

**MINUTA #52 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el Salón Marfil del Hotel Clarion Suites
El 02 de julio de 2002**

ASISTENTES:

Byron Méndez	Patrick Straka
José Luis Coronado	Julio E. Morales
Juan Pablo Marroquín	Carlos Menéndez
Evelin García	Iván Salazar
Rolando García	Marisol de Barrios
Alejandro Sánchez	Melvin Dardón
Humberto Gutiérrez	Carlos Corea
Helen de Palmerola	Eduardo Lemus
Marco Villatoro	Karl Jacobs
Carlos Rendón	Antonio Morales
Gabriela Rodríguez	José Luis Díaz
Erick Hernández	Cuitlahuac Baños
Erick Cruz	Federico Yaque Castillo
César Catalán	Miriam de León
Christopher Haase	Maritza Hidalgo de Toledo
Arturo Ordóñez	Carlos Álvarez
Edwin Ramírez	Ana Diéguez
Otto Marroquín	
Andrés Piñol	

La Licda. Maritza Hidalgo de Toledo, Gerente General de EAN Guatemala, inició la reunión a las 09:15 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 solicitó a las personas que se están incorporando al comité por primera vez que se presentaran siendo ellos: Miriam De León de Transmares, Otto Marroquín encargado de las transmisiones seguras de Santo Tomás de Castilla, Marvin Dardón, Marisol de Barrios e Iván Salazar de Portama, Capitán Alejandro Sánchez de la Capitanía de Puertos.

1. Propuesta de procedimientos operativos por Santo Tomás de Castilla:

El Lic. Edwin Ramírez de Santo Tomás de Castilla, realizó una presentación con los diferentes procesos y tiempos que se manejan en las operaciones del puerto relacionadas con la recepción del Manifiesto de Carga Electrónico CUSCAR.

Inició explicando que en el comité se ha acordado que 12 horas antes del atraque del buque se reciba en las diferentes Instituciones involucradas el CUSCAR, ellos proponen que en lugar de 12 horas previo al atraque, se cambie a 12 horas antes del arribo del buque al puerto ya que cuentan con la ETA (Estimated Time of Arrival), y a partir de esta hora se pueden calcular con mayor facilidad las doce horas establecidas.

También recalcó que antes de esas doce horas las Empresas Navieras pueden enviar adiciones, cambios o incluso reemplazo del documento completo, pero después de esas doce horas ya no se aceptará ningún cambio. De esta forma se garantizará que todas las Instituciones involucradas cuenten con la misma información.

En cuanto al manifiesto de exportación, se emitirá el CUSCAR 72 horas después del zarpe del buque, Santo Tomás de Castilla propone que el tiempo de presentación de este documento sea de 24 horas.

El Ing. Baños manifestó que desde el punto de vista de SAT miran positiva la propuesta de las 12 horas antes del arribo del buque, y están de acuerdo en que se unifique fecha y hora del arribo como punto de partida, solamente se debe tener presente que cada Institución debe preparar sus sistemas para que después de transcurrido ese tiempo, ya no se acepten modificaciones al mensaje. Se planteó a las Navieras presentes que analicen dentro de sus sistemas qué implicación les causaría manejar en DTM la fecha estimada de arribo, se debe tener en cuenta que la estructura del segmento no cambia, sino únicamente el código que se está utilizando cambiaría el 137 que se tiene actualmente por el código 132 que indica fecha y hora estimada de arribo. Se espera que durante la próxima reunión puedan informar si les representa algún problema llevar a cabo este cambio dentro de sus aplicaciones.

Después de una amplia discusión del tema por los miembros del comité se acordó que el CUSCAR se recibirá por lo menos 12 horas antes del arribo del buque al puerto, y ya no se aceptarán modificaciones ni adiciones, hasta después de finalizadas las operaciones portuarias.

El Dr. Menéndez de OIRSA expresó que ellos necesitan la información relacionada a los Faltantes y Sobrantes por lo que solicita que los Puertos les hagan llegar el CUSRES con estos datos después de finalizadas las operaciones. Esta información también fue requerida por DOAN.

Se consultó a los puertos cómo saben si un contenedor se puede bajar en el puerto en caso de que no esté contenido dentro del Manifiesto de Carga, el Lic. Ramírez de Santo Tomás de Castilla respondió que se guían por medio del plano de estiba ya que muchas veces los contenedores que no están contenidos en el Manifiesto vienen reportados en los Listados de Carga, pero si sucede que no viene ni en el Manifiesto ni dentro de los Listados, es el representante de la Naviera que se encuentra presente durante las operaciones, quien indica cuál es la carga que se debe bajar.

2. Situación actual para la transmisión electrónica de datos de las diferentes Instituciones involucradas:

Puerto Barrios: El Ing. Villatoro indicó que han estado haciendo pruebas con algunas Navieras, a la fecha todavía les faltan algunos detalles para finalizar su página Web y también están analizando cuál será la mejor forma para asignar las credenciales a sus clientes. El software traductor ha estado funcionando bastante bien e incluso han ayudado a las Navieras a que corrijan varios errores de sintaxis.

Puerto Quetzal: El Ing. Lemus informó que la última reunión que se llevó a cabo en este puerto fue para definir los procedimientos operativos, con el objeto de establecer algunos planes de contingencia, actualmente están en el proceso de que los Navieros reciban su autorización para transmitir electrónicamente con este puerto. Están convencidos que el Puerto ayudará a los Navieros a que usen menos papel en sus transacciones e incluso se está planificando que se les facture electrónicamente. Para el caso de las exportaciones los Navieros entregan listados de carga que son autorizados por SAT.

También están trabajando de cerca con las empresas estibadoras que trabajan en el puerto, para hacerles recomendaciones en cuanto al equipo que deben utilizar así como las medidas de seguridad que deben poner en práctica para reducir el número de accidentes que suceden en el puerto.

Santo Tomás de Castilla: El Lic. Ramírez informó que están recibiendo el CUSCAR y pueden responder CUSRES para identificar errores de sintaxis al 100%. En cuanto a la generación del CUSRES para manejo de firma electrónica están listos en un 90% y para el CUSRES de Sobrantes y Faltantes están preparados en un 80%. La dirección para envío de los mensajes electrónicos se cambió a la siguiente: edifact@empornac.gob.gt

Están preparándose para trabajar con HTTPS y la página que tienen para realizar las pruebas es: www.empornac.gob.gt esperan que a partir de la semana entrante ya esté funcionando formalmente.

OIRSA: El Dr. Menéndez indicó que desafortunadamente todavía están recibiendo el Manifiesto de Carga en papel llevando a cabo sus análisis de forma manual. A la fecha no han tenido acceso a la terminal que les ofreció Puerto Quetzal, por parte de Santo Tomás les habían indicado que posiblemente esta terminal estaría a la disposición de OIRSA dentro de aproximadamente dos meses, sin embargo, considera que para ese tiempo, ya tendrán su propio sistema funcionando.

A la fecha ya está terminada la página Web para OIRSA se espera que a principios de la próxima semana les instalen los certificados de seguridad. Con relación al manejo de CUSRES para llevar a cabo las retenciones y liberaciones, la empresa desarrolladora está trabajando y esperan que dentro de tres semanas puedan iniciar con las primeras pruebas.

También informó que la reunión que estaba programada para el día 27 de junio de 2002 en Santo Tomás de Castilla ya no se llevó a cabo y consultó al Lic. Ramírez que cuándo se celebrará la misma. El Lic. Ramírez indicó que se está planificando la reunión para la primera semana de julio 2002, que la Portuaria emitirá invitaciones y se les hará llegar a todas las Instituciones y empresas que trabajan con este puerto.

El Ing. Lemus de Puerto Quetzal informó que el día de ayer le entregaron acceso a la oficina para colocar las terminales y que desde el día de mañana 03 de julio 2002, ya pueden tener acceso a la terminal.

El Ing. Straka de Maersk consultó que a partir de qué fecha ya no será necesario enviar el Manifiesto de Carga en papel a OIRSA. El Dr. Menéndez respondió que esta semana estarán revisando la terminal y si todo está funcionando correctamente, el personal de OIRSA en Puerto Quetzal estará enviándoles una notificación para darles a conocer la fecha en la que ya no necesitarán el manifiesto en papel.

DOAN: Esperan que el software traductor esté listo dentro de un mes aproximadamente, se notificará a todos electrónicamente la fecha en la cual ya podrán enviar solamente electrónico el Manifiesto de Carga, se les comunicará también la dirección de la página Web de DOAN así como el proceso para la asignación de las claves de acceso.

Capitanía de Puertos: El Capitán Sánchez informó que previo a esta reunión ya habían establecido contacto con las personas de Puerto Quetzal para coordinar la utilización de la pantalla que han ofrecido a la Capitanía mientras desarrolla su propio sistema. En los próximos días estarán estableciendo contacto con las personas de los puertos: Santo Tomás de Castilla y Barrios para definir la forma en la que trabajarán con ellos para recibir el Manifiesto electrónicamente.

3. Procedimiento de Graneles:

Se discutió el procedimiento para el tratamiento de los graneles fluidos como el caso de las petroleras y de los graneles sólidos como los cereales. En la guía de implementación se reporta el peso en kilogramos, sin embargo, para este tipo de carga se pueden manejar toneladas métricas, toneladas cortas y también manejan barriles. La propuesta es que se siga manejando esta información en MEA y que en el FTX se indique la unidad de volumen que se utiliza para la carga, se propuso después de consultar con los puertos que sea la **TONELADA MÉTRICA**.

4. Resultados de las pruebas realizadas durante la última semana:

El Ing. Baños informó que a la fecha quince navieras han estado transmitiendo los manifiestos de carga electrónicamente y de estas, cinco ya han obtenido firma digital de aceptación, con el resto se están revisando los errores y se espera que pronto todas puedan obtener la firma electrónica. Adicionalmente, informó que en algunos casos, se han detectado algunos errores nuevos que estarán siendo codificados en los próximos días para actualizar los catálogos de errores. También solicitó a las navieras que envíen los manifiestos de todos los tipos de carga que mueven recurrentemente para garantizarse que los sistemas están totalmente listos para recibir información de todo tipo de mercaderías. La meta es que para el 15 de julio de 2002, estén trabajando electrónicamente con la mayoría de las navieras.

Adicionalmente, el Ing. Baños indicó que es muy importante que todas las Instituciones involucradas en el proceso generen un sistema de contingencias para saber exactamente qué hacer cuando una de las Entidades no cuente con el sistema, y cómo se coordinará el trabajo bajo estas circunstancias. Se espera trabajar este punto durante la siguiente reunión con las ideas aportadas por todas las entidades involucradas.

Adicionalmente, el Ing. Baños informó que se modificó la dirección del “sender” de los mensajes de respuesta CUSRES de SAT: webmaster@sat.gob.gt y de esta forma esperan que ya no se presenten más casos de Navieras que no reciban el CUSRES. También el Ing. Baños indicó que el “time out” que se presentó en la página de SAT durante esta semana, fue debido a que estuvieron haciendo algunos cambios para garantizar el entorno de seguridad con el que debe trabajar la página, ya que cuentan con una compañía de auditoría que constantemente está realizando pruebas para asegurar los sistemas de seguridad de la misma.

Maersk: El Ing. Straka expresó con mucha satisfacción que realizaron muchas pruebas de intercambio y que a la fecha ya están transmitiendo todos los manifiestos electrónicamente, es más, lo han hecho de esta forma desde la fecha prevista 16 de junio de 2002.

Centrans: El Ing. Gutiérrez informó que han estado transmitiendo varios manifiestos en forma electrónica y han recibido respuestas por parte de SAT y de los puertos, están afinando algunos detalles internos para transmitir al 100%.

APL: El Ing. Méndez indicó que en APL desarrollaron un sistema y estuvieron enviando pruebas a SAT y a Puerto Barrios, recibieron respuestas, pero decidió su casa matriz que el desarrollo lo van a realizar en Atlanta, por lo que están en comunicación con ellos y esperan que para el 15 de julio 2002 puedan transmitir el manifiesto electrónicamente.

Atlapac: El Ing. García, mencionó que se está incorporando en este proceso y que debe iniciar todo lo que el resto de empresas ya han avanzado, adicionalmente consultó que pasa si un barco busca una agencia que haga el trámite de presentación de los manifiestos y no cuenta con este sistema electrónico y también consultó que en qué momento se incluirán el ATC y los DTI al proceso. El Ing. Baños respondió que a partir de la fecha en la que se

publicó el acuerdo en el Diario Oficial, todos los Agentes Navieros están obligados a generar la información del Manifiesto de Carga en forma electrónica, esto está amparado en el CAUCA. Indicó que cualquier agencia que opere un barco Charter debe hacer la transmisión electrónica. Con relación al manejo de los ATC y DTI indicó que es la intención de SAT que en forma conjunta con el Comité, se inicie el análisis del mensaje CUSDEC para el manejo de estos documentos a partir del 01 de agosto de 2002.

Como fue el caso de los mensajes que ya se tienen desarrollados a la fecha, se presentará una guía modelo sobre la cual se hará el análisis correspondiente para definir la guía final de implementación de estos documentos.

Crowley: El Lic. Hernández expresó que se sienten muy satisfechos en su compañía por el avance que ha logrado el Comité, indicó que ya no son pruebas lo que se ha enviado a las Instituciones, sino, son datos reales de los barcos que están ingresando al país. Durante las últimas transmisiones se detectaron tres errores de sintaxis las cuales fueron corregidas y ya se obtuvo la firma electrónica. Adicionalmente, indicó que están a la orden para cualquier otro documento o mensaje que se requiera transmitir en forma electrónica.

Portama: El Ing. Salazar expresó que están sorprendidos por el avance que lleva el comité y que le entristecía comunicar que ellos están en un total atraso, no tienen nada listo, el día de hoy se están incorporando y están buscando la asesoría por parte de EMPORNAC, SAT y EAN Guatemala.

Chiquita: El Ing. Catalán informó que durante esta semana han estado trabajando con el sistema paralelo: papel y electrónico, ya esta semana inician únicamente con la transmisión electrónica e indicó que han recibido respuestas por parte de los puertos Quetzal y Barrios.

Coirsa: El Ing. Rendón informó que su empresa está trabajando con un sistema desarrollado por su casa matriz, el servidor se encuentra fuera del país, ya han realizado varias pruebas y la que están por hacer es incluyendo la firma digital, esperan que esto esté listo a más tardar en una semana. También considera que con el cambio que realizó SAT en la dirección de su correo, ya puedan recibir el CUSRES.

5. Comentarios a Lloyd's Register:

Con relación a este punto únicamente se indicó que de acuerdo a lo establecido durante la última reunión del Comité, las Agencias navieras cuentan con accesos para conseguir el LR de los buques que ingresan al país y que este campo es Mandatorio en los mensajes CUSCAR y CUSRES.

6. Puntos Varios:

Aster Computadoras: El Ing. Marroquín indicó que él está en la fase de pruebas con varias Navieras y se ha presentado la inquietud que si un barco trae carga suelta en cubierta en dónde se puede indicar el SGP que corresponde a este tipo de carga. El Ing. Baños indicó que cuando en el segmento EQD se reporta el código AI que indica que la carga viene en un compartimiento del barco, es decir la carga suelta, no se utiliza el segmento SGP.

OIRSA: El Dr. Menéndez expresó que es muy importante que las Navieras tomen nota que mientras no cuente esta Institución con un sistema de recepción electrónica de información deben seguir enviando el Manifiesto de Carga en papel.

Fecha máxima para poder enviar el manifiesto en papel a SAT: Se consultó al Ing. Baños si existía algún tipo de sanción económica para los Navieros que al 15 de julio no estén listos para enviar el manifiesto de carga en forma electrónica, el Ing. Baños respondió que no existe ninguna sanción monetaria, sin embargo, el que no pueda enviar electrónicamente

el Manifiesto de Carga, no puede operar. Sin embargo, agregó que quienes necesiten prórroga deberán dirigir una carta razonada de solicitud de prórroga al Lic. Roberto Diéguez, Jefe de Operaciones de SAT.

Listados de Carga y Descarga: El Ing. Straka de Maersk, consultó a SAT si ya no será necesario enviarle los listados de carga de exportación a SAT, si bastará únicamente con el CUSCAR de exportación. El Ing. Baños indicó que la respuesta a esta interrogante la tendrá lista para la próxima reunión. El Ing. Straka expresó que si se llegaran a trabajar los listados, de la SAT, que se considere el mensaje COPRAR (que está siendo analizado por los puertos y varios miembros del comité) ya que este mensaje maneja la misma información. El Ing. Baños mencionó que ya cuentan con una copia de esta guía y la están analizando, en la siguiente reunión dará la respuesta.

7. Fecha de la próxima sesión:

Se acordó que la próxima reunión se llevará a cabo el próximo martes 16 de julio de 2002, se les indicará el lugar vía correo electrónico.

La Licda. de Toledo, agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 12:35 horas.