones de SAT.

Erick Cruz de Chiquita consultó que pasará con los archivos de prueba con el plan paralelo, el Ing. Baños respondió que no existe ningún problema y lo que sugiere es cambiarle el nombre al buque en el archivo de prueba, si es que el buque entrará al país en los siguientes días. También, informó que los consolidadores están consultando qué pasará con ellos ya que en Puerto Barrios la Naviera presenta el BL Madre y ellos los BL hijos.

Explicó que generalmente el procedimiento que se sigue en el caso de que venga un contenedor que trae mercancía para un consolidador, este trae la documentación acompañando la carga, la Naviera quita el BL madre y se le solicitan al cliente los BLs hijos y éstos son los que se le presentan a SAT. Consultó si con el sistema automático que se manejará, siempre la Aduana seguirá recibiendo los BL hijos en papel.

El Ing. Baños respondió que el Manifiesto Hijo debe ir anexo a la póliza siempre que venga un BL madre reportado.

2. Situación actual de las diferentes Instituciones, para la transmisión electrónica de datos de: a) Portuarias; b) DOAN; c) OIRSA; d) Capitanía de Puertos:

Puertos: Santo Tomás de Castilla: El Lic. Edwin Ramírez informó que en dicho puerto han estado trabajando en el CUSRES para el manejo de Sobrantes y Faltantes; y que ya finalizaron las correcciones que se requerían para el manejo del CUSRES para la respuesta automática después de validar sintaxis. Adicionalmente, mencionó que cambiaron al proveedor de servicios de comunicaciones ya que el servicio anterior les estaba generando muchas fallas técnicas. En cuanto al tema de seguridad en la transmisión de información, el día de hoy estaban haciendo ya contactos con la empresa que proveerá este servicio.

Puerto Barrios: El Ing. Raúl Morales informó que están trabajando en los últimos detalles de su página Web, esperan que la misma esté lista para finales del mes de junio. En cuanto a la asignación de credenciales y claves de acceso, las mismas serán asignadas desde Cincinnati. Adicionalmente indicó que si las Instituciones OIRSA y DOAN requieren del apoyo del Puerto para el proyecto, están en la disposición de colaborar, lo que necesitan es solicitarlo al Puerto.

Seguidamente solicitó a SAT que si les pueden compartir las políticas en cuanto a la asignación de credenciales para tomarlas como modelo para establecer sus procedimientos. El Ing. Baños respondió que se las compartirán. Se solicitó que SAT envíe a las tres Portuarias el listado de las Navieras que están registradas en SAT ya que pueden trabajar únicamente las Navieras que están formalizadas en el entorno nacional. El Ing. Baños indicó que lo único que tienen que hacer las Portuarias es solicitar ese listado por medio de un correo electrónico y se les enviará por la misma vía.

Con relación a la asignación de contraseñas para trabajar en las diferentes páginas Web de las Instituciones involucradas en el circuito EDI, se presentó la consulta si se asignará una contraseña por Naviera o varios usuarios por Naviera.

El Ing. Lemus de Puerto Quetzal, indicó que se asignará una contraseña por empresa, lo que están haciendo es amarrando el contrato de la contraseña, con el contrato de trabajo que tienen con el Puerto. El Departamento Jurídico de Puerto Quetzal está finalizando este trabajo.

El Ing. Straka de Maersk manifestó que para el manejo de seguridad, solamente una persona dentro de la empresa naviera debería poder cambiar la contraseña asignada. El Ing. Baños manifestó que se lleva de tarea este punto y establecer si se puede manejar un administrador único de contraseñas para cada Naviera.

DOAN: El Ing. Corea, manifestó que el Programa de Seguridad Portuaria PSP, está siempre apoyando a DOAN y a la fecha se encuentran en la fase de contratación del Software traductor, el contrato se atrasó unos días en el Departamento Jurídico, quien le hizo algunos cambios para firmarlo y finalmente contar con el traductor listo más o menos dentro de 45 días. Indicó que dentro de las Instalaciones de Puerto Quetzal ya cuentan con un computador por medio del cual tienen acceso al sistema del Puerto y pueden liberar y retener contenedores, esto funcionará mientras DOAN establece su sistema de traducción.

OIRSA: El Dr. Menéndez informó que ya consiguieron el financiamiento para comprar el software traductor, ya hicieron el contrato con ASTER y dentro de 35 días podrán iniciar con las pruebas de intercambio.

Manifestó que agradecía de antemano a Puerto Quetzal por las facilidades que les están proporcionando para que inicien el manejo del Manifiesto de Carga por medios electrónicos, también a Santo Tomás de Castilla, aunque en este puerto la solución se tendría un poco después, pueda que ya no necesiten molestarlos porque ya tendrían lista la solución de Aster. El Dr. Menéndez consultó a Santo Tomás de Castilla la fecha en la cual estarán capacitando a los involucrados en el intercambio electrónico de información, el Lic. Edwin Ramírez le respondió que está programada para el día 27 de junio de 2002.

Seguidamente el Dr. Menéndez indicó que hace quince días solicitaron el PIN a la SAT y están esperando la respuesta de SAT. El Ing. Baños manifestó que revisará si el mismo ya está listo para que se les envíe lo más pronto posible.

3. Resultados de la revisión preliminar de los mensajes: COPRAR y APERAK:

El Ing. Patrick Straka de Maersk, informó que la semana pasada se llevó a cabo una reunión en la cual participaron las dos empresas desarrolladoras de software: Aster e Infoexpress, EAN Guatemala y Maersk. El objetivo fue aclarar dudas en cuanto a los mensajes COPRAR y APERAK por parte de estas empresas y también, se contó con dos cuestionarios que fueron elaborados por las Navieras y los Puertos.

Se identificaron algunos detalles importantes que dependen de las decisiones que tomen los puertos; por lo que es muy importante que participen en la reunión de hoy por la tarde para definir la funcionalidad y las guías finales de estos dos mensajes.

4. Tratamiento de Mercancías Peligrosas:

El Ing. Baños informó que los manifiestos que estuvieron transmitiendo la semana pasada las Navieras, han presentado algunos problemas en el segmento DGS, en cuanto al manejo del código de riesgo, la página que debe reportarse y el punto de ignición para las mercancías peligrosas.

Se definió que continúa vigente la estructura del segmento DGS, este segmento se puede repetir hasta 09 veces y también es posible repetir el código de riesgo, el número de página IMD del artículo peligroso y la temperatura de ignición.

5. Guías de Implantación:

Ana Diéguez, solicitó a los interlocutores EDI que manifestaran sus inquietudes y dudas en cuanto a las guías de implantación CUSCAR y CUSRES.

El Ing. Morales de COBIGUA, manifestó que se presentaban algunos problemas en lo que respecta a los códigos que identifican a cada contenedor, ya que en algunas ocasiones el prefijo de registro del contenedor no está detallado en el manifiesto. Solicitó que se norme cómo se manejarán estos casos, si se rellena el número de dígitos que hacen falta con algún carácter. La respuesta del resto de los miembros del comité fue que se podría justificar este valor a la izquierda y tomando el número de seis cifras que le están reportando.

En cuanto al manejo de los graneles líquidos el Ing. Baños indicó que las medidas que se manejan en el CUSCAR están reportadas en kilogramos como unidad de medida de peso, por lo que se ampliará este código de unidad de medida y definir el código para manejar volumen o metro cúbico.

Con relación a las pruebas que están realizando las Navieras, el Ing. Cruz de Chiquita indicó que el día de ayer enviaron una prueba con un archivo de tamaño mediano y no tuvo ningún problema, seguidamente enviaron uno de gran tamaño y les reportó un error en la página de SAT. El Ing. Baños indicó que desde la semana pasada una de las Agencias Navieras transmitió un archivo grande y la sesión envió un mensaje que indicaba que la página estaba deshabilitada, sin embargo, aunque reporte este mensaje, el proceso no se detiene, sigue validando y al finalizar de igual forma envía el CUSRES.

Adicionalmente, mencionó que están apareciendo errores que a la fecha no están codificados dentro del listado que ya manejan y por esa razón no puede generarse el CUSRES automático con dichos errores. También manifestó que ya se están incluyendo estos detalles al validador de sintaxis.

Con relación a las pruebas el Ing. Rendón de COIRSA manifestó que lastimosamente a la fecha no ha recibido respuesta a sus mensajes. El Ing. Baños acordó que se colocará una terminación a la dirección de correo de SAT ya que este fue un problema que enfrentó en un inicio Transmares y con este detalle se arregló el problema y pudieron recibir los mensajes de respuesta, ya que anteriormente el sistema de Transmares no lo dejaba ingresar al sistema porque lo tomaba como un “alias” y no identificaba la dirección del remitente completa.

6. Puntos Varios:

Lloyds Register:

En cuanto al tema de la adquisición de la licencia para el Lloyd's Register, el Ing. Callejas manifestó que en la Comisión Portuaria Nacional, autorizaron la compra del LR pero no una licencia corporativa. Si no, una licencia única y que se vaya trasladando a los puertos la información que no tengan.

La señora María Elena de Solórzano de Tramarco, manifestó que a su Naviera, el LR de los buques que vienen por primera vez al país se lo proporciona el mismo Puerto Santo Tomás de Castilla ya que en su naviera saben con suficiente tiempo de anticipación de la llegada de un buque y así piden esos datos al Departamento de Operaciones Portuarias de STC.

El Ing. Straka de Maersk, indicó que sugiere la creación de un catálogo compartido entre todas las instituciones que contenga los LR de los buques que manejan las diferentes Navieras que vienen al país, esto con el objeto de que se valide el código de una sola fuente y se reduzca la posibilidad de generar errores en el mensaje debido a este código. Se pidió a todos los presentes que votaran si estaban de acuerdo en generar el catálogo compartido o si preferían bajar la información desde el sitio de Lloyd's Register. La mayoría expresó que prefieren bajar la información y que no se desarrolle el catálogo.

7. Fecha de la próxima sesión:

Se acordó que la próxima reunión se llevará a cabo el próximo martes 25 de junio de 2002, se les indicará el lugar vía correo electrónico.

Ana Diéguez, agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 13:25 horas.