

**MINUTA #63 DE LA REUNIÓN
ESTRATEGIAS DE IMPLEMENTACIÓN DEL MENSAJE CUSCAR
Realizada en el Salón Marfil del Hotel Clarion Suites
El 1 de abril de 2003**

ASISTENTES:

Juan Pablo Marroquín
Rossana Linares
Gilberto Salvador Hernández
Julio E. Morales
José Antonio Morales
Eduardo Lemus
Luis Fernando Rosales
Edgar Cumes
José Morales
Gabriela Rodríguez
Víctor Monroy
Alfredo Herrera
Elmer Espina
Carlos Alvarez

Helen de Palmerola
Alfonso Callejas
Patrick Straka
Augusto Sigüenza
José Luis Díaz
Mario Quinteros
Christian Josué Girón
María Elena Lou de Solórzano
Juan López
Carlos Corea
Rafael González
Marisol de Barrios
Maritza de Toledo
Mónica Arriola

Maritza de Toledo inició la reunión a las 9:40 horas, dando la bienvenida a los asistentes. Luego se aprobó la agenda agregando el siguiente tema propuesto por Centrans:

- Declaración de mercadería contenterizada y suelta en un solo BL.

A continuación se dio lectura al acta de la reunión anterior la cual fue aprobada por los asistentes.

1. Temas pendientes de la última reunión

a. VIN para identificar Vehículos

Transmares informó que ellos cuando manifiestan vehículos no pueden agregar el VIN ya que en la información de origen no está contenido, ellos solamente manifiestan los números de lotes de los carros y las marcas que vienen impresas en una etiqueta en el carro.

b. Jumbo Bags

Transmares comunicó que ellos manejan Jumbo Bags y aparecen declaradas en la parte descriptiva del BL como sacos, puesto que no hay un código que pueda identificar este tipo de embalaje.

Puerto Quetzal expresó que tienen problemas con Transmares ya que ellos describen la cantidad de sacos no la cantidad de Jumbo Bags.

Patrick Straka indicó que el código que se puede utilizar es el Bag Large ZB. Se acordó utilizar el mismo código para la declaración de Jumbo Bags ya que dicho código está contenido en la guía de implementación.

c. Desembarque / Embarque de contenedores (vacío o parcial)

Puerto Quetzal expresó que para agilizar el desembarque y embarque de los buques se necesita por parte de las navieras un detalle de las clases de productos contenidas en el manifiesto. De alguna forma se requiere que se amplíe más la información en el manifiesto referente a la carga. También indicó que tienen discrepancias con las medidas de los contenedores que Transmares manifiesta y las que son en realidad.

Transmares indicó que revisará con las personas correspondientes sobre este problema.

SAT informó que muchas navieras manifiestan las mercaderías como reembarque cuando realmente es una exportación. Este es uno de los primeros errores que se debe evitar para que no se atrase la operación. Para manifestar vaciado parcial, se acordó que se declare como reembarque, debido a que no hay un código para esta situación.

Puerto Quetzal hizo la solicitud a todas las navieras que envíen el manifiesto tanto en papel como electrónicamente.

EAN Guatemala le indicó a los representantes de Puerto Quetzal que por favor se envíe un listado de las navieras con las que ellos tienen problemas para que se les apoye e indicó a todas las navieras que toda la información que manifiestan en papel también sea manifestada electrónicamente.

d. Dock Receipt (DR) para identificar carga suelta

Tramarco indicó que ellos únicamente manejan carga suelta y esa es la razón por la cual no pueden manifestar el DR ya que la mercadería únicamente trae las marcas registradas, las cuales están declaradas en el manifiesto.

SAT indicó que para ellos no es ningún problema pero que probablemente para las instituciones como Oirsa y PSP sí puedan tener problema cuando quieran retener una parte de lo manifestado no toda la mercadería.

PSP expresó que debido a que Tramarco no puede proporcionar el DR, este documento podrá ser sustituido por las marcas y con los BLs que se manifiestan.

Centrans también informó que ellos no cuentan con el DR.

PSP revisará si las mercaderías podrán ser retenidas por medio de las marcas y contramarcas.

2. Cusres para retenciones y liberaciones

Oirsa envió al comité una propuesta para el manejo de retenciones y liberaciones, debido a las discrepancias en la información entre navieras y puertos. Se solicitó tratar este tema como punto de agenda de esta reunión, con el objetivo de llegar a un consenso con todo el comité sobre esta propuesta.

Sin embargo, EAN Guatemala analizó la misma de acuerdo a la guía de implementación acordándose utilizar el subgrupo 6 de la siguiente manera:

El uso del subgrupo 6 es Condicional ya que se hará uso de éste solamente para efectos de retención.

El subgrupo 6 se compone por:

-----Segment Group 6 -----		C	---	9999
DOC	Document / Message Details	M	---	1
FTX	Free Text	C	---	9
GIS	General Indicator	C	---	9
MEA	Measurements	C	---	99
EQD	Equipment Details	C	---	999

Esto significa que se puede utilizar el subgrupo 6 hasta 9999 veces en un mensaje y por cada subgrupo 6 que utilice, solamente se puede utilizar el segmento DOC una vez y se puede retener hasta 999 contenedores en el segmento EQD por cada GIS que utilice.

Ejemplo.

SINTAXIS

DOC+34+XX13000123'
GIS+60'
 EQD+CN+TEXU9123456+23:102+++'
 EQD+CN+NYKU7891234+23:102+++'
 EQD+CN+PXSDU456982+23:102+++'
DOC+34+XX13000123'
GIS+7'
 EQD+CN+CAXPS125951+23:102+++'
 EQD+CN+ABCD7419744+23:102+++'

SIGNIFICADO

DOC + (34 situación de la carga) + (XX13000123 número e identificación del manifiesto)

GIS + (60 fumigación)

EQD + (CN contenedor) + (TEXU9123456 identificación del contenedor) + (23 Código de tipo de equipo) + (102 Clave o código calificador del equipo)

EQD +

EQD +

DOC + (34 situación de la carga) + (XX13000123 número e identificación del manifiesto)

GIS + (7 mercancías retenidas por cuarentena OIRSA o por SAIA)

EQD + (CN contenedor) + (CAXPS125951 identificación del contenedor) + (23 Código de tipo de equipo) + (102 Clave o código calificador del equipo)

EQD +

DESCRIPCIÓN

En este caso 3 contenedores retenidos por proceso (60 fumigación) del manifiesto **xx13000123** y 2 contenedores mas retenidos por proceso (7 mercancías retenidas por OIRSA o por SAIA).

3. Paralelo con portuarias PSP/OIRSA

Maersk indicó que para todas aquellas navieras que ya estén listas, ya no deberían trabajar en paralelo con las instituciones debido a que esto les ocasiona más gastos. Trabajar en paralelo requiere de mucho trabajo y para evitar discrepancias entre la copia en papel y la copia electrónica del manifiesto se debería presionar a las instituciones para que se deje atrás el paralelo y ya empezar solamente electrónicamente.

PSP solicitó 15 días más a partir de la fecha (vencen el 16 de abril de 2003) para poder empezar a trabajar electrónicamente pero con otras navieras como Crowley todavía se va a estar recibiendo en papel y electrónicamente.

Maersk informó que cuando el manifiesto electrónico es bastante grande se tienen problemas en las páginas de Oirsa y PSP.

Oirsa expresó que tendrá que consultar y solucionar este problema lo más pronto posible.

EAN solicitó a las entidades que después de realizar sus consultas respectivas indiquen cuando será la última fecha para solicitar copia en papel del manifiesto.

Crowley indicó que en Puerto Santo Tomás se han tenido atrasos en la liberación de la carga debido a que en los cambios de turnos del personal de la SAT no saben como bajar los manifiestos y algunas veces han habido retrasos hasta de 1 y 2 días.

SAT informó que se han tenido varias pláticas con representantes de Crowley y se espera que ya se minimicen los problemas y liberar lo más pronto posible las mercaderías.

4. https Oirsa

Oirsa indicó que todavía se tienen problemas con respecto al https, sin embargo después de Semana Santa se tendrán que haber solucionado y el https quedará listo.

5. Puntos Varios

Declaración de Mercadería Suelta y Contenerizada en un solo BL

Centrans indicó que debido a que la información de los manifiestos es ingresada directamente desde la casa matriz, ellos no pueden separar por BL la mercadería contenerizada de la suelta. Esta es la misma situación de Transmares.

SAT expresó que si la información es bien agrupada dentro del manifiesto no habrá ningún problema. El segmento SGP brinda la información necesaria para saber que mercadería está suelta y cual viene contenerizada.

Tramarco, Maersk, Centrans y Puerto Quetzal indicaron a Oirsa que siguen esperando que les proporcionen su PIN de acceso. Por lo tanto Oirsa verificará cual es el problema.

Maersk preguntó a los puertos la fecha en que se iniciará a transmitir firma automática. Empornac indicó que se está trabajando para que ya no exista alguien que envíe la firma a las navieras y se pueda tener un proceso desatendido. También manifestó que se están teniendo pláticas con el proveedor de servicios para que se hagan los cambios necesarios en la página.

Puerto Quetzal informó que ya está la opción de generar firma automática pero que en cuanto se tengan las últimas pruebas con PSP y OIRSA, y cuando ya se puedan cargar las liberaciones de estas instituciones en Puerto Quetzal, se dejará automático.

EAN informó a los presentes que los representantes de Puerto Barrios habían enviado sus excusas por no poder asistir a esta reunión.

ATC-DTI

SAT indicó que con relación a este tema, hubo un pequeño problema que no estaba previsto, debido a que cada país opera diferente el proceso aduanero. Se está trabajando para resolver esto y se empezarán pruebas con El Salvador lo más pronto posible.

Oirsa expresó que algunas navieras no les envían los manifiestos electrónicamente, por esta razón se hará un listado de las navieras que no están cumpliendo, a pesar de que el Dr. Menéndez se comunicó con las navieras y ellas no han respondido. Similar situación afronta PSP.

EAN indicó que el 40% de las navieras que envían su manifiesto a los puertos y a SAT, no están cumpliendo con enviarlo a las otras instituciones. Se acordó hacer un listado de estas navieras para hacerles llegar un recordatorio.

6. Fecha de la próxima sesión:

Se acordó que la fecha de la siguiente reunión será el martes 29 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.