

**MINUTA #56 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el Salón Marfil del Hotel Clarion Suites
El 03 de septiembre de 2002**

ASISTENTES:

Juan Carlos Palma	Julio E. Morales
Byron Méndez	Carlos Menéndez
Allan Gamboa	Marisol de Barrios
Mario Reynoso	Carlos Corea
Juan Pablo Marroquín	Federico Yaque
Helen de Palmerola	Eduardo Lemus
Raúl Morales	José Antonio Morales
Carlos Luis Rendón	César A. Cordón
Alfonso Callejas	Darío Sigüenza
Gabriela Rodríguez	Estuardo Solórzano
Erick Cruz	María Elena Lou de Solórzano
César Catalán	Leonel Cordón
Arturo Ordóñez	Cuitlahuac Baños
Edwin Ramírez	Leo García
Andrés Piñol	Erick Chacón
Patrick Straka	Carlos Álvarez
Aída de López	Elmer Espina
Ana Diéguez	Mónica Arriola

Ana Diéguez, inició la reunión a las 10:00 horas, dando la bienvenida a los asistentes. A continuación se dio lectura al acta de la reunión anterior, habiendo sido aprobada sin modificaciones, seguidamente se procedió a dar lectura a la Agenda propuesta a la cual se le agregó el siguiente punto: a) Manejo de DTI.

1. Situación actual para la transmisión electrónica de datos: a) Portuarias; b) SAT; c) DOAN; d) OIRSA; e) Capitanía de Puertos.

a. Puerto Quetzal:

Eduardo Lemus informó que se presentó un problema en el Puerto ya que se retuvieron unos contenedores porque el Manifiesto de Carga fue presentado fuera de tiempo. Por esta razón el Gerente del Puerto recibió una carta en donde las Navieras afectadas le manifestaron que SAT permite que se le entregue la documentación en copia dura hasta 12 horas antes del arribo del buque y que el Puerto no estaba actuando correctamente, ya que únicamente reciben el manifiesto en papel 24 horas antes del arribo del buque y hasta 12 horas antes del arribo, únicamente cuando se envía por medios electrónicos.

Adicionalmente, indicó que en el puerto se llevó a cabo una reunión con las Agencias Navieras en donde se les explicó a todos, que 24 horas antes del arribo del buque, debe ser entregado el Manifiesto de Carga en papel, esto se convirtió en un problema serio ya que incluso representantes de la Asociación de Navieros de Guatemala, se han comunicado con las autoridades del puerto para quejarse de esta situación.

Sin embargo, es importante recalcar que en este Comité de Trabajo se determinaron los tiempos que se les están dando a conocer a las Navieras y fue un acuerdo entre todas las Instituciones involucradas y Navieras participantes y COIRSA que ha estado presente en las reuniones fue precisamente una de las Navieras que se quejó ante las autoridades del Puerto.

Finalmente, Eduardo Lemus expresó que le gustaría que las Instituciones involucradas y especialmente las que tienen a su cargo llevar a cabo las retenciones, se pronuncien al respecto para que se llegue a un acuerdo final, y si se tienen que replantear los tiempos que también se haga de forma conjunta.

Relacionado con el funcionamiento del sistema en el puerto indicó que la semana pasada tuvieron un “time out” de la página, pero ya está funcionando y también ya hicieron llegar los CUSRES de Sobrantes y Faltantes a SAT.

Con relación al tema de la entrega de los documentos está establecido que hasta doce horas antes del arribo del buque se debe enviar el Manifiesto de Carga “electrónicamente” hacia todas las entidades involucradas: SAT, Puerto, OIRSA, DOAN y Capitanía de Puerto. Si por alguna razón las Navieras tienen que entregar el Manifiesto de Carga en papel hacia alguna de las entidades excepto a SAT, que no recibe manifiestos en copia dura se debe hacer con 24 horas de anticipación previo al arribo del buque al puerto.

Se acordó que se coordinará una reunión para finales del mes de septiembre, en la que se invitará a todas las Navieras para reconfirmarles los tiempos en los que se debe manejar la información requerida por todas las Instituciones involucradas en el Comercio Internacional, esta reunión la coordinará EAN Guatemala.

b. Empresa Portuaria Santo Tomás de Castilla:

Edwin Ramírez informó que se están llevando a cabo los intercambios en paralelo (papel y electrónico) en el Puerto, lamentablemente no han podido recibir el mensaje CUSCAR por parte de todas las Agencias Navieras que trabajan con este puerto.

Han podido llevar a cabo las verificaciones de información únicamente con los mensajes enviados por: Crowley, Tamarco y Cía. Holandesa de Comercio; la intención que tienen en el puerto es que las personas que van a trabajar con la información que se recibe automáticamente, puedan validar que es la misma que se recibe en papel. El paralelo les está ayudando para que el personal corrobore que es la misma información y se vaya acostumbrando al proceso automático.

Con relación a la entrega de las credenciales para utilizar la página HTTPS, Edwin Ramírez indicó que se enviaron por medio de correo electrónico a la dirección registrada del Representante Legal de la Empresa el sábado pasado. También indicó que cuando ya tengan los pines de acceso que el paralelo lo lleven a cabo con la credencial que ya se les fue asignada y no con el pin de prueba.

Adicionalmente, indicó que con relación al manejo del mensaje CUSCAR, existen algunas consideraciones que todavía falta por definir dentro del software traductor y que se reunirán el día de hoy por la tarde los tres puertos para afinar los detalles.

c. COBIGUA:

Raúl Morales informó que con relación al desarrollo del HTTPS continúan como en la última reunión; ya que los cambios de la corporación en todo el mundo siguen adelante y están a la espera de la mejor solución para el desarrollo de su página Web.

Sin embargo, las solicitudes para el trámite de credenciales ya se les entregó a la mayoría de navieras e incluso a varias que no trabajan actualmente con este puerto.

Adicionalmente, informó que la semana pasada tuvieron la visita de OIRSA, quienes solicitaron la confirmación por parte de COBIGUA de apoyarlos para que se les otorgue acceso al sistema del Puerto y llevar a cabo las retenciones y liberaciones directamente dentro del sistema. Actualmente, COBIGUA está trabajando para finalizar la herramienta y esperan que dentro de dos semanas ya esté lista y se la puedan compartir no solo a OIRSA, sino también a DOAN y a la Capitanía de Puerto.

Expresó que tienen algunos problemas con el software traductor en cuanto al mapeo de la carga general, por lo que hoy por la tarde se reunirán con Infoexpress.

d. SAT:

El Ing. Baños informó que los técnicos de SAT han apoyado a seis Navieras más en el transcurso de estas dos semanas ya han adquirido firmas de aceptación. A la fecha 22 Navieras están recibiendo firma electrónica, no todos están transmitiendo periódicamente, sin embargo, consideran que en el transcurso de esta semana tendrán que regularizar su situación.

Se reportaron algunas dudas de cómo se deben manifestar los vehículos y quedan algunas dudas de cómo se puede mejorar este reporte.

Se definirá una fecha en la cual se modificará el validador por parte de SAT para manejar no sólo el peso en el segmento MEA del Sub Grupo 14, sino también otros códigos para identificar la mercancía que viene a bordo. Este cambio no se ha implementado y todavía se requiere que en este segmento se reporte solamente el peso.

A través de EAN Guatemala, se generará la propuesta para manejar el segmento MEA, esto no implica ningún cambio para las Navieras que no manifiestan vehículos.

El cambio dentro del sistema de SAT se llevará a cabo aproximadamente dentro de dos semanas para aceptar dentro de MEA, volumen, peso, vehículos, etc.

Adicionalmente, se generará un ejemplo, con datos para que algunas navieras que reportan motor, vin, número de chasis, etc., cuenten con una orientación gráfica de cómo se deben manifestar los vehículos.

Adicionalmente, indicó que SAT por medio del Lic. Roberto Diéguez, llevará a cabo una reunión con las Navieras en donde se plantearán muchos de los asuntos de trabajo y dentro de los temas de la agenda, se encuentran los tiempos de cumplimiento para la entrega de la información a las Instituciones.

e. DOAN:

Carlos Corea informó que ya recibieron papelería de varias Navieras para el trámite de las credenciales, sin embargo, les hace falta aproximadamente la mitad de las Navieras por lo que les solicitó que las que faltan lo hagan lo más pronto posible.

Adicionalmente informó que con el software traductor tuvieron un problema, por lo que solicitan una prórroga para iniciar el 16 de septiembre de 2002 con las pruebas de intercambio electrónico.

f. OIRSA:

Julio Morales indicó que se llevó a cabo el cambio de servidor y que la página ya está implementada y ya se pueden empezar a hacer pruebas. Comentó que únicamente han recibido la solicitud de credenciales por parte de 6 Navieras y una Portuaria.

El día miércoles 04 de septiembre 2002, empiezan a hacer las pruebas con Puerto Quetzal, la siguiente semana si todo resulta de acuerdo a lo planificado, iniciarán las pruebas con Santo Tomás de Castilla.

Adicionalmente, indicó que el Dr. Menéndez estuvo en Santo Tomás de Castilla y en Puerto Barrios COBIGUA, para solicitar el apoyo de estos puertos ya que las

comunicaciones con estos puertos todavía son por medio telefónico. El día de ayer, ya se les autorizó la contratación de Internet para comunicarse con los puertos.

2. Esquema Global de Contingencias:

a. SAT:

El Ing. Baños presentó el Esquema Global de Contingencias que ha diseñado La Superintendencia de Administración Tributaria SAT para el Intercambio electrónico de los Manifiestos de carga:

Las Instituciones involucradas son: •Agencias Navieras; Aduanas Marítimas del país; Entidades Portuarias; Instituciones Cuarentenarias; Antinarcóticos; Capitanías de Puertos. En el primer escenario la Agencia Naviera no puede generar el mensaje directamente desde su sistema, entonces las Aduanas más cercanas contarán con kioscos de Internet, en donde las Navieras podrán desarrollar el mensaje, estos kioscos estarán listos aproximadamente en mes y medio.

El siguiente escenario es cuando falla el Servidor Central. En este caso cuentan con un Cluster que tiene un espejo lo que le permite tener alta disponibilidad de comunicación.

Si faltara la comunicación: Entre el servidor central de SAT y Aduanas, se cuenta con enlaces redundantes dobles en los tres puertos y también en el Express Aéreo y en la Aduana que colinda con México: Tecún II.

Finalmente se habló de la caída de un servidor local, esta situación es menos difícil, ya que se cuenta con redundancia en cada Aduana.

El sistema SIAG, tiene 3 esquemas de funcionamiento:

- ⇒ Esquema Normal.
- ⇒ Esquema Alterno.
- ⇒ Esquema Contingente.

El esquema normal es cuando existe enlace de datos entre la aduana y SAT central, si dejara de existir este enlace el sistema deberá conmutarse hacia el esquema alterno, en el cual podrá trabajar tomando únicamente cierta información local.

El tercer esquema, contingente, es cuando fallan los servidores locales y debe trabajarse únicamente con una PC que contiene base de datos con información suficiente para seguir funcionando, como servidor “*stand alone*”, este mismo esquema será utilizado en las aduanas donde no exista enlace dedicado.

Patrick Straka de Maersk, expresó que la redundancia tanto en enlaces como en servidores es muy importante y felicitó a SAT por el desarrollo que han obtenido, seguidamente consultó si cuentan con sistemas de “back up”, el Ing. Baños respondió que manejan dos tipos de respaldo uno en línea y otro que lo hacen la semana siguiente de transcurridos los eventos. Estos respaldos estarán ubicados en bóvedas de seguridad en lugares distintos.

También se debe tomar en cuenta que si por parte de la Naviera no se pueden generar los datos, se asume que por lo menos existe algún listado de contenedores, con el país de origen y peso, de forma tal que se pueda generar esta información en forma automática. Es decir, se definirá un grupo de información mínima que permita manejar la información alimentando una plantilla de captura de datos. Para SAT los campos básicos que deben estar presentes son: número de contenedor; peso; país de origen y destino. Para la próxima semana todas las Instituciones plantearán los campos de datos básicos que necesitan para trabajar en caso de que la Naviera no pueda cumplir con el envío de la información electrónica con todos los campos de datos definidos en la guía de implementación.

Sin embargo, se discutió que para el caso de las dos entidades que llevan a cabo tanto retenciones como liberaciones, será necesario que trabajen en paralelo: en forma electrónica y en papel mientras se maduran los sistemas y luego se analizará la forma de mejorar la situación del intercambio de estos estatus de la carga.

b. DOAN:

Carlos Corea presentó el plan de Contingencias de Dicha Institución, basado en los siguientes puntos:

1. Se solicita a las navieras el listado de manifiestos por escrito antes del atraque del buque.
2. Se realiza la selección en base a los documentos en papel.
3. Se envía por medios físicos a la naviera o su representante una copia escrita ya sea en impresión en PC o a mano, de los contenedores que van a ser sujetos de una revisión por parte de DOAN.
4. Verificación física al costado del buque de operaciones de descarga.
5. La agencia naviera se encarga de hacer todos los trámites necesarios para el pago de impuestos a SAT.
6. En caso de requerir Revisión por parte de DOAN y SAT se envía el contenedor a rampa de DOAN y se solicita presencia de un Representante de SAT.
 - a. El mismo caso se aplicará cuando se converja en Revisión con OIRSA.
7. Apertura de contenedores con presencia de Rep. de Naviera, SAT, Portuaria, DOAN y PSP.
8. Inspección de contenedores máximo 04 hrs.
9. En caso de encontrar droga o mercadería no declarada se avisa al MP o SAT.
10. Se inicia el proceso de Decomiso.
11. Si todo está en orden se libera el contenedor por medio de una nota similar a la que se usa actualmente.
12. Se coloca marchamo de Revisión.
13. Finalizada la operación se envía una nota de liberación a SAT, Portuaria y Navieras.

Carlos Corea expresó que si el sistema falla, DOAN necesitará la documentación en papel, sin embargo, indicó que tendrán enlaces dedicados con los puertos, si fallaran las computadoras tienen formatos ya desarrollados para ingresar los datos de un contenedor y enviarlos físicamente.

También indicó que con relación al manejo del Rojo en conjunto con SAT, todavía está en proceso de discusión y de definición con SAT.

Se acordó que el resto de las Instituciones que no presentaron sus planes de contingencia lo harán durante la siguiente reunión.

3. Puntos varios:

Manejo de DTI: Aída de López de Maersk, informó que para el caso de la carga que va a San Salvador, la Aduana de El Salvador les ha proporcionado un PIN de acceso para que entren a su página de Internet y que ingresen los datos del DTI de la carga que se dirige a ese país.

El Ing. Baños indicó que se comunicará con el Ing. Ángel López de El Salvador para coordinar la forma en la que se estará intercambiando la información entre las Aduanas.

Reunión con Navieros: Se presentó la idea de que se lleve a cabo una reunión con los señores miembros del Comité y con las Agencias Navieras que no participan activamente en el mismo, para dar a conocer el procedimiento completo del intercambio, así como las decisiones que se han tomado en cuanto a procedimientos y tiempos de entrega. Esta reunión se programará para finales del mes de septiembre o para la primera semana de octubre y la coordinará EAN Guatemala.

Fecha de la próxima sesión:

Se acordó que la próxima reunión se llevará a cabo el martes 17 de septiembre de 2002, por correo electrónico se les indicará el lugar. Finalmente, Ana Diéguez agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 13:15 horas.