

**MINUTA #58 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el Salón Marfil del Hotel Clarion Suites
El 01 de octubre de 2002**

ASISTENTES:

Juan Pablo Marroquín

Rolando García

Helen de Palmerola

Rossana Linares

Carlos Luis Rendón

Herbert Silvestre

Gabriela Rodríguez

Patrick Straka

Francisco Arreaza

Carlos Menéndez

Julio E. Morales

Iván Salazar

Marisol de Barrios

Federico Yaque Castillo

José Antonio Morales

César Cordón

Víctor Monroy

Ana Diéguez

Augusto Sigüenza

Cuitlahuac Baños

Estuardo Solórzano

María Elena Lou de Solórzano

Luis F. Chacón

Evelin García

Lesbia de Rodríguez

Aída de López

Byron Méndez

Julio Fuentes

Alfonso Callejas

Alfredo Herrera

Raúl Morales

Maritza Hidalgo de Toledo

Carlos Álvarez

Mónica Arriola

Elmer Espina

La Licda. Maritza Hidalgo de Toledo, inició la reunión a las 09:55 horas, dando la bienvenida a los asistentes. A continuación se dio lectura al acta de la reunión anterior, habiendo sido aprobada con la siguiente modificación: por parte de COBIGUA, Raúl Morales expuso que inicialmente se había pensado en tomar la idea del kiosco para la transmisión de los manifiestos por parte de las Navieras, sin embargo, lo han analizado en la compañía y lo ven con cierto margen de riesgo. Por lo que plantean que las Navieras envíen el manifiesto por medio de un disquete, COBIGUA lo escaneará para eliminar peligro de virus y luego lo cargarán dentro de su base de datos. Seguidamente se procedió a dar lectura a la Agenda propuesta, a la cual Patrick Straka de Maersk solicitó que se agregaran dos puntos: a) Plan de contingencia de Maersk, y b) Pago adelantado por aspersión a OIRSA.

1. Fecha para la finalización de los proyectos de automatización por parte de las diferentes Instituciones involucradas.

a. Transmares:

Informaron que ya están transmitiendo sin problemas el mensaje CUSCAR.

b. APL:

Byron Méndez informó que están transmitiendo sin problemas a SAT, solamente les falta las pruebas con OIRSA y DOAN. Indicó que en el caso de COBIGUA hicieron una pausa en las transmisiones, pero esta semana iniciarán nuevamente.

c. Tramarco:

María Elena de Solórzano indicó que están transmitiendo sin problemas a SAT y a Santo Tomás de Castilla, únicamente están pendientes de las pruebas correspondientes para OIRSA y DOAN.

d. Seaboard Marine:

Estuardo Solórzano expresó que ya están transmitiendo desde Santo Tomás de Castilla, ya son las personas del puerto las que se comunican directamente con las autoridades de SAT y del Puerto y también están pendientes de las pruebas con las demás dependencias.

e. Presersa:

Alfredo Herrera informó que no tienen ningún problema y están ya funcionando en los tres puertos: Santo Tomás de Castilla, Puerto Barrios y Puerto Quetzal.

f. Compañía Holandesa de Comercio:

Herbert Silvestre indicó que dentro de su empresa ya están establecidos los sistemas y están operando sin problemas, lo que considera que se debe agilizar es el CUSRES por parte de los puertos.

g. MAGA:

Francisco Arreaza expresó que en representación de su Institución está como observador de todo el proceso.

h. OIRSA:

Julio Morales informó que tienen ya instalado el software en los tres puertos, sin embargo, hasta el día de hoy ya no recibieron ninguna solicitud adicional a las diez que ya han requerido las claves de acceso para el HTTPS de OIRSA. Adicionalmente, indicó que la empresa que está desarrollando el software ha realizado pruebas con los mensajes que han generado otras empresas y así llevar a cabo la corrección de cualquier error. A la fecha ya solicitaron sus credenciales para las páginas de SAT y de Santo Tomás de Castilla, pero no las han recibido.

i. SAT:

El Ing. Baños indicó que como parte del plan de avance sobre el manifiesto de carga, ya más del 97% de las Navieras están transmitiendo electrónicamente, esto contribuye a que en un plazo de tres semanas se empiece a activar el segundo módulo para validar las declaraciones aduaneras con los manifiestos de carga enviados por las navieras.

Esto significa que en una declaración aduanera no pueden aparecer contenedores que no estén manifestados. La naviera debe transmitir el manifiesto a SAT y el agente aduanero puede efectuar la declaración de la carga.

El sistema validará la información del conocimiento de embarque y los valores reportados dentro de la póliza, se compararán contra el manifiesto de carga, adicionalmente, este proceso permitirá llevar un control de las entradas y salidas en los módulos de selectivo; llevando un control de los contenedores que han llegado, que se encuentran en los puertos y los que han salido.

Como parte de la información que se validará se encuentra el GLN que será obligatorio, a la fecha únicamente son tres las navieras que no disponen del mismo.

Después instalarán los módulos para conectarse con DOAN y OIRSA. Actualmente están capacitando a las personas en los puertos.

Adicionalmente, en este foro se han manejado no solo los aspectos informáticos, sino también los de procedimientos, desde el punto de vista de todo el sistema que se está generando, cree que es muy importante ventilar en este mismo foro todo lo que es procedimiento de pagos a las instituciones involucradas, ya que todo el esfuerzo y la

inversión que se ha llevado a cabo como un “supra-sistema” se puede quedar desempleado, por los retrasos que se pueden ocasionar.

j. Crowley:

Gabriela Rodríguez informó que la semana pasada, se instaló el software en Santo Tomás de Castilla. Adicionalmente indicó que no han recibido firma de aceptación de los mensajes por parte del Puerto, después que han recibido firma de SAT. Expresó que la información se manejará en Guatemala y en el puerto.

k. Maersk:

Patrick Straka informó que no han tenido ningún problema con las transmisiones que hacen a SAT. En Puerto Quetzal falta empezar a transmitir en vivo. También indicó que están pendientes de recibir los PIN de acceso de OIRSA, DOAN y Puerto Barrios y que desde hace tiempo entregaron las solicitudes correspondientes con estas instituciones. Están transmitiendo actualmente los manifiestos desde la capital, la semana entrante estarán transmitiendo directamente desde los puertos.

l. Atlapac:

Rolando García informó que están transmitiendo a las Instituciones que corresponden. Con relación a OIRSA no han obtenido el PIN de acceso para la página de esta institución. Indicó que durante la última reunión se comentó también que estaban a la espera de esta credencial de acceso.

Adicionalmente, indicó que en Puerto Barrios como en la SAT de Barrios, no tiene implementado el manejo de BL para carga suelta, por lo que tuvieron que pagar una multa por haber presentado el manifiesto de esta forma.

El Ing. Baños indicó que a raíz de este problema se generará una capacitación para el personal de SAT en los puertos, porque no sabían en dónde buscar la información y esto está causando muchas molestias. La próxima semana saldrá una comisión técnica para retomar estos problemas, capacitar al personal y evitar así problemas para las navieras.

m. Puerto Quetzal:

Federico Yaque indicó que están trabajando con varias navieras electrónicamente, aunque siguen con el paralelo. Se trabajará con las dos formas por un tiempo más. También indicó que piden disculpas porque el software traductor no genera la firma electrónica. Adicionalmente, se comunicó que cuando tengan algún problema con la transmisión se pueden comunicar de 08:00 a 16:00 horas al teléfono 881 1005 al 07 a la extensión 539. Después de las 16:00 horas, pueden comunicarse a los mismos teléfonos con el encargado de radio y decirle que los comunique con el encargado de las transmisiones.

La Licda. de Toledo expresó que se había ya acordado que enviarían todas las instituciones a EAN Guatemala un directorio de las personas encargadas y los teléfonos en los cuales se les puede ubicar. No se ha recibido ninguna comunicación, por lo que les solicitamos que a la brevedad por correo electrónico lo envíen para poder distribuirlo a todos los miembros del comité.

n. Centrans e Intermar:

Helen de Palmerola informó que han estado transmitiendo los manifiestos a SAT sin problemas, sin embargo, cuando se envían a Puerto Quetzal el CUSRES lo reciben hasta tres horas después. También tuvieron un problema con la transmisión de un manifiesto ya que los cambios del MEA que se habían acordado para después del 04 de octubre, ya están de alta en el puerto y les generó un error.

o. Bandegua/Portama:

Están ya listos y transmitiendo, desde hace cuatro o cinco semanas no han tenido mayores problemas, solamente que al recibir dos BLs con un mismo contenedor el programa no lo valida y le genera error.

El Ing. Baños le solicitó que enviara una copia del mensaje con la respuesta que le genera para revisar cuál es el problema que se está presentando.

p. COBIGUA:

Raúl Morales indicó que han estado recibiendo la información sin mayores problemas, sin embargo, piden disculpas porque no pueden enviar la firma de respuesta en forma automática por un problema en el software traductor que están arreglando en el corto plazo. Mientras tanto, están enviando la respuesta en un “attachment” de correo electrónico. También informó que aproximadamente dentro de dos semanas estarán finalizando la página segura, una vez finalizada procederán a la creación de las credenciales para los diferentes usuarios y se las estarán haciendo llegar a las empresas que ya lo han solicitado.

q. DOAN:

Debido al paro que se suscitó en la carretera de Santo Tomás de Castilla para Guatemala, Carlos Corea no pudo asistir, y Juan Pablo Marroquín, quien está desarrollando el esquema tecnológico para el intercambio de los manifiestos de carga en esta institución, indicó que ya se envió el PIN para acceso a la página a las navieras que lo habían tramitado. Las navieras que no lo han recibido que por favor envíen un correo electrónico a DOAN.

Adicionalmente, indicó que ya puede enviar el Manifiesto Electrónico directamente a DOAN de cada puerto, solamente que tengan mucho cuidado de colocar el GLN adecuado, adicionalmente informó que en el transcurso de la semana la respuesta al manifiesto quedará totalmente automatizada.

El Ing. Baños consultó cómo se han programado las pruebas, Juan Pablo Marroquín, respondió que por el momento se pueden llevar a cabo un paralelo: electrónico y papel y después de un tiempo que será definido por DOAN se trasladará únicamente a automático.

2. Problemas encontrados en la transmisión del Mensaje CUSCAR:

Raúl Morales de COBIGUA expresó que en Puerto Barrios y se imagina que en Puerto Quetzal, pueden tener el siguiente problema: dentro de la base de datos los manifiestos de carga tienen una llave única del manifiesto, GLN, fecha y luego entra la información. Están encontrando problemas porque si el día de hoy se recibe un manifiesto de carga y mañana envían una adición, el software traductor lo encuentra y si no mira la misma fecha de transmisión del mensaje original lo tomará como otro manifiesto, por esta razón quiere saber si en el segmento DTM para las adiciones se puede manejar la fecha original en la cual fue enviado el manifiesto.

El Ing. Baños expresó que la fecha no debería ser utilizada como llave, la opción recomendada sería que dentro del sistema a cada adición se le agregara un correlativo y no se altera la fecha en la que se está transmitiendo ya que la fecha incluso le permitiría ver el número de adiciones realizadas, y en qué fecha y hora se están agregando al manifiesto original.

Federico Yaque Castillo, indicó que en Puerto Quetzal se crearán tablas con datos actuales e históricos en los que estarán trasladando la información.

3. Puntos Varios:

a. Plan de Contingencia Maersk:

Patrick Straka informó que dentro de su compañía están contemplando fallas en tres áreas:

- ⇒ Obtención de la información.
- ⇒ Generación del mensaje.
- ⇒ Transmisión

En cuanto a la obtención de la información, lo que puede pasar es una falla del sistema global, en este caso se cuenta con el apoyo de la casa matriz en Copenhague quienes cuentan con sistemas de back up para solventar este tipo de problemas. Adicionalmente, cuentan con otros sistemas en los que tienen información sobre los manifiestos de carga y de los contenedores en donde pueden obtener información mínima para la generación del “mini- CUSCAR”.

También cuentan con otras oficinas en la región, quienes les pueden dar la información necesaria. Si fuera el caso que el servidor fallara, tienen cinco proveedores de back up, tres en la capital y uno en cada uno de los Puertos (Quetzal y Santo Tomás de Castilla).

Con relación a la generación del mensaje, dependen del “Server” que está en SQL, del cual tienen un back up y también la posibilidad de reinstalar el SQL en otra máquina. En otro caso la aplicación que genera el mensaje puede fallar, para el efecto cuentan con un back up del programa fuente y lo pueden reinstalar. Este software lo tienen instalado en tres oficinas diferentes y también se cuenta con el soporte de Infoexpress como proveedor del programa.

Finalmente, indicó que en caso extremo se puede generar manualmente el “mini-CUSCAR”.

En cuanto a las fallas que se puedan dar por transmisión, cuentan con una LAN local, es decir una Intranet de Maersk, si falla tienen el back up por satélite y tienen otras oficinas en la región, que pueden darles el soporte. También cuentan con una conexión a Internet privada que pueden utilizar, finalmente indicó que tienen redundancia de back up servers.

b. Pago anticipado por aspersión a OIRSA

Patrick Straka expresó que se habló del pago anticipado por la aspersión externa de contenedores y hubo reacciones por parte de algunas navieras y por parte de la Gremial de Navieros para que el tema no se hablara en la reunión de EDI.

Sin embargo, dijo Patrick el tema surgió porque esto facilitaría para que OIRSA libere automáticamente todos los contenedores y únicamente se retengan los que son de interés de aspectos cuarentenarios.

Consultó al Dr. Menéndez con relación al punto y el Dr. Menéndez expresó que ellos ven con tristeza y preocupación que la convocatoria no recibió la acogida esperada, ya se habían hecho las gestiones administrativas para que vinieran a la reunión las personas adecuadas, concretamente lo que les queda es aplicar los reglamentos establecidos y que todos los equipos que no hayan hecho efectivo el pago por la aspersión quedarán retenidos, dentro de todo el sistema esto redundará en atrasos para el despacho de la mercadería. Del total de la carga entre el 70 y 80% se liberaría de inmediato eso beneficia a la naviera, no consideran que sea ningún entorpecimiento a sus funciones.

Patrick Straka indicó que lo que considera es que la idea de las navieras es tratar de buscar la forma en la cual este pago le corresponda al cliente, pero hay que ser claros que las consecuencias son los retrasos. Considera que es un punto que se debe retomar con mayor profundidad y que se haga la reunión en la Gremial de Navieros.

Herberth Silvestre expresó que la resistencia a tratar el tema se debe a que en este foro no están representados la mayoría de personas de carácter ejecutivo, lo que se necesita es que

se convoque una reunión con las personas que toman las decisiones con relación a efectuar pagos.

El Ing. Alfonso Callejas indicó que la Comisión Portuaria Nacional está bastante resentida por la respuesta que envió la Asociación de Navieros. Informó que como Comisión Portuaria se hicieron todas las diligencias correspondientes, para que los gerentes de los puertos hicieran sus consultas a las autoridades de ambos puertos. Después de hacer las consultas pertinentes están de acuerdo en hacer la retención para quienes no lo están haciendo en los puertos Quetzal y Santo Tomás de Castilla, una vez exista consentimiento por parte de los Navieros.

Adicionalmente manifestó que considera que OIRSA debe retomar este tema y no está considerando el entorpecimiento que generaría este procedimiento de retención de todos los equipos. También indicó que COBIGUA ya cobra este servicio a las navieras que trabajan en dicho puerto, por lo que no encuentra razón de la nota que se envió con relación a este tema. Finalmente indicó que EAN Guatemala ya no convocará a esta reunión y lo que hará la Comisión es nuevamente contactar a las autoridades de los puertos y se tratará de coordinar esta reunión.

Víctor Monroy de Transmares, indicó que la reunión se debe convocar a nivel gerencial y en la misma se debería contar con la participación de OIRSA las Portuarias y el nivel gerencial de las Agencias Navieras.

Lo que sucedió, fue que se recibió una notificación por parte de la Comisión Portuaria en donde se decía que las Navieras, ya estaban de acuerdo con este procedimiento.

El Ing. Callejas indicó que lastimosamente hubo una tergiversación por parte de la Empresa Portuaria Quetzal. Ya que se envió una nota a los gerentes generales de las portuarias, indicándoles que había un consenso parcial no total por parte de las Navieras, sin embargo cuando el gerente de Puerto Quetzal contestó, envió copia de la nota a la Asociación de Navieros pero ellos ya decían que había un consenso general. Por lo que se disculpan pero fue una equivocación de la Portuaria Quetzal.

El Dr. Menéndez indicó que la preocupación de OIRSA es darle cumplimiento a los mandatos del Ministerio de Agricultura y estima que en un periodo no mayor de quince días se pueden tomar decisiones para trabajar ya en forma concreta en cuanto al tema.

c. Proceso de Carga de un Manifiesto:

Juan Pablo Marroquín presentó la página de DOAN y OIRSA y explicó el proceso de carga de un manifiesto a las páginas seguras de estas Instituciones. Mostró cómo cuando el sistema encuentra un error dentro del mensaje, lo despliega automáticamente en la página. Explicó que cuentan con una conexión segura con la base de datos para recibir el manifiesto, y les aparece por medio de búsquedas los equipos que se van a retener y el tipo de retención que deben efectuar.

En el caso de las contingencias se permitirá que las navieras lleven su disquete a las oficinas de DOAN y de OIRSA revisarán el mismo con antivirus y luego ya pueden cargar el manifiesto manualmente a la página.

d. Datos mínimos para el CUSCAR requerido por Puerto Quetzal:

Federico Yaque indicó los datos mínimos que requieren para el CUSCAR, en el caso extremo que la Naviera no pueda generar el Manifiesto completo:

- ⇒ Número de manifiesto
- ⇒ Número de BL
- ⇒ Consignatario

- ⇒ Tipo de carga
- ⇒ Peso
- ⇒ Número de contenedor
- ⇒ Naviera
- ⇒ Buque
- ⇒ Estado vacío o lleno
- ⇒ Descripción de la carga

Fecha de la próxima sesión:

Se acordó que la próxima reunión se llevará a cabo el martes 22 de octubre de 2002, por correo electrónico se les indicará el lugar. La Licda. Maritza Hidalgo de Toledo, indicó a los presentes que en esta fecha se finalizaría la labor del comité, luego se quedarían con una reunión de mantenimiento; agradeció a todos por sus aportes y también indicó que EAN Guatemala es un punto de encuentro y gracias a la colaboración de todos se logró el resultado, dio un reconocimiento al Ing. Baños de SAT por la forma en la que colaboró con el trabajo del comité e indicó que después de más de tres años y medio de trabajo se alcanzó la meta.

Raúl Morales de COBIGUA expresó que en nombre de Puerto Barrios quería reconocer y agradecer los esfuerzos de coordinación de Ana Diéguez de EAN Guatemala, sin esta labor no se hubiese alcanzado el grado en el que se está en este momento. Finalmente, la Licda de Toledo agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 12:10 horas.