

**MINUTA #48 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el Salón Marfil del Hotel Clarion Suites
El 07 de mayo de 2002**

ASISTENTES:

Marvin Tobías	Patrick Straka
Byron Méndez	Francisco Arriaza
Juan Pablo Marroquín	Carlos Menéndez
Helen de Palmerola	Julio E. Morales
Raúl Morales	Carlos Corea
Marco Aníbal Villatoro	Federico Yaque Castillo
Carlos Luis Rendón	Eduardo Lemus
Alfonso Callejas	Augusto Sigüenza
Gabriela Rodríguez	Cuitlahuac Baños
Erick Hernández	Roberto Diéguez
Christopher Haase	José Luis Diaz
Rafael González	José Luis Coronado
Banner Álvarez	Edwin Milián
Arturo Ordóñez	Mónica Arriola
Rigoberto Franco	Carlos Álvarez
Juan López	Elmer Espina
Edwin Ramírez	José Gómez
Andrés Piñol	Ana Diéguez

Ana Diéguez, de EAN Guatemala, inició la reunión a las 09:55 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 dio lectura a la agenda propuesta, se solicitó que se agregara un punto para tratar el tema: “cuál será el procedimiento a seguir por parte de las Navieras, cuando se envíe un mensaje CUSRES de Sobrantes y Faltantes y exista algún error, cómo se resolverán los problemas de sintaxis”.

1. Definición Final del Nombre del archivo CUSRES que emitirán las Portuarias y OIRSA:

Para la definición del nombre del archivo CUSRES, el Ing. Baños presentó el siguiente ejemplo:

Si después de las operaciones en Puerto Quetzal encuentran “Sobrantes” de un buque, en el cual viene carga de tres Navieras el nombre del archivo quedará establecido de la siguiente manera:

Ppq12345.ddd

En donde:

Ppq: Corresponde a Puerto Quetzal

12345: El correlativo del mensaje que se está enviando

ddd: El día juliano

Este mensaje, será enviado a las tres Navieras que transportan mercancía en el buque que presentó el sobrante y también a SAT. Seguidamente por parte de SAT recibirán la respuesta al mensaje enviado el cual será validado previamente. Para el efecto el nombre del archivo quedará de la siguiente manera:

Ppq12345.res

El archivo de respuesta de SAT, conservará el mismo número de archivo asignado por el Puerto.

Pst: Puerto Santo Tomás de Castilla.

Ppb: Puerto Barrios.

En el caso de OIRSA de Santo Tomás de Castilla el nombre del archivo de respuesta que generaría sería el siguiente:

Ost12345.ddd

Se acordó que por parte de las Portuarias se desarrollará un ejemplo de cómo nombrar los archivos de respuesta, para que se incluya dentro de la Guía Final de Implantación de los mensajes CUSCAR y CUSRES, el cual será presentado durante la próxima reunión del comité.

Con relación al manejo de las respuestas por parte de las Navieras se discutió ampliamente, ya que algunas cuentan dentro de sus sistemas con la posibilidad de enviar respuestas automáticas de firma o de errores sintácticos. Sin embargo, otras no tienen esas facilidades. Adicionalmente, el Ing. Baños de SAT, informó que oficialmente la comunicación de los Sobrantes y Faltantes tiene que hacerse por medios escritos, independientemente que se haya enviado un mensaje electrónico.

También el Ing. Baños, indicó que cuando se reciba un CUSRES de Sobrantes y Faltantes por parte del Puerto, SAT validará la sintaxis del mismo y de esta forma el Puerto sabrá que no tiene errores en la estructura del mensaje cuando reciba el mensaje de respuesta en forma automática.

Por lo tanto, se acordó que los Puertos manejarán las respuestas de las Navieras a un mensaje de Sobrantes y Faltantes de dos formas: una electrónicamente y la otra por medio escrito o telefónico.

2. Manejo de los mensajes: COPRAR y APERAK por parte de las Portuarias y Navieras:

En el caso de Puerto Quetzal, el Ing. Yaque indicó que los servicios de carga y descarga ofrecidos en ese Puerto, lo tienen a cargo las Estibadoras, es decir, están concesionados a terceros. Y que sugiere que las Navieras establezcan el contacto directo con estas empresas para proponerles el uso del EDI y manejar los listados de Carga y Descarga en forma electrónica. Patrick Straka de Maersk, indicó que los contactará y EAN Guatemala ofreció apoyo para poder llevar a cabo una reunión en la cual se planteen los objetivos y se establezca el plan de trabajo a seguir.

Puerto Barrios y de Santo Tomás de Castilla, comunicaron que para ellos sí es de suma importancia recibir estos mensajes, ya que las operaciones de ambos puertos se desprenden precisamente de esta información.

Después de intercambiar algunas opiniones respecto a las posibles fechas en las cuales los puertos Santo Tomás y Barrios estarían listos para trabajar con estos dos mensajes, se acordó que para la próxima semana ambos presentarán la fecha propuesta para iniciar las pruebas de intercambio de dichos mensajes.

Con respecto al Manejo de los listados de Carga, DOAN manifestó interés en recibir esta información. Patrick Straka de Maersk, indicó que se podría trabajar con listados preliminares y luego se pueden ir eliminando los contenedores que no van a llegar a tiempo para ser cargados al buque.

Se consultó a las Navieras presentes, con cuánto tiempo de anticipación se pueden manejar los listados de secuencia de carga para el caso de la mercancía de exportación para que sean manejadas por DOAN y por los Puertos. Las respuestas fueron las siguientes:

Maersk 12 horas máximo y 6 horas mínimo.

APL 12 horas máximo y 6 horas mínimo.

Centrans, considera que el tiempo propuesto es adecuado, sin embargo, lo confirmará durante la próxima reunión.

Armagua 12 horas máximo y 6 horas mínimo.

Agencia Marítima Global 12 horas máximo y 6 horas mínimo.

Crowley, está de acuerdo con el tiempo propuesto.

Se solicitó que DOAN presente cuál será su procedimiento para llevar a cabo la revisión de los contenedores de Exportación y cuál será el esquema de trabajo que se utilizará en el escenario electrónico.

El Sr. Rafael González de DOAN expresó que han estado trabajando en forma conjunta con la Gerencia de Puerto Quetzal, con el objeto de establecer los procedimientos que faciliten las operaciones portuarias y uno de los puntos tratados fue precisamente, que se manejará la información entre las dos Instituciones en forma electrónica.

Patrick Straka expresó que con el Listado de Secuencia de Carga y Descarga de contenedores se pueden enviar listados preliminares y luego se pueden ir haciendo las adiciones o incluso manejar eliminaciones.

Adicionalmente, indicó que el caso de contenedores que no estén en el listado preliminar y que luego a última hora lleguen para ser embarcados, es más difícil que se presente, ya que la Naviera se planifica en cuanto al espacio que tenga disponible y de esta forma elabora una programación. Por lo tanto, considera que el listado preliminar que entreguen tendrá siempre más información, pero no menos de lo que realmente va a llegar al Puerto para ser cargado en el barco. Considera que la mayoría de los cambios que se presentarán, serán por eliminación de la carga que no le da tiempo a llegar al puerto.

El Lic. Diéguez de SAT, expresó que con el objeto de mejorar la información con la que se cuenta para el caso de la mercadería de exportación, las Navieras y las Portuarias deben tratar de obtener información de la carga antes que la misma salga del recinto portuario. Para el efecto sugirió que se estructure un formato en el cual las Navieras en forma uniforme le soliciten a sus clientes, en este caso a los exportadores, información referente a la carga que se exportará, este formato debería de contar con la información básica que requieren las Instituciones como DOAN y Puertos.

Patrick Straka manifestó que esto sería más fácil de conseguir si se decreta como una normativa o una ley. El Lic. Diéguez respondió que finalmente se transformaría en una ley, pero este Comité puede trabajar en cuanto a la definición de cuál será la información mínima que se debe requerir a un exportador, cuando está contratando los servicios de una Naviera.

Durante la próxima reunión cada Institución presentará sus compromisos, DOAN su procedimiento para la revisión de carga de exportación y cómo responderá a las Navieras. Las Navieras presentarán cuál consideran que debe ser la información básica que le pueden solicitar a sus clientes.

Se presentaron algunas inquietudes por parte de los Puertos acerca de cómo debe manejar los documentos el Guarda almacén, cuando se trata de carga que es sujeto de endoso. La respuesta del Ing. Baños, fue que el procedimiento es el mismo, declaración aduanera y endoso del Conocimiento de Embarque BL.

3. Revisión Final del Proceso del Intercambio Electrónico de Información:

Se acordó que en el punto número 1, se agregará el tiempo en que se deberán recibir los listados de secuencia de carga por parte de los Navieros hacia DOAN y Puertos y seguidamente, incluir la metodología de cómo se realizarán las retenciones en el caso de las exportaciones por parte de DOAN.

En el resto de los puntos del Proceso de Intercambio, únicamente se debían llevar a cabo cambios en algunos errores de sintaxis que fueron corregidos.

4. Validaciones a los mensajes por parte de las Portuarias:

El Ing. Baños indicó que el resultado final de los puntos de validación es un listado de errores que se agregará como parte de la Guía Final de Implantación de los mensajes. El Ing. Lemus de Puerto Quetzal, informó que el sistema del Puerto hace la validación de los diferentes catálogos contenidos dentro del mensaje y que respecto a la normativa, están trabajando con el Departamento Legal para definir qué aspectos se pueden colocar en ese listado. Para la próxima reunión los tres puertos presentarán las diferentes validaciones que harán a los mensajes recibidos.

5. Revisión Final del Algoritmo de Seguridad:

Se informó que con relación al algoritmo de seguridad, entre los datos mínimos de generación de la firma digital, se había incluido el número total de contenedores, este dato se cambiará y se utilizará el número total de segmentos incluidos en el mensaje, dato que está en el segmento UNT en el elemento de datos 0074.

Consultaron al Ing. Baños qué información debe incluirse en los dos elementos de datos del segmento AUT, el Ing. Baños respondió que se debe incluir en los dos campos la firma digital. Se espera que en un futuro, se pueda utilizar las llaves públicas para la generación de autenticación del emisor.

6. Puntos Varios: USO del GLN: Patrick Straka consultó ¿cómo se manejará la identificación tanto por parte del emisor como del receptor? Ya que en las guías está indicado que se pueden utilizar tanto el GLN como el código doméstico.

El Ing. Baños expresó que por el momento están utilizando ambos códigos, mientras se va logrando cierto grado de madurez en el proceso aceptarán ambos, sin embargo, más adelante se utilizará únicamente el GLN.

Manejo de Seguridad: Carlos Corea de DOAN, manifestó que ellos trabajarán con HTTPS y se utilizará solamente una dirección para el envío de la información y ellos lo harán llegar al lugar indicado. Para el caso de la identificación de quién está enviando el mensaje, propuso que se utilicen las mismas claves de acceso que actualmente está utilizando SAT.

El Ing. Baños, respondió que esos datos no los tiene SAT, sino, que cada Naviera le tendría que dar esa información. Patrick Straka de Maersk, manifestó que preferiría que fuera una identificación diferente con credenciales y claves de acceso totalmente distinta, que les facilitará manejar información segura.

7. Fecha de la próxima sesión:

Se acordó que la próxima reunión se llevará a cabo el martes 14 de mayo de 2002, en las instalaciones del Hotel Clarion Suites, en el Salón Marfil a partir de las 09:30 horas.

Ana Diéguez, agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 13:15 horas.