

**MINUTA #54 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el Salón Marfil del Hotel Clarion Suites
El 06 de agosto de 2002**

ASISTENTES:

Byron Méndez	Marisol de Barrios
Yolanda de Solares	Melvin Dardón
Juan Pablo Marroquín	Abraham Salas
Evelin García	Alfredo Herrera
Rolando García	Carlos Corea
Helen de Palmerola	Federico Yaque Castillo
Marco Aníbal Villatoro	José Antonio Morales
Carlos Luis Rendón	César A. Córdón
Alfonso Callejas	Darío Sigüenza
Gabriela Rodríguez	Estuardo Solórzano
Erick Cruz	Maria Elena Lou de Solórzano
Franklin Solórzano	Achim Menzel
Juan Yon	Rossana Linares
Christopher Haase	L. Córdón
Alejandro Sánchez	William Casasola
Arturo Ordóñez	Marco Carballo
Edwin Ramírez	Cuitlahuac Baños
Patrick Straka	Elmer Espina
Aída de López	Ana Diéguez
Carlos Menéndez	
Julio Morales	
Iván Salazar	

Ana Diéguez de EAN Guatemala, 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 agregaron los puntos siguientes: a) Manejo de Información en las pantallas de Puerto Quetzal, b) Diferencias encontradas en el Proceso Paralelo (papel y electrónico), Puerto Quetzal y c) Correo electrónico enviado por Tramarco por la solicitud de DOAN.

1. Problemáticas de la Puesta en Marcha del Manifiesto de Carga Electrónico:

a. Entrega de Firma impresa en Aduana:

El Ing. Baños de SAT, indicó que todavía existe un número de Agencias Navieras que están transmitiendo en paralelo, otras en automático y otras no se han acercado para iniciar ningún proceso de obtención del PIN. Adicionalmente, se están presentando casos en los que las Navieras informan que ya enviaron el Manifiesto en forma electrónica y la realidad es que no han enviado ninguna información.

Por esta razón y para evitar retrasos por un periodo temporal les proponen que los que están transmitiendo electrónicamente ya sea en paralelo o definitivamente en forma electrónica que impriman el CUSRES y se lo presentan al encargado de embarques o desembarques de

acuerdo al caso. Lo que estarían entregando en papel sería el acuse de recibo. Finalmente, con relación a este tema el Ing. Baños manifestó que necesita un consenso de las empresas presentes para que se lo comuniquen a sus diferentes Representantes y que se trabaje de esta forma como una medida temporal de 30 días.

b. Reporte de Contenedores de Transbordo y Vacíos:

El Ing. Baños indicó que en los Manifiestos de Carga, no se están reportando los contenedores vacíos y estos deben de estar manifestados.

También indicó que se debe tomar en cuenta que se reportará un Transbordo en el caso que los contenedores se bajan del barco, se quedan unos momentos en el muelle y luego se van en otro barco. Sin embargo, si el contenedor abandona el muelle debe reportarse dentro del Manifiesto como una Importación. Expresó que necesita conocer cómo manejan estas situaciones las Portuarias.

Patrick Straka de Maersk indicó que los contenedores vacíos no los registra dentro del Manifiesto de Carga, únicamente aparecen en los listados de secuencia de carga y descarga. El Ing. Baños consultó a las Navieras presentes cómo manejan esta información. Estuardo Solórzano de Seaboard Marine informó que ellos están en la capacidad de agregar la lista de equipos vacíos dentro del Manifiesto de Carga, sin embargo requerirán tiempo adicional para que su Casa Matriz haga este arreglo dentro del sistema para la generación del Manifiesto de Carga. En el Caso de Bandegua y Portama, manifestaron que ellos pueden incluir este dato sin problemas dentro del Manifiesto de Carga. Rolando García de Atlapac expresó que los contenedores vacíos deben formar parte del Manifiesto de Carga porque esta información es la base para los controles del ATC, cualquier equipo es carga para una Naviera y debe estar manifestado.

Puerto Quetzal expresó que para ellos es recomendable que esta información venga directamente dentro del Manifiesto de Carga.

Gabriela Rodríguez de Crowley, indicó que en su empresa, ellos incluyen los equipos vacíos dentro del Manifiesto de Carga y que incluso se les hace un BL indicando el estatus del equipo y cuál es su destino final.

El Dr. Menéndez de OIRSA indicó que para ellos es de utilidad que dentro del Manifiesto de Carga estén incluidos los equipos vacíos.

Finalmente el Ing. Baños solicitó a Maersk que investigue si en forma automática puede manejar esta información.

Patrick Straka indicó que para la próxima reunión estará presentando la respuesta a esta solicitud.

El Ing. Baños expresó que a partir del día de mañana todos los Manifiestos que se envíen deben incluir los equipos vacíos y que Maersk y Seaboard Marine, pueden enviar un listado en papel del equipo vacío mientras hacen los arreglos dentro de sus sistemas internos.

Con relación al primer numeral descrito en este punto, Byron Méndez de APL consultó que si cuando no devuelven firma, sino un Warning, se puede imprimir esta nota y llevarla como un acuse de recibo. El Ing. Baños respondió que los Warning tienen AUT por lo que sí se pueden imprimir y presentarlos en la Aduana.

Estuardo Solórzano de Seaboard Marine, indicó que este documento no trae el nombre del Buque al que corresponde la firma, por lo tanto, cómo constatarán a cuál le pertenece. El Ing. Baños expresó que pueden escribirle a mano el nombre del buque al cual está haciendo referencia la firma ya que esta medida es transitoria.

c. Reporte del Adecuado Tipo de Operación:

El Ing. Baños indicó que se debe reportar el tipo de operación correcto del contenedor que se está manifestando, todos los equipos reportados deben traer el código ya sea de tránsito, transbordo, etc. Esta información se utilizará tanto en el ATC como dentro del DTI.

Marco Villatoro de COBIGUA indicó que existen dos navieras que normalmente bajan muchos contenedores y la plataforma del Puerto no soporta tanto peso, por lo que se trasladan al patio más cercano, se comentó al respecto que estos son problemas de operación y que se debe buscar la forma de corregir este caso. Marco planteará este asunto en el Puerto y comentará en la próxima reunión qué se puede hacer.

2. Situación actual para la Transmisión Electrónica de Datos:

a. Puerto Quetzal:

Federico Yaque Castillo indicó que los días 20 y 21 de julio 2002, se entregó una circular a todas las Navieras que trabajan con ellos en la que se define el procedimiento para la asignación de PIN con este puerto, sin embargo a la fecha únicamente: Chiquita, Transoceánicas y Maersk Sealand han llevado a cabo el trámite correspondiente.

Con relación al punto que solicitaron agregar a la agenda indicó que se han detectado en ciertos manifiestos que los BLs transmitidos no coinciden con los números originales y que el peso lo están transmitiendo en libras y no en kilogramos. Adicionalmente, no están transmitiendo los marchamos de origen. Seguidamente, solicitó que el Segmento SEL se convierta en un campo MANDATORIO ya que es un dato que en papel lo reportan las Navieras, no se le dio ninguna resolución a esta solicitud.

El otro tema que solicitaron agregar a la Agenda es que la información no está llegando con tiempo al Puerto y por lo tanto, las Instituciones DOAN y OIRSA no cuentan con el tiempo suficiente para llevar a cabo las retenciones correspondientes a cada Manifiesto de Carga. Adicionalmente, recaló que el espacio que le fue asignado a las Instituciones antes mencionadas es restringido sólo para representantes de estas Instituciones y que se presentó un problema en el Puerto ya que una persona de una Naviera quería estar presente en el proceso de retenciones y esto no puede ser así.

Finalmente, Federico Yaque expresó que Puerto Quetzal no puede enviar el mensaje CUSRES después de cuatro horas de operación de la carga general que se va a otros predios como es el caso de COBIGUA y Servicios Portuarios. El Ing. Baños indicó que SAT necesita conocer la información directamente del ente que descargó el total de los contenedores.

b. Santo Tomás de Castilla:

Edwin Ramírez informó que ya tienen concluido el HTTPS y que el usuario que están utilizando para llevar a cabo las pruebas de intercambio es el siguiente:

Usuario: edifactssl

Clave de Acceso: empornacstc

Se hizo entrega a cada uno de los presentes en la reunión, de los requisitos que el Puerto necesita para la asignación de PIN de acceso a la página Web segura. Indicó que estos requisitos han sido analizados por el Departamento Jurídico de dicha entidad y que la solicitud la deben hacer llegar a la dirección de Guatemala que aparece en la hoja que entregó y que tomen nota que deben hacer llegar los documentos al 5° Nivel en la Oficina del Interventor.

Actualmente, en la Portuaria están trabajando para distribuir en forma electrónica dentro de la Institución, la información que reciben en el Manifiesto de Carga, ya que están buscando

la manera de contar con un proceso 100% automático. Están trabajando también en el módulo financiero y se espera que incluso los cobros por servicios se cobren automáticamente.

c. COBIGUA (Puerto Barrios):

Marco Villatoro informó que han enfrentado algunos problemas ya que las Navieras reportan el Manifiesto de Carga a SAT pero no lo hacen llegar al Puerto. Actualmente están trabajando para definir los accesos de los usuarios a la página segura del Puerto. Indicó que cuando tengan listos los requisitos que solicitarán a las Navieras lo harán llegar a EAN Guatemala para que lo distribuya a todos los miembros del Comité.

Informó que en Puerto Barrios, quieren utilizar un único proveedor de comunicaciones entre todas las Instituciones que trabajarán en este Puerto, para garantizar que todos cuentan con la red de comunicación.

Adicionalmente, manifestó que han tenido algunos problemas porque algunas Navieras que transportan cargas de Liner, es decir carga de otras Navieras, repiten el mismo número de BL para la carga en los diferentes Manifiestos que presentan y esto se podría convertir en un problema posteriormente. Rossana Linares de Centrans, indicó que puede darse el caso de que se reporte el mismo BL por diferentes líneas, sin embargo, la carga viene de puertos diferentes.

El Ing. Baños indicó que el sistema de SAT no lo reporta como error, ya que valida el BL más el número del contenedor y luego también se valida contra el puerto de carga.

d. DOAN:

Carlos Corea informó que ya se implementó la página Web para que puedan recibir la transmisión electrónica del Manifiesto de Carga, están a la espera de la papelería necesaria por parte de las Agencias Navieras para proceder a la asignación del PIN de acceso a la página de ellos, el software traductor está casi listo, están afinando algunos detalles y ya se envió un CUSRES con retenciones y liberaciones hacia SAT y Santo Tomás de Castilla. Faltan algunas validaciones de sintaxis pero siguen trabajando en el tema. Informó que en Puerto Quetzal han tenido algunos problemas porque la información la están entregando las Agencias Navieras fuera del tiempo acordado, por lo que no permite llevar a tiempo las retenciones requeridas.

e. OIRSA:

Julio Morales informó que para finales del mes de agosto 2002, estarán finalizando la implementación de la página Web, ya que debido al cambio de sus oficinas se presentó un problema al momento de instalar la página, sin embargo, están trabajando en el tema y esperan que todo quede solucionado. Entregaron a los presentes una hoja en la que están los requisitos para la asignación del PIN, las Agencias Navieras pueden hacer llegar la solicitud a las Oficinas Centrales o a las Oficinas de OIRSA en los tres Puertos. Se asignará un solo PIN para que transmitan a cualquiera de los Puertos.

f. Capitanía de Puertos:

El Capitán Sánchez informó que en el caso de la Capitanía en Puerto Quetzal, en dicho puerto les facilitaron una terminal que está conectada directamente al sistema interno del puerto, y que han estado recibiendo el Manifiesto de Carga sin ningún inconveniente.

Con el Puerto Santo Tomás de Castilla, no han concluido el trabajo, pero existe la buena voluntad por parte del Puerto de apoyar a la Capitanía, con Puerto Barrios tienen pendiente la realización de una reunión para definir los detalles de cómo se compartirá la información.

Con relación al desarrollo del propio sistema de la Capitanía tuvieron ya la visita de Aster Computadoras y de Infoexpress, la información técnica la está revisando el Departamento de Sistemas del Ministerio de la Defensa, los aspectos como el desarrollo de la página segura, esperan realizarlo el próximo año, están ya trabajando para definir este rubro dentro del próximo presupuesto.

g. Superintendencia de Administración Tributaria SAT:

El Ing. Baños informó que al día de ayer estaban transmitiendo entre pruebas y ensayos 19 Agencias Navieras, todavía quedan algunas empresas que han solicitado prórroga. Las agencias que para finales del mes no cuenten con el PIN de acceso, son las que tendrán que dejar de operar o ajustarse a lo que ya está establecido.

Adicionalmente, el Ing. Baños comentó que para definir el procedimiento logístico del manejo de Faltantes y Sobrantes que DOAN y OIRSA presenten para la próxima reunión cómo se debe hacer el proceso y cómo se debe coordinar el mismo dentro de las Portuarias.

4. Revisión de las unidades de medida agregadas al Segmento MEA del Subgrupo 14:

El Ing. Baños indicó que en el Segmento MEA elemento compuesto C174, se agregaron los códigos que representan las medias para barriles, toneladas métricas y vehículos. Para los “Car Carriers”, es importante que reporten el código para los vehículos, también se habilitó el código para reportar “Juegos”, esto es en el caso de que venga en el buque maquinaria desensamblada. Si todos estos códigos se aprueban el día de hoy, también se trasladaran al segmento MEA del CUSRES. En este caso la portuaria al reportar Faltantes o Sobrantes los tiene que presentar utilizando los códigos que se están liberando el día de hoy.

5. Calendarización del trabajo para el desarrollo del DTI:

El Ing. Baños indicó que la propuesta para el Comité es que se inicie el trabajo del DTI electrónico para el siguiente mes, es decir, septiembre 2002. Informó que SAT cuenta ya con una base que al igual que con el Manifiesto de Carga, se trasladará a EDIFIX por parte de EAN Guatemala y luego se someterá a discusión de los miembros del Comité. El Ing. Baños indicó que es muy importante conocer quienes están interesados en participar en la transmisión electrónica del DTI, ya que al igual que para el Manejo de los Manifiestos de Carga se le estará asignando un PIN a cada empresa interesada. Informó que están trabajando en forma conjunta con El Salvador, de forma tal que los trámites necesarios se hagan en una sola ventanilla. Para conocer el interés de los miembros del Comité el Ing. Baños solicitó el apoyo de EAN Guatemala, para que se envíe una nota a todos los que aparecen en la lista de distribución y que manifiesten su interés.

Adicionalmente, el Ing. Baños indicó que se trabajará simultáneamente en el ATC electrónico de forma tal que en tres meses ya se tengan finalizados estos mensajes.

6. Puntos varios:

Requisitos para asignación del PIN de DOAN:

Dentro de los requisitos planteados en la nota de DOAN, requieren tres juegos de papelería de las Agencias Navieras, uno para cada DOAN ubicado en cada Puerto; se planteó a Carlos Corea la inquietud de que se entregue únicamente un juego de documentos y que ellos internamente se encarguen de replicar los juegos de fotocopias para sus oficinas ubicadas en cada una de las Portuarias. Después de la intervención de las Agencias

Navieras presentes, Carlos Corea indicó que planteará este requerimiento a las autoridades de PSP y DOAN y en la próxima reunión estaría compartiendo la respuesta con todos.

Datos Requeridos por DOAN para la Carga Sujeto de Exportación:

Carlos Corea indicó que de acuerdo a lo solicitado por EAN Guatemala y el comité en la reunión anterior, los datos que ellos necesitan conocer relacionados a la carga que sale del país en concepto de exportación son los siguientes:

- ⇒ Número de Contenedor
- ⇒ Tipo de Mercadería
- ⇒ Remitente o Exportador
- ⇒ País de destino de la Carga
- ⇒ Importador
- ⇒ Notificador

Después de discutir con los presentes la factibilidad de contar con estos datos previamente a la exportación, se definió que técnicamente se le puede dar solución a estos requerimientos de información, pero el problema es coordinarse con las entidades que realmente manejan los datos y que los mismos estén en el tiempo que DOAN lo necesita. El Ing. Baños indicó que se debe tener presente que difícilmente se encontrará un mensaje electrónico que cubra al 100% las necesidades de información, en el tiempo requerido por DOAN.

Fecha de la próxima sesión:

Se acordó que la próxima reunión se llevará a cabo el martes 20 de agosto de 2002, se les indicará el lugar vía correo electrónico.

Ana Diéguez agradeció a los presentes su participación y cerró la reunión a las 13:20 horas.