

MINUTA #62 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el Salón La Capitanía del Hotel Meliá
El 25 de febrero de 2003

ASISTENTES:

Juan Pablo Marroquín	Helen de Palmerola
Marco Aníbal Villatoro	Danilo Chinchilla
Patrick Straka	Carlos Menéndez
Julio E. Morales	Carlos Corea
Eduardo Lemus	Christian Josué Girón
Estuardo Solórzano	María Elena Lou de Solórzano
José Morales	Miriam de Delgado
Angélica de Escobar	Erick Alvarez
Edgar Cumes	Augusto Sigüenza
José Antonio Morales	José Luis Díaz
Hernán Hernández	Melvin Dardón
Orlando Paz	Luis Alfredo Verttorazzi
Marco Tulio Portillo	Jaime Adolfo Ruiz
Marisol de Barrios	Elmer Espina
Maritza de Toledo	Carlos Alvarez
Mónica Arriola	

Maritza de Toledo inició la reunión a las 9:40 horas, dando la bienvenida a los asistentes. Luego indicó que lamentablemente no autorizaron las autoridades de Puerto Santo Tomás de Castilla que asistieran a la reunión los representantes de dicha institución, por lo que presentaba la excusa por la ausencia de los representantes de EMPORNAC. A continuación se dio lectura al acta de la reunión anterior, con la siguiente corrección:

- Danilo Chinchilla de Coirsa indicó que en la página No. 4 que dice: "También se 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..." sin embargo, se confirmó y se estableció que el error era por parte de la página de PSP.

1. Temas pendientes de la última reunión

Seaboard indicó que con referencia a separar los manifiestos es muy complicado para el sistema que ellos manejan puesto que se deben hacer cambios en el software.

Transmares expresó que es muy complicado también debido a que ellos reciben el manifiesto de origen y tendrían que asignar a una persona a separar los dos manifiestos manualmente.

Seaboard expresó que la solución podría ser manifestar los dos tipos de carga en dos BL's diferentes. Se acordó que las navieras que no estén de acuerdo en manifestar dos BL's diferentes se pronuncien por e-mail a todo el comité.

Identificación de Mercadería suelta y Maquinaria

Cobigua indicó que ellos identifican los vehículos con el VIN y la carga suelta se identifica con las marcas y contramarcas. La otra solución sería utilizar el Dock Receipt, sin embargo no todas las mercaderías tienen esta identificación.

De acuerdo con la guía los campos son condicionales, se sugiere que aunque en la guía aparezca como condicional, que la identificación de la mercadería sea mandatorio. Esta identificación puede ser VIN, marca o contramarca, etc. Transmares enviará por e-mail si es factible que ellos identifiquen los vehículos y maquinaria por medio de VIN y de no ser así, planteará una nueva solución.

Segmento MEA

Patrick indicó que para el manejo de combustibles se solicita que se aumenten las unidades de medidas y que no se amplíe otro segmento MEA. SAT indicó que necesita que las navieras declaren en barriles los combustibles, por lo tanto habilitarán estas medidas en el traductor. EAN indicó a la SAT que cuando los campos estén habilitados se avisará al comité.

2. Recepción de Cuscar en Puertos, Oirsa, PSP y Capitanía

Maritza de Toledo indicó que el Capitán Porras representante de Capitanía de puertos ya no está asignado al comité, sin embargo otros delegados estarán asistiendo a las reuniones.

Puerto Quetzal indicó que las navieras mencionadas en la reunión anterior que no estaban enviando el manifiesto de carga electrónico, aún siguen sin hacerlo. También se tuvo un problema con Transmares puesto que ellos reportan un Jumbo Saco (que contiene 20 sacos) como un saco. Aster sugirió que se busque un catálogo actualizado sobre los tipos de equipo del anexo 3 de la guía. EAN Guatemala indicó que en su página web tiene un listado para la identificación de equipo y un listado adicional con equipos utilizados por las navieras. Además expresó que todas aquellas entidades que desearan incluir equipos que no estuvieran en estos listados lo pueden hacer llegar al correo electrónico de EAN Guatemala.

Cobigua indicó que probablemente no todas las navieras que le reportan a SAT, transmiten electrónicamente a Cobigua. Además expresó que debido a cambios de personal hechos recientemente aun no se ha concretado quien será el proveedor de servicio del https.

PSP indicó que con relación a la recepción de manifiestos han estado trabajando regularmente y han emitido firma electrónica. Indicó que Portama está manifestando contenedores vacíos sin prefijo y sin número de identificación, por lo tanto, se tiene problema si se requiere retener dicho contenedor vacío. También aclaró que la rampa que está construyendo es en Puerto Quetzal.

Maersk preguntó la fecha en que Oirsa y PSP tendrán listo su https. Aster indicó que el https de PSP estará listo en 15 días (11 de marzo 03).

Portama indicó que Oirsa nunca les ha contestado ningún mensaje.

Oirsa indicó que con relación a la firma electrónica la próxima semana ya se estará generando.

Cobigua indicó que muchas navieras primero envían a SAT el manifiesto electrónico y si SAT lo valida y las otras entidades no, se quejan de que si SAT ya lo validó todas lo deben hacer.

Patrick indicó que SAT únicamente validará los campos que le competen.

SAT propone que las entidades deben revisar la guía para verificar los datos que necesiten ser validados por cada uno de ellos. Además, SAT decidirá si pueden validar datos adicionales a los que a ellos corresponde.

EAN indicó que lo que se pretende es la generación de una respuesta automática y ya se había acordado en reuniones pasadas. También desde un principio se acordó ciertas cuestiones y cada entidad debería validar lo que le interesa. Maersk enfatizó que si la naviera cumple con los requisitos de la guía del comité no habrá ningún problema y todas las instituciones lo podrán validar.

3. Claves de acceso a Puertos

Tramarco indicó que no le han proporcionado el PIN de acceso de Puerto Quetzal. El puerto lo revisará.

4. Validación del segmento SGP (para contenedores vacíos)

Maersk indicó que este punto era solo para aclarar que las navieras deben cumplir con las cuatro validaciones de la guía de implementación del mensaje CUSCAR.

5. ATC/DTI Electrónico

El año pasado se habló de comenzar a trabajar en el envío de ATC y DTI electrónico sin embargo, se desea saber el status actual de este proyecto. SAT indicó que referente al ATC el problema está en que el transporte marítimo ha sido el único sector que transmite electrónicamente el manifiesto electrónico. Por lo tanto, para poder hacer este proyecto se necesita que el transporte terrestre también se involucre. Sin embargo, esto es muy difícil ya que existen empresas transportistas muy pequeñas. Maersk indicó que una sugerencia podría ser tomar únicamente al sector marítimo en este proyecto. SAT expresó que este proyecto nuevamente será planteado para que se retome el tema.

Con respecto al DTI, SAT indicó que se tiene pensado que se ingrese desde la página de ellos el DTI electrónico, sin embargo, debido a que se hará un intercambio de información electrónico con la aduana del Salvador, se tomará en cuenta una negociación de utilizar su página. Hasta el momento se está trabajando con el formulario preimpreso. Maersk indicó que lo que se pretende es evitar el doble ingreso de información y es necesario realizar este proyecto lo más pronto posible. SAT indicó que la próxima semana tendrán una reunión con la aduana de El Salvador para definir detalles.

6. Manifiesto de exportación

PSP indicó que debido a las nuevas regulaciones el manifiesto de exportación deberá ser enviado por parte de las navieras conforme lo requiera la aduana de Estados Unidos. Maersk informó que la razón por la cual las navieras dijeron en un principio que no podían cumplir con este requerimiento es porque se depende mucho de que la información la envíe el cliente en el momento preciso y muchas veces llegaban después del zarpe del buque. Sin embargo, con estas nuevas regulaciones se deberá exigir los

cambios y afinar los últimos detalles en cuanto a toda la mercadería que va a USA. PSP agregó que se ha tenido mucha ayuda por parte de la Embajada de Estados Unidos y también aclaró que aunque el contenedor no vaya directamente a Estados Unidos, pero si toca puerto en ese país, también debe regirse por esta nueva norma.

7. Puntos varios

Centrans preguntó cuándo estará listo el proceso de faltantes y sobrantes en graneles automático. SAT indicó que este tema aun no lo tienen programado, pero va a ser igual que cuando la notificación de los contenedores lo hacen llegar en papel. Sin embargo, Centrans indicó que en un 60% ni siquiera se hace llegar en papel, principalmente en combustibles. SAT respondió que el problema es que están declarando el combustible en kilogramos y se debería hacer en barriles. Se acordó que se declarará en barriles.

Oirsa preguntó a la SAT cuando tendrán listo su PIN a lo que SAT indicó que al finalizar la reunión se lo harán llegar.

8. Fecha de la próxima sesión:

Se acordó que la fecha de la siguiente reunión será el martes 1 de abril, 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 13:00 horas.