

**MINUTA #61 DE LA REUNIÓN  
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR  
Realizada en el Salón Centroamérica del Hotel Meliá  
El 28 de enero de 2003**

**ASISTENTES:**

Juan Pablo Marroquín

Maynor Manrique

Arturo Ordóñez

Juan Manuel López

Orlando Paz

Iván Salazar

David Palma

Carlos Corea

Antonio Gómez

Cristian Josué Girón

Tania Mejía de Morales

Augusto Sigüenza

José Luis Días

Danilo Chinchilla

Elmer Espina

Carlos Alvarez

Helen de Palmerola

Alfonso Callejas

Edwin Ramírez

Julio Fuentes

Julio Morales

Melvin Dardón

Alfredo Herrera

Eduardo Lemus

Rafael González

Edgar Cumes

Miriam de Delgado

José Antonio Morales

Gabriela Rodríguez

Byron Méndez

Maritza de Toledo

Mónica Arriola

Maritza de Toledo inició la reunión a las 9:45 horas, dando la bienvenida a los asistentes. Además, solicitó a los nuevos integrantes del comité presentarse. A continuación se dio lectura al acta de la reunión anterior, con los siguientes comentarios:

- Puerto Quetzal hizo la aclaración de que ellos actualmente no están recibiendo el manifiesto en papel, sin embargo tienen el problema de que las navieras: Maersk, Chiquita, Omarsa y Transoceánicas, no han transmitido electrónicamente el Manifiesto. Esto ocasiona pérdidas para el puerto, puesto que el manifiesto en papel debe ser ingresado al sistema manualmente.
- Transoceánicas manifestó que actualmente solo están transmitiendo el manifiesto de importación a la SAT sin embargo, a partir de la próxima semana se estará transmitiendo también el manifiesto de exportación a todas las entidades.

Luego se procedió a dar lectura a la agenda agregándole los siguientes temas:

- Puerto Quetzal: Cómo trabajan las retenciones las instituciones de SAIA y Servicios Portuarios.
- Coirsa: Profundizar más en el tema de las 24 horas y el CSI (Container Security Initiative).
- PSP: Seguimiento a la revisión conjunta (SAT-SAIA) de los manifiestos de carga.

### **1. Diferenciación entre las operaciones de adición y sustitución (en la transmisión de manifiestos)**

SAT manifestó que debido a transmisiones erróneas por parte de las navieras se recapitulará el procedimiento de adición y sustitución:

Cuando SAT tiene la información al momento de la llegada del buque hace un dictamen por lo tanto la naviera ya no puede adicionar ningún contenedor una vez se haya emitido este dictamen. Cuando la SAT ya abre ese dictamen ninguna naviera puede adicionar contenedores y la única forma de hacerlo es hasta que la SAT cierre el dictamen y haga llegar la notificación si existen contenedores sobrantes.

La naviera además de presentar su justificación debe adicionar al mismo número de manifiesto, los números de contenedores, sin embargo más de la mayoría de las navieras envía un nuevo manifiesto, lo que se convierte en una práctica incorrecta. La adición se hace únicamente hasta que la aduana notifica el número de contenedores sobrantes que debe adicionarlos al mismo número del manifiesto original.

Una sustitución al manifiesto se puede efectuar 12 horas antes del arribo del buque.

Transmares preguntó que cuando se sabe que SAT oprime el botón para abrir el dictamen a lo que SAT respondió que es al mismo momento de la descarga del buque.

Edwin Ramírez informó que dentro de la normativa desarrollada por el comité se estableció que el envío del mensaje CUSCAR es 12 horas antes del arribo del buque. Helen de Palmerola manifestó que con los buques tanqueros provenientes de El Salvador tiene problemas puesto que a veces se han hecho adiciones hasta seis o cuatro horas antes. Maritza de Toledo aclaró a los presentes que los tiempos de envío de adiciones o sustituciones al manifiesto ya se han definido en reuniones previas y se encuentran también en la normativa de la SAT. Además agregó que se hiciera llegar al correo electrónico de EAN Guatemala todas las observaciones referente a tiempos y luego las observaciones serán trasladadas al comité en la próxima reunión.

### **2. Transmisión de manifiestos mixtos (que amparan a contenedores y mercancía suelta)**

SAT informó que tiene un nuevo proyecto relacionado al manifiesto de carga electrónico ya que actualmente tiene problemas con los manifiestos mixtos. Propuso al comité que se transmitan dos manifiestos, uno con la mercadería contenerizada y el otro con la carga suelta.

Para este punto también se acordó hacer llegar todas las sugerencias al correo electrónico de EAN Guatemala y las opiniones recolectadas serán trasladadas al comité para la próxima reunión.

### **3. Declaración de mercancías en tránsito e importaciones (en la transmisión de manifiestos)**

SAT informó que el problema principal es que las navieras declaran como importación las mercaderías que están en tránsito. La aduana cuando recibe el

manifiesto de esta manera, retiene la mercancía y se le cobra por el error cometido. La forma correcta de declaración es la siguiente:

*Mercancía en Tránsito*

País Destino: XXXXX

Tipo de Operación: Tránsito

*Importación de Mercancías*

País Destino: Guatemala

Tipo de Operación: Importación

#### 4. Unidades de medida en carga a granel y combustibles (en la transmisión de manifiestos)

SAT indicó que para efectos de retención existe el problema de identificar los manifiestos de carga que contienen mercadería suelta y maquinaria, ya que para vehículos y maquinaria el número de vin es igual para varios automotores. Sin embargo, según algunas investigaciones realizadas los últimos 6 dígitos del vin no se repiten por tal razón se investigarán otros posibles tipos de identificación como puede ser número de serie y número de chasis.

Con relación a la mercadería suelta se puede identificar por medio de las marcas y etiquetas que estas poseen. Se harán propuestas para los puntos anteriores y serán expuestas en la próxima reunión del comité.

SAT informó a los presentes que actualmente para declarar combustibles la medida utilizada es el kilogramo, sin embargo es muy complicado efectuar el dictamen basándose en esa medida. Por lo tanto, la propuesta es que la medida a utilizar sea en barriles y en galones. Sin embargo, Edwin Ramírez comentó que en reuniones anteriores se había definido que si la unidad declarada es tonelada métrica se debe declarar en kilogramos. Se acordó que para la próxima reunión se definirá las unidades de medida a utilizar en la transmisión del mensaje, en la guía de implementación en el segmento MEA, se encuentran las siguientes: **KGM** Kilogramos, **BLL** Barriles, **MTQ** Metro Cúbico, **PCE** Piezas o Unidades, **SET** Juegos, **NV** Vehículos. Los miembros del comité harán llegar sus comentarios o propuestas a EAN Guatemala.

#### 5. Transmisión de contenedores vacíos

SAT informó que existen problemas en la declaración de contenedores vacíos puesto que algunas navieras no los están declarando. La forma correcta es declarar el contenedor vacío y asociarlo a un solo BL. SAT validará esta información en los segmentos EQD y SGP.

#### 6. Códigos de transmisión en mercancías peligrosas

SAT hizo un recordatorio a las navieras de enviar los códigos de las mercancías peligrosas puesto que algunas no están transmitiendo estos códigos según lo

establecido en la Guía. Por lo tanto, se recomendó revisar nuevamente la guía de implementación ya que muchos de los problemas existentes o futuros ya están contemplados en la Guía Final.

#### 7. **Duplicidad en la transmisión al incluir código interno (otorgado por SAT) y código GLN**

SAT informó que se eliminará el código doméstico asignado temporalmente a las navieras con el objetivo de utilizar únicamente el GLN en el segmento UNB.

#### 8. **Situación DOAN, MAGA, CAPITANIA forma de trabajo en los puertos y la transmisión electrónica de retenciones y liberaciones**

**Puerto Quetzal:** Se hicieron algunas aplicaciones en el sistema para brindarle apoyo a SAIA, OIRSA y Capitanía. Sin embargo se desea saber cuál es la operación de estas instituciones, tiempos de retención y liberación en forma automática.

**PSP:** SAIA muy pronto estará construyendo una rampa para revisión en puerto Santo Tomás de Castilla.

**Santo Tomás:** Actualmente lo que se pretende es recibir y enviar automáticamente las retenciones y liberaciones. Además se informó que el PIN de prueba está todavía vigente para que puedan transmitir electrónicamente todas aquellas entidades que no lo han hecho por falta de PIN. Se recordó que cuando el puerto asigna PIN a las entidades, las mismas deben enviar su confirmación de recibo de PIN y enviar un documento legal que detalla que se recibió satisfactoriamente. De las navieras a las cuales se les ha entregado el PIN dos faltan que envíen el documento de confirmación.

**Cobigua:** Comentó que debido a cambios dentro de la organización se les informó a los presentes que la nueva persona a cargo del proyecto es Maynor Manrique, e-mail: [mmanrique@chiquita.com](mailto:mmanrique@chiquita.com). El Sr. Manrique agregó que van a cambiar el software en la compañía con el objetivo de hacer más eficiente el manejo de la información. Actualmente la forma de transmitir y recibir el CUSCAR es por e-mail, pero con el cambio del software, se hará por medio de https.

**Oirsa:** Informó que se hicieron pruebas de retenciones y liberaciones y actualmente las están haciendo de forma regular. Acaban de actualizar la nueva versión del software que utilizan. Aclararon que en Santo Tomás hay problemas con la conexión de Internet y además varias navieras tienen pendiente su trámite de PIN, por lo que se les recordó que es importante hacer el trámite lo más pronto posible. Por último indicaron que SAT aun no les ha otorgado su PIN.

**PSP:** También agregó que SAT no les ha entregado su PIN a pesar de que la papelería ya la han entregado. También hizo un llamado a todas las navieras para que soliciten su PIN a PSP puesto hay muchas que no lo han hecho tales como: Compañía Internacional de Representaciones, Armagua, Naviera del Atlántico, Agencia Marítima del Norte, Crowley y Maersk.

SAT se comprometió a averiguar porqué ha demorado tanto el trámite de estas claves de acceso y darle solución lo más pronto posible. Además se acordó hacer

un planteamiento sobre la situación actual de intercambio de información para que en un futuro se puedan cruzar los datos con SAIA y OIRSA. Puerto Quetzal indicó que los puertos también se pueden involucrar para que todas las entidades puedan verificar y cruzar la información y hacer más confiable la operación.

#### **9. Porqué las navieras ya no transmiten los manifiestos electrónicos a puertos, dado que con SAT si lo están haciendo**

Puerto Quetzal planteó que uno de los problemas fundamentales actualmente es que muchas navieras no transmiten los manifiestos electrónicos a puertos y muchos de estos manifiestos SAT los ha validado. Cuando las navieras no envían electrónico el manifiesto de carga, el personal del puerto debe ingresar la información manualmente, lo cual es una pérdida de tiempo. Uno de los principales problemas por los cuales los puertos no pueden exigir el envío del manifiesto electrónico, es que no se cuenta con una ley que obligue a las navieras a efectuarlo. De manera que el Ing. Alfonso Callejas en representación de la Comisión Portuaria puede apoyar para que las Empresas Portuarias actualicen su Reglamento Operacional y que entre en vigencia lo más pronto posible.

#### **10. Puntos Varios:**

Uno de los puntos importantes del comité es conocer el estatus de Capitanía de Puertos en cuanto a la implementación del mensaje electrónico CUSCAR puesto que se desconoce la situación actual de esta entidad.

El Sr. Leo García Asesor de Aduanas de la embajada de Estados Unidos amplió el tema de la Regla de las 24 horas que consiste en enviar el manifiesto electrónico 24 horas antes del zarpe del buque que tiene como destino la exportación de mercancías a Estados Unidos.

Expresó que hay 10 mega puertos trabajando bastante fuerte en el desarrollo de sistemas de seguridad para el control de narcóticos y terrorismo; existen alrededor de 170,000 elementos relacionados con este proyecto entre ellos elementos del FBI, quienes utilizarán tecnología de punta para tener controles eficientes como rayos X. Para más información sobre esta nueva regla puede ingresar a la siguiente dirección electrónica: [www.uscustoms.gov](http://www.uscustoms.gov)

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

Se acordó que la fecha de la siguiente reunión será el martes 25 de febrero, por correo electrónico se les indicará el lugar. Finalmente, Maritza Hidalgo de Toledo agradeció a los presentes por su participación y cerró la reunión a las 14:00 horas.