



UPU | UNIÓN
POSTAL
UNIVERSAL

Directrices para el establecimiento de un servicio internacional de transporte de los envíos postales por ferrocarril

Foro «UPU–Ferrocarril»

Octubre de 2022

Índice de materias	Página
0. Introducción	4
1. Antecedentes e información general	5
1.1 Objetivos del transporte de envíos postales por ferrocarril	5
1.2 La importancia estratégica del proyecto de transporte de envíos postales por ferrocarril	6
1.3 Las ventajas de la utilización del ferrocarril para el transporte de los envíos postales	7
2. Flujo de trabajo, procedimientos de tratamiento y formalidades aduaneras	8
2.1 Establecimiento de una ruta de transporte por ferrocarril	8
2.2 Productos postales de la UPU	9
2.3 Procedimientos en el punto de origen y funciones desempeñadas por los actores	9
2.4 Procedimientos de tránsito y funciones desempeñadas por los actores	12
2.5 Procedimientos adoptados por las diferentes autoridades aduaneras	12
2.6 Procedimientos en el punto de destino y funciones desempeñadas por los actores	13
3. Perspectivas de futuro	14
3.1 Procedimientos sin contratiempos gracias al intercambio electrónico de datos	14
3.2 Seguridad y protección	16
Anexo 1 – Descripción detallada de los documentos y fórmulas utilizados para el transporte de los envíos postales por ferrocarril	17
Anexo 2 – Glosario de términos	27
Anexo 3 – Estudio de caso. Transporte de encomiendas entre China (Rep. Pop.) y Europa: integración del transporte por ferrocarril en la red postal	33
Anexo 4 – Estudio de caso. Los trenes bloque que transportan exclusivamente correo de China (Rep. Pop.) a Europa	36
Anexo 5 – Prácticas ejemplares para el establecimiento de un servicio internacional de transporte de envíos postales por ferrocarril – basadas en los procedimientos operativos normalizados publicados por China Post	37
Anexo 6 – El modelo postal mundial de la UPU	43
Anexo 7 – Estudio de caso. La legislación de la Unión Europea sobre aduanas	45
Anexo 8 – Hoja de ruta sobre la interoperabilidad de los sistemas EDI de los operadores designados y de las empresas ferroviarias/de transporte y logística para el transporte de envíos postales en contenedores	47
Anexo 9 – Estudio de caso. Exigencias legales de la versión 3 del ICS2 respecto a diversas hipótesis relacionadas con el transporte de envíos postales por ferrocarril	58
Anexo 10 – Transporte multimodal de envíos postales	60
Anexo 11 – Estudio de caso. Programas de integridad de los precintos/sellos y cumplimiento de la norma ISO 17712 para precintos de alta seguridad	62
Anexo 12 – Actores involucrados	65
Anexo 13 – Lista de abreviaturas	72

0. Introducción

El presente documento tiene por objeto ofrecer una visión global del contexto en que se desarrolla el transporte de correo por ferrocarril, los procedimientos operativos y las responsabilidades de las partes interesadas a lo largo del trayecto, así como el camino a seguir, especialmente en lo relativo al intercambio de información electrónica anticipada a efectos de la declaración de aduana y la evaluación de riesgo previa. Pretende proporcionar una descripción genérica de la iniciativa del correo por ferrocarril y servir de fuente de información para todas las partes interesadas que deseen participar en ella. Además de los procedimientos operativos específicos, se ha incluido información adicional para que los lectores se familiaricen con la información pertinente sobre el sector, que ha de resultar beneficiosa en las fases de evaluación y aplicación. La información adicional puede variar desde las lecciones aprendidas en las primeras experiencias piloto hasta los planes para el intercambio de información electrónica anticipada entre los operadores designados y los transportistas ferroviarios.

El transporte de correo por ferrocarril ha demostrado ser una alternativa eficaz y eficiente, entre otras, al transporte aéreo internacional convencional. Esto fue particularmente cierto durante la pandemia de COVID-19, cuando la capacidad aérea internacional se redujo en poco tiempo y algunos pequeños operadores designados se enfrentaron a la escasez de soluciones de transporte disponibles en el futuro inmediato. Esta situación ha recordado a los operadores designados que es necesario examinar y explorar todos los medios de transporte, y que el desarrollo de una red de transporte postal internacional más flexible y resiliente, en estrecha colaboración con los transportistas, debe figurar entre las principales prioridades del sector postal. Además, el transporte ferroviario ofrece la oportunidad de transportar correo no prioritario para los expedidores de comercio electrónico sensibles a los cambios de precio, lo que permite proporcionar servicios adaptados a las expectativas de la clientela. Los envases vacíos y las devoluciones también podrían integrarse en este canal para sacar el máximo provecho del ferrocarril y atenuar las limitaciones del transporte aéreo. Desde 2017, la UPU ha tomado la delantera en la exploración de esta iniciativa, en estrecha colaboración con la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y las organizaciones y asociaciones ferroviarias internacionales. Este documento representa uno de los principales logros de esta colaboración, en la que todas las partes interesadas han contribuido desde su respectivo sector a hacer posible el transporte de correo internacional por ferrocarril.

Para poner en marcha el transporte de correo internacional por ferrocarril, se necesitará del esfuerzo de tres sectores: los operadores designados, las autoridades aduaneras (junto con otras autoridades nacionales) y las empresas ferroviarias. El operador designado de origen celebrará un contrato de transporte con el primer o todos los transportistas ferroviarios para el transporte, de acuerdo con el método de cooperación preferido bilateralmente. La información electrónica anticipada se transmitirá al operador designado de destino para aviso previo. El transportista o los transportistas se pondrán en contacto con las empresas ferroviarias y las autoridades aduaneras de la ruta para gestionar las cuestiones operativas y las declaraciones de aduana de tránsito. A lo largo de los años, los procesos de transporte internacional y de declaración de aduana se han optimizado y normalizado gracias al esfuerzo colectivo de todos los actores. Tras el tránsito, el operador designado de destino recibirá las expediciones y procederá a reencaminar el correo a su destino final o a conectar con otras soluciones de transporte. A su debido tiempo, los operadores designados y los transportistas ferroviarios intercambiarán información electrónica anticipada para cumplir con sus respectivas obligaciones con las autoridades aduaneras de destino en las regiones/los países donde se requieren dichos datos.

Las directrices son un documento en evolución que se irá actualizando en función de las circunstancias. Los logros de los resultados a mediano y largo plazo de esta iniciativa se integrarán en su debida forma, y consistirán en la apertura de nuevos corredores en otras partes del mundo, el intercambio de información electrónica anticipada entre los actores para cumplir con los requisitos reglamentarios o el establecimiento de una red mundial de transporte postal más flexible y resiliente.

Las partes interesadas en establecer un servicio internacional de transporte de envíos postales por ferrocarril o que quieran realizar alguna consulta sobre esta iniciativa pueden ponerse en contacto con el Programa «Transporte y distribución hasta último kilómetro» de la UPU (transport@upu.int).

1. Antecedentes e información general

1.1 *Objetivos del transporte de envíos postales por ferrocarril*

La propuesta de trabajo 10 del plan de actividades de Estambul (2017–2020) de la Unión Postal Universal encomendó al Consejo de Explotación Postal (CEP) de la UPU las siguientes tareas:

«Elaborar procedimientos detallados para el intercambio de correo internacional por ferrocarril, entre otros:

- trabajando con las organizaciones internacionales de transporte ferroviario pertinentes y con la OMA para estudiar y elaborar conjuntamente la reglamentación pertinente en materia de transporte de envíos postales por ferrocarril;
- organizando seminarios o talleres, conjuntamente con estas organizaciones y la OMA, a fin de compartir y divulgar las mejores prácticas».

El objetivo de las presentes directrices es mejorar la interoperabilidad de la red postal a través de actividades de transporte y para ello será necesario:

- elaborar normas operativas en materia de transporte de envíos postales por ferrocarril;
- facilitar el intercambio transfronterizo para el transporte del correo internacional por ferrocarril;
- presentar para aprobación de los órganos competentes de la UPU proposiciones para completar o modificar las Actas de la Unión, de ser necesario.

En marzo de 2017, atendiendo a este cometido, el CEP creó un grupo de trabajo dedicado al transporte de los envíos postales por ferrocarril. Como reconocimiento de la importancia de este trabajo, en noviembre de 2018 se creó el Comité de Contacto «UPU–Ferrocarril», que posteriormente, en febrero de 2020, se transformó en el Foro «UPU–Ferrocarril». Este último pretende ser más accesible y ofrece una plataforma de cooperación para que participen todos los actores de la cadena logística del transporte de correo por ferrocarril.

En el marco de esta iniciativa se desarrollarán reglamentos, procedimientos y normas comunes para el nuevo servicio. Estas herramientas, así como las normas operativas para el transporte de los envíos postales, están en proceso de elaboración y seguirán actualizándose en función de los resultados de los proyectos piloto y de la práctica y las lecciones aprendidas a partir del funcionamiento regular del transporte internacional de correo por ferrocarril.

En la actualidad, el transporte de correo por ferrocarril funciona de forma regular. Se está ampliando la cantidad de rutas disponibles y los países de tránsito cuentan con regímenes aduaneros distintos. Un avance decisivo en esta esfera es el de los trenes bloque que transportan exclusivamente correo, introducidos a principios de 2020 para resolver la acumulación de envíos desde China (Rep. Pop.) a Europa como consecuencia de la escasez de capacidad de transporte aéreo derivada de la pandemia de COVID-19. La presente versión de las directrices recoge las experiencias y lecciones aprendidas de las prácticas operativas cotidianas. El objetivo es armonizar y simplificar la reglamentación, las normas y los trámites en los sectores postal, aduanero y ferroviario, con el fin de prestar un mayor apoyo a los esfuerzos de facilitación del comercio mundial.

Estas directrices han sido elaboradas por todos los actores que participan del Foro «UPU–Ferrocarril»: la UPU, la OMA y la Comisión Europea (CE), los operadores designados, las administraciones aduaneras nacionales y las organizaciones ferroviarias internacionales que han participado en los proyectos piloto y en la operativa regular del transporte de correo por ferrocarril.

Las directrices no son vinculantes y son de carácter neutral. Podrían servir de modelo para los operadores designados y las empresas ferroviarias de otras partes del mundo. La UPU es una organización intergubernamental que responde a las necesidades de sus 192 Países miembros, independientemente de su ubicación geográfica.

Las directrices se proponen ser una fuente de información para los operadores designados, las administraciones aduaneras y las empresas ferroviarias que se ocupan del transporte internacional de envíos postales por ferrocarril. Consisten en elementos clave y lecciones aprendidas de las iniciativas para facilitar

el establecimiento de un servicio internacional de transporte de los envíos postales por ferrocarril y promover la cooperación y el intercambio de ideas a nivel nacional e internacional entre los operadores designados, las administraciones aduaneras y las empresas ferroviarias.

Las directrices son un documento en evolución que se irá actualizando, según sea necesario, para reflejar los resultados de los proyectos piloto y las experiencias nacionales más recientes, con arreglo a las actualizaciones de los procedimientos aduaneros, incluido el desarrollo de los intercambios electrónicos de datos para agilizar y garantizar el transporte del correo internacional por ferrocarril. De acuerdo con las disposiciones legales de la versión 3 del Sistema de Control de las Importaciones 2 (ICS2) de la CE, los operadores ferroviarios que transporten correo al territorio aduanero de la Unión Europea (UE) deberán presentar por adelantado los datos de transporte en la aduana de primera entrada, es decir, la que tiene jurisdicción sobre el lugar en el que el ferrocarril entra en la UE. La versión 3 del ICS2 entrará en vigor a partir del 15 de marzo de 2024. Para asegurarse de que todos los actores estén preparados para estas nuevas exigencias, en 2022 deberán organizarse las experiencias piloto de intercambio de mensajes CARDIT/RESBIT.

Las directrices han sido elaboradas por el Foro con la participación de los siguientes miembros:

- Operadores designados: Países miembros del CEP: Alemania, China (Rep. Pop.) (Presidente), Francia, Rusia (Federación de) y Polonia
- Observadores: Belarús, Kazajstán y Lituania
- Administraciones aduaneras: autoridades aduaneras chinas
- Actores externos: OMA, CE, Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF), Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD), Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT), Consejo Internacional de Coordinación del Transporte Transiberiano (CCTT), Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructuras Europeas (CER) y Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).

En el anexo 12 figuran las funciones desempeñadas por los distintos actores que participaron en la elaboración de las directrices.

Cabe señalar que la UPU ha suscrito protocolos de acuerdo con tres organizaciones y dos asociaciones: OMA, OTIF, OSJD, CIT y CCTT.

A los efectos del presente documento, el proyecto se denominará «proyecto de transporte de envíos postales por ferrocarril». Por «proyecto de transporte de envíos postales por ferrocarril» se entiende que el proyecto está dirigido por la UPU, una organización mundial que se ocupa de los asuntos postales y que trabaja en estrecha colaboración con las organizaciones y asociaciones ferroviarias internacionales en beneficio de sus 192 Países miembros.

1.2 La importancia estratégica del proyecto de transporte de envíos postales por ferrocarril

Para todos los actores, el proyecto de transporte de envíos postales por ferrocarril ofrece oportunidades únicas para mejorar los procesos operativos y facilitar y promover el comercio internacional mediante la utilización de las amplias redes postales y ferroviarias, y el fomento de la integración regional y la competitividad económica.

Para aprovechar las oportunidades que ofrece este modo de transporte intercontinental, especialmente en el floreciente sector del comercio electrónico, todos los actores deben colaborar a fin lograr lo siguiente: 1º adherirse al principio de «libertad de tránsito» y eliminar los obstáculos que impiden la circulación fluida de los envíos postales por ferrocarril; 2º mejorar el intercambio de información electrónica anticipada (EAD) y realizar experiencias piloto; 3º armonizar y simplificar los procedimientos y las formalidades (incluido el transbordo directo sin la participación de los operadores designados del país donde se realiza el transbordo y la aceptación de los documentos de transporte a efectos aduaneros); 4º elaborar reglamentos, procedimientos y normas operativas comunes para el transporte de correo por ferrocarril; 5º reforzar las medidas de seguridad mediante una gestión eficaz de los riesgos y programas sólidos de integridad de los precintos/sellos; 6º promover el transporte multimodal; y 7º promover el transporte sin soporte papel.

El proyecto de transporte de envíos postales por ferrocarril pretende ayudar a los operadores designados a establecer un nuevo modo de transporte para el correo internacional, que hasta el momento se ha limitado en gran medida al aéreo y marítimo. A través del transporte ferroviario, los operadores designados pueden distribuir mercaderías de comercio electrónico e impulsar aún más el comercio electrónico mundial, que actualmente crece un 20% anual. La UPU aspira a aprovechar al máximo la infraestructura postal, la mayor red física del mundo, para distribuir el correo y las mercaderías de comercio electrónico al menor costo posible.

El proyecto de transporte de envíos postales por ferrocarril también ofrece una nueva fuente de ingresos para las empresas ferroviarias internacionales. En algunos países, el ferrocarril sigue utilizándose de forma activa y regular solo para el transporte de correo interno. En el caso del transporte del correo internacional, el transporte por ferrocarril se ha convertido en una solución más pertinente a la que recurren los comerciantes y minoristas electrónicos.

Para la OMA y las administraciones aduaneras, si bien sus instrumentos y herramientas fueron concebidos en su mayoría para cualquier modo de transporte, se trata de una interesante oportunidad para colaborar con las organizaciones ferroviarias y las asociaciones para facilitar el transporte de los envíos postales por ferrocarril, a la vez que se garantiza el cumplimiento de todas las exigencias reglamentarias para el cruce de fronteras. Las administraciones aduaneras examinarán por primera vez la cadena logística postal desde la perspectiva del transporte ferroviario y tendrán que debatir de forma continua sobre procedimientos de tránsito aduanero eficientes y eficaces para este nuevo modo de comercio internacional. Los numerosos desafíos asociados podrán exigir la adaptación de los procedimientos y requisitos de forma armonizada. La OMA abrió el debate sobre la cooperación aduanera en materia de transporte por ferrocarril en 2017, centrándose en la declaración de tránsito, la información electrónica anticipada, la inspección de la carga, el control de los pasajeros y la armonización de los datos sobre el tránsito por ferrocarril. En 2019, la OMA puso en marcha el proyecto de transporte por ferrocarril, que consistió en una encuesta sobre dicho modo de transporte realizada a sus miembros, estudios sobre el terreno relativos al tránsito aduanero, un taller mundial de la OMA sobre el tema, la formulación de lineamientos propuestos por dicha organización y actividades de creación de capacidad para sus miembros. Después del proyecto, elaboró las directrices para el transporte por ferrocarril de la OMA. En vista de la cantidad de países que participan en el transporte por ferrocarril, una gestión aduanera eficiente y eficaz de este nuevo modo de comercio internacional ayudará a agilizar el comercio legítimo a un costo reducido, a poner freno al comercio ilícito, a fortalecer la cadena logística postal y a mejorar la conectividad y la integración regional, lo que a su vez contribuirá a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

1.3 Las ventajas de la utilización del ferrocarril para el transporte de los envíos postales

Promoción del comercio electrónico

- Como organismo especializado de las Naciones Unidas en materia de servicios postales, la UPU está bien situada para facilitar el comercio internacional y el comercio electrónico transfronterizo. La Estrategia Postal Mundial de Estambul (EPME) de la UPU reconoció la importancia de esta área de actividad. La meta 2 de la EPME (Ofrecer productos sostenibles y modernos) incluye un programa sobre el comercio electrónico y facilitación del comercio.
- Las micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYMES) podrán exportar sus productos de comercio electrónico a través de este nuevo canal de transporte postal.
- En cuanto al desempeño de los productos, los principales clientes de algunos operadores designados desean un servicio de extremo a extremo para sus productos y que sean distribuidos en un plazo fiable (objetivo de puntualidad del 90%). Para poder cumplir con este plazo, los operadores designados quieren asegurarse de que el proceso de transporte por ferrocarril sea fluido y estable.
- Los minoristas en línea podrán transportar sus mercaderías a un costo razonable, lo que redundará en un mayor volumen de tráfico.
- Los operadores designados podrán enviar y devolver las mercaderías de forma más económica (por ferrocarril en lugar de por vía aérea).

Nuevo modo de transporte para el correo internacional

- Los operadores designados dispondrán de un nuevo modo de transporte para el correo internacional.

- El proyecto de transporte de los envíos postales por ferrocarril contribuirá al desarrollo de procesos universales para este modo de transporte.
- Los operadores designados podrán utilizar el transporte multimodal (ferroviario, por carretera, marítimo y aéreo) para agilizar los envíos internacionales.

Viabilidad operacional

- El transporte por ferrocarril tiene el potencial de ser más rápido y fiable que otros medios de transporte (p. ej., el marítimo).
- Será posible transportar grandes volúmenes de envíos postales que son difíciles o imposibles de trasladar por vía aérea, si se respeta debidamente la reglamentación sobre prohibiciones y restricciones en el transporte por ferrocarril.
- Se prevé que el transporte de los envíos postales por ferrocarril reducirá la presión sobre el correo de superficie transportado por vía aérea (S.A.L.).
- El costo de los procedimientos operativos se mantendrá al mínimo para garantizar la viabilidad.
- El intercambio electrónico de datos y la identificación por radiofrecuencia (RFID) se aplicarán de extremo a extremo, en beneficio de todos los actores.

Seguridad

- Si los controles de seguridad lo permiten, los operadores designados podrán transportar por ferrocarril los envíos postales que contengan cantidades permitidas de mercaderías peligrosas admisibles que no pueden ser enviados por vía aérea.
- La colocación de precintos/sellos (electrónicos o mecánicos) en los contenedores o vagones de correo en el punto de origen aumentará la seguridad.

Transporte económico y sostenible

- El transporte de los envíos postales por ferrocarril será económico.
- En términos de consumo de combustible y emisiones de carbono, el transporte por ferrocarril es más ventajoso que el aéreo e incluso que el S.A.L. En aras de la sostenibilidad ambiental, el ferrocarril podría ser una alternativa viable al S.A.L. en el caso del correo no prioritario. Ello está en consonancia con los ODS de la ONU y con la EPME de la UPU (uno de los programas de la meta 3 de la Estrategia se titula «Desarrollo sostenible»).

2. Flujo de trabajo, procedimientos de tratamiento y formalidades aduaneras

2.1 Establecimiento de una ruta de transporte por ferrocarril

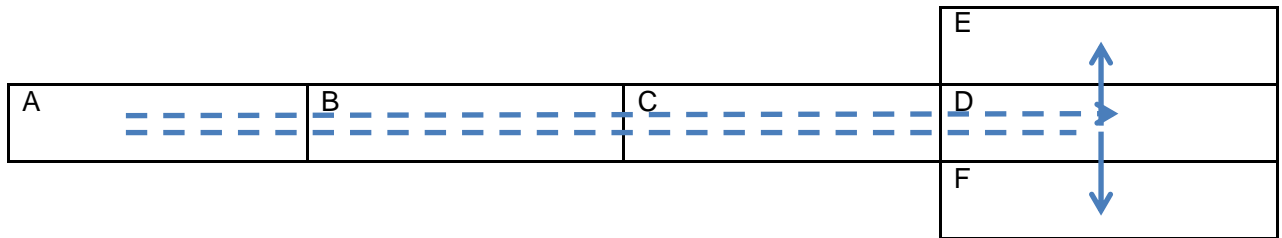
Garantizar la libertad de tránsito es una obligación fundamental de todos los Países miembros de la UPU, tal y como figura en el artículo 1.1 de la Constitución de la Unión Postal Universal.¹

En el diagrama siguiente:

- el operador designado de origen está en el país A;
- el operador designado de destino (de la expedición de correo que se transporta por ferrocarril) está en el país D. La expedición del país A contiene despachos destinados al país D, y también puede contener despachos cerrados en tránsito hacia los países E y F (en tránsito cerrado por el país D);
- los países B y C son países de transbordo directo. En circunstancias normales, los operadores designados de B y C no participan en la expedición de correo que se transporta a través de su territorio;

¹ «Los países que adopten la presente Constitución formarán, en el marco de la organización intergubernamental denominada «Unión Postal Universal», un solo territorio postal para el intercambio recíproco de envíos postales. La libertad de tránsito estará garantizada en todo el territorio de la Unión (...)».

- los operadores designados de los países E y F reciben los despachos cerrados en tránsito a través del operador designado del país D, junto con los envíos del país D. El transporte del país D al E, y del país D al F, no tiene relación alguna con el transporte por ferrocarril del país A al D.



A partir del diagrama anterior y de la experiencia del transporte de correo por ferrocarril, se han elaborado las siguientes directrices como recomendaciones dirigidas a los diferentes actores –operadores designados, Aduanas y empresas ferroviarias de los países de origen, tránsito y destino– para el establecimiento de nuevas rutas para el transporte de envíos postales por ferrocarril.

2.2 Productos postales de la UPU

Las experiencias piloto se han centrado principalmente en los envíos de comercio electrónico. Sin embargo, cualquiera de los siguientes productos postales o productos derivados del intercambio de correo internacional de la UPU puede ser transportado por ferrocarril:

- envíos de correspondencia, entre ellos los pequeños paquetes de hasta 2 kg;
- encomiendas;
- encomiendas ECOMPRO;
- envíos EMS;
- devolución (de productos postales);
- envases vacíos.

2.3 Procedimientos en el punto de origen y funciones desempeñadas por los actores

Operadores designados

- El operador designado de origen debe ponerse en contacto con la empresa ferroviaria para determinar la viabilidad básica de cada nueva ruta en función de una serie de factores: los horarios de las líneas de ferrocarril, los horarios de los trenes, los procesos de entrega del correo en el punto de origen, el grado de contenedorización (uso y tipo de contenedor), el uso de un tren de pasajeros o de contenedores, los volúmenes estimados, la frecuencia prevista de los despachos, las tasas de transporte estimadas, la hora de llegada prevista, las disposiciones de facturación, etc.
- El operador designado de origen debe documentar todos los aspectos logísticos de una nueva ruta y comunicarlos a todas las partes involucradas, en particular al primer transportista (que debe compartir la información con su agente o subcontratista) y el operador designado de destino. Es importante señalar que esto excluye la tasa de transporte acordada, ya que se trata de información comercialmente confidencial que se pacta de forma bilateral entre el operador designado de origen y el transportista (empresa ferroviaria).
- Antes de la entrega de los envases de correo a la empresa ferroviaria, el operador designado de origen debe completar las fórmulas postales pertinentes (la hoja de aviso CN 31/hoja de ruta CP 87, CN 34/etiquetas de envase CP 83 y factura de entrega CN 37) de manera clara y legible, asegurándose de que los envases de correo estén etiquetados de acuerdo con los reglamentos de la UPU. Asimismo, se utilizará una factura de entrega CN 47 en lugar de la factura de entrega CN 37 si se van a transportar por ferrocarril envases vacíos en lugar de envases que contengan correo. (**Nota:** como actualmente solo se transportan por ferrocarril los envases que contienen correo, en aras de la coherencia y la claridad, en el contexto de este documento solo se utiliza la factura de entrega CN 37 para referirse a la factura de entrega genérica empleada para el transporte de envíos por ferrocarril).

- d) Antes de la entrega de las sacas de correo a la empresa ferroviaria, el operador designado debe escanearlas al crear cada despacho y expedición, y transmitir los mensajes PREDES y PRECON al operador designado de destino (de la expedición postal) y CARDIT al transportista. Los mensajes PREDES se transmitirán para el correo destinado al país de destino de la expedición postal, mientras que los mensajes PRECON se transmitirán para los correos que deban ser tratados como despachos cerrados en tránsito a través del operador designado de destino de la expedición postal.
- e) El operador designado de origen, en estrecha colaboración con la empresa ferroviaria, debe ayudar a completar la documentación para el transporte de los envíos postales por ferrocarril o su equivalente electrónico. La documentación varía según el tren (de pasajeros o de contenedores) y el país. En diferentes partes del mundo se aplican diferentes tratados ferroviarios. El operador designado, en estrecha colaboración con la empresa ferroviaria, debe averiguar la documentación específica que debe utilizarse para el transporte de los envíos postales por ferrocarril en cada ruta. Por ejemplo, en el caso de un ferrocarril de contenedores que transporta envíos postales de Asia a Europa, el operador designado de origen debe completar una carta de porte CIM (Convenio Internacional de transporte de mercancías por ferrocarril)/SMGS (Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías). En el caso del transporte de envíos postales en ferrocarriles de pasajeros, el operador designado de origen debe completar un billete de equipaje para el envío de encomiendas en ferrocarril de pasajeros/transporte internacional de pasajeros.
- f) El operador designado de origen debe ponerse en contacto con la empresa ferroviaria para determinar si los mensajes CARDIT/RESBIT pueden intercambiarse o utilizarse para las operaciones de transporte, la contabilidad y a los efectos de la declaración de aduana. (En el anexo 8 de las directrices se incluye una hoja de ruta sobre la interoperabilidad de los sistemas EDI postal y ferroviario para el transporte de envíos postales por ferrocarril).
- g) En el caso de los países de tránsito cuyos operadores designados no participan en el proceso en cuestión en su territorio, el operador designado de origen debe ponerse en contacto con la empresa ferroviaria del país de origen para determinar los procesos necesarios.
- h) Cuando sea necesario cumplir con exigencias aduaneras específicas en el país de tránsito, los operadores designados de origen deben informarse de antemano sobre estas exigencias a través de la empresa ferroviaria del país de origen.
- i) El operador designado de origen, si procede, establecerá contacto con la empresa ferroviaria del país de origen con los siguientes fines:
- resolver cualquier problema de transbordo antes de despachar los envíos;
 - identificar la legislación aduanera aplicable en los territorios por los que pasa la ruta;
 - identificar cualquier otra legislación aplicable que pueda afectar al transporte de envíos postales por ferrocarril.
- j) El operador designado del país de origen debe estar en contacto con el operador designado del país de destino de la expedición postal y con los transportistas ferroviarios en lo que respecta a los siguientes asuntos:
- la organización logística en el punto de destino de los envíos postales desde la terminal ferroviaria hasta la oficina de cambio en destino;
 - los mensajes EDI intercambiados entre los operadores designados de origen y destino y entre el operador designado de origen y los transportistas ferroviarios para cada conjunto de mensajes posible (PREDES/REDES, PRECON/RESCON, EMSEVT e ITMATT), de acuerdo con las normas vigentes de la UPU:
 - M10 PRECON v1.1;
 - M12 RESCON v1.1;
 - M13 REDES v1.1;
 - M33 ITMATT v1;
 - M48 CARDIT v2.1;
 - M49 RESBIT v1.1;
 - M40 EMSEVT v3;

- M41 PREDES v2.1;

cabe observar que el envío de mensajes PREDES y RESEDES ha pasado a ser obligatorio para todos los Países miembros de la UPU a partir del 1º de abril de 2018 (circular 167 de la Oficina Internacional de 18 de diciembre de 2017); y

- las fórmulas físicas utilizadas (CN 37, carta de porte ferroviario, etc.) y las técnicas de precintado/sellado, si procede.
- k) El operador designado de origen debe estar en contacto con el operador designado de destino para acordar bilateralmente el procedimiento y las clases de correo, así como la utilización de un ferrocarril de pasajeros o de contenedores, para controlar el desempeño general de la ruta de forma continua (p. ej., el uso de los informes del sistema de control de la calidad (QCS) para medir el desempeño y el cumplimiento de las normas de datos, y el uso de informes QCS basados en el intercambio de datos EMSEVT v3, los mensajes PREDES/RESEDES, PRECON/RESCON y CARDIT/RESBIT para monitorear la calidad y la utilización de cualquier otro sistema de notificación que esté a disposición de los operadores designados). Este contacto debe establecerse entre los operadores designados que participan en todos los despachos previstos, incluso en los despachos cerrados en tránsito que pasan por el operador designado al que se expedirá el correo.

Aduanas

- l) La administración aduanera del país de origen debe acordar con el operador designado de origen las modalidades de presentación de los envíos postales a la aduana, con arreglo a lo dispuesto en la legislación nacional vigente.
- m) La administración aduanera del país de origen puede, de acuerdo con la reglamentación aduanera nacional, realizar controles aduaneros basados en la evaluación de riesgos a la salida y en la frontera.
- n) La administración aduanera del país de origen debe:
- colocar precintos/sellos electrónicos o mecánicos en los contenedores, vagones o sacas de correo que estén bajo el control de la aduana, en presencia de los operadores designados, según se considere necesario;
 - verificar las fórmulas en soporte papel utilizadas (CN 37, documentos ferroviarios, etc.) y las técnicas de precintado/sellado, si procede;
 - facilitar a las administraciones aduaneras de los territorios por los que pasa la ruta la información necesaria relativa al cronograma de los envíos, si así lo exige la legislación nacional, e intercambiar información sobre asuntos relacionados con las aduanas.

Empresas ferroviarias

- o) Cuando en una ruta participan varias empresas ferroviarias, la empresa ferroviaria o el transportista del país de origen debe ponerse en contacto con las demás empresas para definir los aspectos logísticos y la modalidad de facturación entre las empresas.
- p) La empresa ferroviaria o el transportista del país de origen deben establecer en el contrato de servicios de transporte la obligación de proporcionar al operador designado del país de origen información, en los plazos fijados y por los medios previamente definidos, sobre el transporte de los envíos y todas las operaciones relacionadas. Las empresas ferroviarias utilizan los sistemas EDI para intercambiar información sobre el encaminamiento del correo y para transmitir esta información a la primera empresa ferroviaria o transportista, que se encargará de transmitir esa información al operador designado de origen. (Nota: Se realizará un análisis más detenido sobre si los actuales elementos de datos transmitidos en los sistemas EDI ferroviarios pueden cumplir las disposiciones legales establecidas por las administraciones aduaneras de destino y sobre cómo podrían subsanarse las posibles deficiencias en caso de que los operadores designados deban proporcionar determinados elementos de datos). En el anexo 8 se ofrece más información sobre la hoja de ruta a este respecto.

2.4 Procedimientos de transbordo y funciones desempeñadas por los actores

Operadores designados

- a) En el proceso de transporte de los envíos por ferrocarril, las expediciones postales serán transportadas directamente desde los países de origen a los de destino sin que participen los operadores designados de los países de tránsito (concepto de «transbordo directo²»).
- b) Un ejemplo de transbordo directo es cuando un operador designado del país de origen «A» expide el correo a un operador designado del país de destino «C» en un tren que opera del país «A» al «B» y luego al «C». En este caso, el país «B» es un país de «transbordo directo». El operador designado del país «B» no participa de modo alguno, pero la administración aduanera del país «B» puede (o no) tener participación. Por ejemplo, puede tener que controlar que los precintos/sellos estén intactos a la entrada y a la salida del país. Un trayecto largo en tren puede implicar no solo uno, sino varios países de «transbordo directo».
- c) El artículo 17-112.3 del Reglamento del Convenio Postal Universal establece lo siguiente: «Cuando el transporte en tránsito de una expedición a través de un País miembro tuviere lugar sin participación del operador designado de ese País miembro, independientemente del medio de transporte, esta forma de tránsito («transbordo directo») no comprometerá la responsabilidad del operador designado del País miembro de tránsito». (**Nota:** Las modificaciones propuestas a esta disposición fueron aprobadas en el período de sesiones del CEP 2021.1 y entrarán en vigor a partir del 1º de enero de 2022).

Aduanas

- d) La administración aduanera del país de tránsito podrá realizar una evaluación de riesgos si así lo exige la legislación nacional y el régimen aduanero, y controlar los precintos/sellos aduaneros (electrónicos o mecánicos) si procede.
- e) Según lo previsto en la legislación aduanera nacional o el régimen aduanero aplicable, la administración aduanera del país de tránsito puede ejecutar la garantía nacional o internacional.

Empresas ferroviarias

- f) La empresa ferroviaria debe entregar a la administración aduanera de tránsito la factura de entrega CN 37 y la carta de porte CIM o SMGS o la carta de porte CIM/SMGS o el billete de equipaje, o transmitir su equivalente electrónico.
- g) Según lo acordado entre las empresas ferroviarias, la empresa ferroviaria del país de origen debe ponerse en contacto con la empresa ferroviaria encargada del transporte en el país de tránsito para determinar los procedimientos a seguir.

2.5 Procedimientos adoptados por las diferentes autoridades aduaneras

Al establecer un servicio internacional de transporte de envíos postales por ferrocarril, los operadores designados deben conocer las disposiciones aduaneras que pueden afectar dicho transporte. Por tanto, como se indica en el apartado 2.3 en los literales «i» y «j», es importante que el operador designado mantenga contacto con la empresa ferroviaria del país de origen.

En general, los procedimientos y disposiciones aduaneras que serán pertinentes para el transporte de los envíos postales por ferrocarril guardarán relación con los siguientes aspectos:

- la exportación y la salida en el país de origen;
- la entrada, el tránsito y la salida en cada territorio aduanero de tránsito;
- la entrada y liberación para libre circulación (importación) en el país de destino.

² Según se especifica en el artículo 17-009 del Reglamento del Convenio de la UPU, el transbordo directo en el punto de tránsito se realizará preferentemente entre rutas de transporte operadas por el mismo transportista (transbordo intralíneas) pero, cuando esto no sea posible, podrá realizarse entre rutas de transporte operadas por diferentes compañías aéreas (interlíneas). El transbordo directo de las expediciones en el punto de tránsito, ya sea entre rutas de transporte operadas por el mismo transportista (transbordo intralíneas) o entre rutas de transporte operadas por diferentes transportistas (transbordo interlíneas), no estará sujeto a gastos de tránsito entre el operador designado del punto de transbordo y el operador designado del país de origen.

Cabe señalar que el capítulo 2 del Anexo específico J del Convenio de Kyoto revisado de la OMA establece los procedimientos de despacho aduanero para el tráfico postal. El Anexo contiene cinco definiciones, 10 normas y una práctica recomendada. Las directrices del capítulo 2 del Anexo específico J explican los conceptos y principios esenciales identificados en su contenido, y describen las obligaciones y responsabilidades de los Correos y las Aduanas en sus actividades cotidianas.

Además, es importante señalar que la administración aduanera tiene derecho a inspeccionar todos los envíos postales. El derecho a abrir las cartas está sujeto a la legislación nacional. La administración de aduanas suele determinar qué envíos deben someterse a control aduanero, teniendo en cuenta la reglamentación aduanera nacional. El control aduanero debe basarse en la gestión de riesgos mediante el uso de datos y de las últimas tecnologías, como las inspecciones no invasivas (rayos X, etc.), para evitar controles innecesarios.

Según la norma 8 que figura en el capítulo 1 del Anexo específico E del Convenio de Kyoto revisado de la OMA, las administraciones aduaneras deben tomar todas las medidas necesarias para garantizar la integridad del envío durante el tránsito. En el contexto del transporte por ferrocarril, esta disposición es de especial importancia debido al número de países que participan en el proceso de tránsito. El precinto/sello aduanero es uno de los medios más eficaces para garantizar la integridad del envío.

Existe la posibilidad de utilizar precintos/sellos aduaneros electrónicos/sistemas de seguimiento electrónico de la carga, una tecnología recientemente desarrollada que permite el seguimiento electrónico del transporte desde la oficina aduanera de partida hasta la oficina aduanera de destino a lo largo de todo el trayecto de la ruta de tránsito. Los precintos/sellos electrónicos utilizan tecnología de RFID o de sistema de posicionamiento global (GPS).

El uso de un sello aduanero puede repercutir positivamente en la calidad del control y la gestión de riesgos. Asimismo, puede mejorar la transparencia y la previsibilidad de los procedimientos de tránsito. No obstante, tal como se establece en la Directrices de tránsito de la OMA, las administraciones aduaneras no deberían exigir a los operadores ferroviarios que coloquen precintos/sellos aduaneros electrónicos, salvo en aquellos casos en que los precintos/sellos aduaneros comunes no sean suficiente para garantizar la integridad de la mercadería en tránsito. Si una administración aduanera exige a un operador ferroviario colocar un precinto/sello aduanero electrónico, las aduanas no deberían cobrar tasas administrativas/de tramitación por el uso del precinto/sello, aparte del costo del propio precinto/sello.

Además, en consonancia con las diversas exigencias jurídicas que están surgiendo en materia de declaración aduanera anticipada desde los países de destino, resultaría sumamente beneficioso que los mensajes EDI transmitidos antes del embarque y de la llegada se presentaran ante la administración aduanera del país de destino para que esta pueda controlar y evaluar los riesgos por anticipado. La UPU ha desarrollado el modelo postal mundial para el intercambio de información electrónica anticipada, en el cual se han especificado distintos flujos de intercambio de mensajes EDI a nivel de envíos, envases y expediciones entre los operadores designados, los transportistas y las aduanas. El modelo postal mundial es de carácter neutro con respecto al transporte y, por tanto, es aplicable a todos los modos de transporte. En el anexo 6 puede consultarse una representación gráfica del modelo postal mundial y una explicación detallada de los flujos de mensajes EDI asociados. Se recomienda que se lleven a cabo experiencias piloto de intercambio de mensajes CARDIT/RESBIT entre los operadores designados y las empresas ferroviarias, en un esfuerzo por asegurar la preparación de todos los actores de esta tendencia a la digitalización.

2.6 *Procedimientos en el punto de destino y funciones desempeñadas por los actores*

Operadores designados

- a) El operador designado de destino transportará los envíos postales hasta la oficina de cambio bajo la supervisión de la aduana del país de destino y presentar ante esta última los envíos con su correspondiente documentación para los procedimientos aduaneros a efectos del despacho y de conformidad con la legislación nacional.
- b) El operador designado de destino asumirá los gastos de transporte de los envíos postales desde la estación ferroviaria de destino a la oficina de cambio de destino.
- c) Si los despachos cerrados en tránsito deben ser transportados por el operador designado de destino a otros países por medios distintos al transporte por ferrocarril, el operador designado de destino debe establecer por anticipado los mecanismos adecuados para garantizar que los despachos no queden inmovilizados y sean encaminados dentro del plazo acordado.

- d) El reparto de las responsabilidades operativas y financieras en destino deberá determinarse entre los operadores designados de origen y destino antes de proceder al transporte físico de los envíos por ferrocarril, lo que podrá incorporarse al acuerdo bilateral.

Aduanas

- e) La aduana del país de destino debe desempeñar las siguientes funciones:
- recibir las declaraciones de aduana, en soporte papel o electrónico;
 - verificar los precintos/sellos aduaneros (electrónicos y mecánicos), si procede;
 - realizar controles aduaneros basados en la evaluación de riesgos de acuerdo con la legislación nacional y el régimen aduanero;
 - evaluar los derechos que se han de pagar sobre los envíos postales. Cabe señalar que la liquidación de derechos sobre los envíos postales es uno de los derechos fundamentales de las autoridades aduaneras. En la mayoría de los Países miembros de la UPU, las aduanas son quienes realizan esta evaluación. Sin embargo, algunos operadores designados podrían actuar en nombre de las aduanas para ciertas operaciones, tales como las siguientes:
 - El operador designado puede llevar a cabo el proceso de inspección aduanera primaria, luego de recibir instrucciones sobre el procedimiento y capacitación de parte de la aduana.
 - El operador designado puede determinar los derechos a cobrar, mientras la aduana valida el proceso del operador designado y brinda ayuda al servicio postal en caso de que surja alguna dificultad al identificar el arancel preciso aplicable al envío.
 - El operador designado también puede actuar como un agente de despacho de aduana, representando directa o indirectamente al declarante (generalmente el destinatario). En este caso, el operador designado pagaría los derechos y las tasas a la aduana y a su vez recibiría el pago de parte del destinatario.

Los tres tipos de participación mencionados deben ser objeto de enfoques flexibles que se adapten a las necesidades locales.

Empresas ferroviarias

- f) En función de los intercambios bilaterales entre la empresa ferroviaria y el operador designado de destino, la empresa ferroviaria debe traspasar las expediciones al operador designado de destino en el lugar acordado junto con la documentación pertinente, que comprende la factura de entrega CN 37 para despachos por vía de superficie, la carta de porte CIM/SMGS (o la carta de porte CIM o SMGS, respectivamente, según la reglamentación aplicable en el país de destino) lo el billete de equipaje para el envío de encomiendas en transporte de pasajeros en ferrocarril/internacional. Se debe promover el uso de fórmulas electrónicas. (**Nota:** Se debe hacer más hincapié en el uso de cartas de porte electrónicas y en las iniciativas sin soporte papel. Además, es necesario intensificar el trabajo dirigido a la realización de las correspondientes experiencias piloto).
- g) En respuesta a un mensaje CARDIT enviado por el operador designado de destino, la empresa ferroviaria debe enviar un mensaje RESDIT, que es un mensaje electrónico de la UPU en el que se confirma el tratamiento del correo a lo largo de la cadena logística.

3. Perspectivas de futuro

3.1 Procedimientos sin contratiempos gracias al intercambio electrónico de datos

3.1.1 Modelo postal mundial para el intercambio de información electrónica anticipada

La UPU ha desarrollado el modelo postal mundial para el intercambio de información electrónica anticipada con el fin de estandarizar las disposiciones de los operadores designados en esta materia. El modelo postal mundial consta de ocho flujos de intercambio de información electrónica anticipada entre los operadores designados, las aduanas y los transportistas. En el anexo 6 puede consultarse una representación gráfica del modelo postal mundial y la definición de cada flujo.

La transmisión de información electrónica anticipada antes del embarque y de la llegada ayudaría a reducir los riesgos en materia de seguridad para los transportistas y las aduanas, y pronto será obligatoria en ciertas regiones del mundo.

La transmisión de información electrónica anticipada:

- ayuda a mejorar la seguridad del transporte;
- previa al despacho aduanero acelera el procesamiento de los envíos postales en las aduanas; y
- ofrece visibilidad de los envíos postales a lo largo de todo el trayecto.

3.1.2 Intercambio de mensajes EDI entre las aduanas y los Correos (CUSITM y CUSRSP)

Una evaluación de riesgos basada en la información electrónica anticipada transmitida antes de la carga facilitaría considerablemente el transporte por ferrocarril y permitiría un control adecuado del comercio. De este modo, el uso de información electrónica anticipada transmitida antes de la carga, tal como se establece en el Marco de Normas SAFE, puede considerarse como una posibilidad futura para facilitar el transporte por ferrocarril a la vez que se garantiza una gestión adecuada de los riesgos por adelantado.

La UPU y la OMA desarrollaron conjuntamente mensajes EDI utilizados entre las aduanas y los Correos (CUSITM y CUSRSP), conforme al Modelo de datos de la OMA, para las declaraciones de aduana. Además, el sistema de declaración de aduana de la UPU es una aplicación de software brindada por el Centro de Tecnología Postal (CTP) de la UPU y desarrollado en función de los mensajes EDI entre las aduanas y los Correos de la OMA/UPU. Puede llevar a cabo y permite el intercambio de mensajes EDI normalizados de la UPU y la OMA relacionados con las aduanas (CUSITM/CUSRSP o su equivalente local) y el intercambio de mensajes normalizados entre los Correos (ITMATT o su equivalente local).

Con arreglo a las exigencias nacionales, las administraciones aduaneras y los operadores designados pueden intercambiar mensajes CUSITM y CUSRSP (o su equivalente local) a través de la transmisión electrónica de los datos de las fórmulas CN 22/CN 23 a efectos de las declaraciones de aduana y de tránsito en el transporte de envíos postales por ferrocarril.

La UPU y la OMA deberían considerar la posibilidad de normalizar las exigencias de información electrónica para optimizar los procedimientos aduaneros de todos los países en la ruta del transporte de envíos postales por ferrocarril.

3.1.3 Los requisitos jurídicos de la versión 3 del ICS2

La CE, sobre la base de las disposiciones del Código de aduanas de la Unión Europea, ha definido los requisitos jurídicos de la versión 3 del ICS2 para el transporte de envíos postales por ferrocarril, con el fin de reforzar la evaluación de riesgos y los controles de seguridad antes de que el correo ingrese al territorio aduanero de la Unión Europea.

De conformidad con los requisitos jurídicos de la versión 3 del ICS2, la empresa ferroviaria que efectivamente transporte el correo dentro del territorio aduanero de la UE estará obligada a presentar los detalles del transporte (a excepción de la declaración sumaria de entrada del operador designado de destino) en la aduana de primera entrada, es decir, la que tiene jurisdicción sobre el lugar donde la empresa ferroviaria ingresa a la Unión Europea.

En el anexo 9 se describen los requisitos jurídicos de la versión 3 del ICS2 para el transporte de envíos postales por ferrocarril.

La UPU ha colaborado estrechamente con la CE en el desarrollo de estos requisitos jurídicos. Se hará todo lo posible para asegurar que los intercambios de la UPU puedan adaptar un método para el cumplimiento con estos programas, sin perturbación del sistema de intercambio de información electrónica anticipada en el marco de los actuales procedimientos de la UPU.

3.1.4 Directrices para el transporte por ferrocarril de la OMA

La OMA ha elaborado las Directrices para el transporte por ferrocarril, en las que se analizan y explican en detalle las iniciativas relativas a los procedimientos por medios electrónicos de tránsito aduanero, el control aduanero en el transporte por ferrocarril, los procedimientos relativos al transporte de envíos postales por ferrocarril, el control de pasajeros y la colaboración entre los actores pertinentes y las administraciones aduaneras. Se prevé que los procedimientos relacionados con el tránsito aduanero y el despacho aduanero se simplifiquen y faciliten mediante el intercambio de información electrónica anticipada y el uso de tecnologías modernas. (**Nota:** Las Directrices para el transporte por ferrocarril de la OMA se encuentran actualmente en proceso de elaboración tras consultar a los actores pertinentes y su publicación en el sitio web de la OMA está prevista para el año 2022. Consúltese en www.wcoomd.org/en/topics/facilitation.aspx).

3.2 Seguridad y protección

Una mayor precisión de la información presentada por los operadores designados, así como el posible intercambio electrónico de datos e información electrónica anticipada entre las administraciones aduaneras y los operadores designados, contribuye a la gestión eficaz de los riesgos por parte de las administraciones aduaneras en el transporte internacional de envíos postales y facilita el transporte por ferrocarril.

El intercambio de información, como las imágenes de rayos X, entre las administraciones aduaneras y las empresas ferroviarias en la ruta del transporte ferroviario puede mejorar la seguridad y la protección a la vez que facilita el transporte.

Descripción detallada de los documentos y fórmulas utilizados para el transporte de los envíos postales por ferrocarril

1. Documentos de la UPU utilizados para el transporte de envíos postales por ferrocarril

Los envíos postales transportados por superficie (es decir, por barco, carretera y ferrocarril) se entregan a la empresa de transporte junto con la factura de entrega CN 37 para los despachos por vía de superficie y las etiquetas de los envases CN 34 para los envíos de correspondencia. Si se trata de encomiendas, es necesario utilizar las etiquetas de envase CP 83 para los despachos por vía de superficie.

La factura de entrega CN 37 para los despachos por vía de superficie es el documento de expedición utilizado para la función de transporte, ya sea para el control de las operaciones o para la contabilización entre el operador designado y el transportista. Desde el punto de vista operativo, la expedición traslada los envases desde el centro de tratamiento del correo internacional (CTCI) de origen al CTCI de destino, generalmente a través de un transportista, como una compañía aérea, naviera o ferroviaria. Desde el punto de vista contable, el pago que realizará el operador designado de origen al transportista se basará en la fórmula CN 37.

Las fórmulas y etiquetas mencionadas permiten que tanto los operadores designados como las empresas de transporte puedan identificar el envío como correo. Esto es muy importante por muchas razones, entre ellas, para los procesos aduaneros en las fronteras y los puertos.

Desde el punto de vista de la UPU, cuando se trata de transporte por ferrocarril, las etiquetas de envase CN 37 y CN 34/CP 83 permiten reconocer que el envío es un correo de superficie y que se transporta desde el punto de origen hasta el de destino. También pueden utilizarse para trasladar los envíos desde la terminal de ferrocarril de destino hasta la oficina de cambio de destino para el despacho aduanero de acuerdo con la legislación nacional.

Se debe tener en cuenta que las etiquetas de los envases de la UPU llevan un identificador de envase con código de barras único. El intercambio de mensajes EDI entre los operadores designados de origen y de destino, a partir de estos códigos de barras, permite enviar al operador designado de origen una confirmación de recepción de cada envase en destino y controlar el tiempo que tardó (en el transporte aéreo, algunas compañías aéreas, aunque no todas, utilizan también un identificador de envase con código de barras). Se recomienda que toda la documentación en soporte papel que acompaña a los envíos se sustituya con el intercambio de mensajes EDI. Ya se han puesto en marcha iniciativas sin soporte papel en el transporte aéreo y marítimo, y en un futuro próximo también se organizarán experiencias piloto de este tipo para el transporte de envíos postales por ferrocarril.

2. Carta de porte común CIM/SMGS (CIT y OSJD)

Se trata de una alternativa al sistema clásico de expedición, que consiste en la retranscripción de una carta de porte SMGS en una carta de porte CIM o viceversa, en el lugar de reexpedición.

Reglamento general sobre las cartas de porte en soporte papel/electrónico

Base jurídica

La carta de porte CIM/SMGS se basa en el § 8 del artículo 6 del CIM y el artículo 13 del SMGS.

Condiciones de uso

En virtud de las disposiciones de la Guía de la carta de porte CIM/SMGS (anexo 6 del SMGS), la carta de porte común CIM/SMGS puede utilizarse como carta de porte CIM en el ámbito en el que se aplica el CIM y como carta de porte SMGS en el ámbito en la que se aplica el SMGS.

Descripciones de los recuadros en la carta de porte en soporte papel y en la impresión de la carta de porte electrónica

Las descripciones de los recuadros se imprimirán en dos (o, en su caso, tres) idiomas, uno de los cuales deberá ser el ruso y otro el inglés, el francés o el alemán.

En el caso de las expediciones hacia o desde China (Rep. Pop.), se imprimirán también en chino.

Contenido de la carta de porte

La carta de porte se llenará en los siguientes idiomas:

- a) Los campos relacionados con el contrato de transporte CIM y SMGS: ruso más inglés, francés o alemán.³ Para el transporte a China (Rep. Pop.), la carta de porte también puede completarse en chino.
- b) Campos relacionados únicamente con el contrato de transporte CIM: inglés, francés o alemán.¹
- c) Campos relacionados únicamente con el contrato de transporte SMGS: ruso. Para el transporte a China (Rep. Pop.), la carta de porte también puede completarse en chino.

Para garantizar que la declaración de aduana en el país de tránsito o destino sea rápida y precisa, se recomienda completar la carta de porte combinada CIM/SMGS en los idiomas de trabajo pertinentes, preferentemente en un idioma aceptado en el país de tránsito o destino.

Carta de porte en soporte papel

El modelo de carta de porte común CIM/SMGS consta de seis hojas A4 numeradas:

<i>Nº de hoja</i>	<i>Descripción</i>	<i>Destinatario de la hoja</i>
1	Carta de porte original	Destinatario
2	Hoja de ruta	Transportista que entrega la mercadería al destinatario
CIM 5 SMGS 3	Duplicado de carta de porte original	Expedidor
4	Nota de entrega	Tráfico CIM → SMGS: estación de ferrocarril de destino Tráfico SMGS → CIM: no se utiliza
CIM 3 SMGS 5	Boletín de llegada/aduana	Tráfico CIM → SMGS: destinatario/aduana Tráfico SMGS → CIM: transportista de destino/aduana
6	Nota de expedición	Tráfico CIM → SMGS: transportista de origen Tráfico SMGS → CIM: no se utiliza

Guía de carta de porte común y guía de reexpedición

Para más detalles sobre la Guía de carta de porte común CIM/SMGS (GLV-CIM/SMGS) y la Guía de reexpedición CIM/SMGS (GR-CIM/SMGS) consulte <https://www.cit-rail.org/en/freight-traffic/cim-smgs/#content-294296> y <https://www.cit-rail.org/en/freight-traffic/cim-smgs/#content-294289>, respectivamente.

³ Las partes en el contrato de transporte pueden acordar una lengua distinta del inglés, el francés o el alemán. Esta desviación del contenido de la carta de porte para el envío de mercancías peligrosas en el marco del RID (Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril) podrá ser acordada únicamente por los países afectados por el contrato de transporte CIM. Esta nota al pie de página se aplica solamente a los contratos de transporte CIM.

Carta de porte electrónica (si procede)

Especificaciones funcionales	Actualizado según la revisión del SMGS (1º de julio de 2015)
Especificaciones legales	Contrato EDI
Trabajos realizados	Grupo ad hoc de trabajo técnico sobre la carta de porte electrónico CIM/SMGS (CIT, OSJD, RailData y expertos de las empresas ferroviarias CIM y SMGS)
Tareas	Revisión de las especificaciones técnicas, trabajo orientado al desarrollo del convertidor XML/EDIFACT.
Fecha de entrada en vigor	1º de julio de 2019
Documento	Disponible para el CIT y los miembros de la OSJD en inglés, francés, alemán, ruso y chino* (*sitio web de la OSJD)
Próxima etapa	Organización del programa piloto de transporte con carta de porte electrónica CIM/SMGS; posibles socios: DB Cargo y RZD
Cuestiones importantes	<ul style="list-style-type: none"> - Reconocimiento pleno y formal de la carta de porte electrónica CIM/SMGS. - ¿Intercambio de información con las autoridades aduaneras (entre empresas y la administración) y el alcance de esta información? - Uso electrónico de los documentos anexos (carta de porte y vagón, informe formal, etc.)

El principio de equivalencia funcional según el CIM (§ 9 del art. 6 del CIM)

La carta de porte y su duplicado podrán emitirse en forma de registro electrónico de los datos, que puedan transformarse en signos de escritura legible. Los procedimientos empleados para el registro y el tratamiento de los datos deberán ser equivalentes desde el punto de vista funcional, en particular en lo que se refiere a la fuerza probatoria de la carta de porte representada por dichos datos.

El principio del acuerdo entre transportistas, expedidores y destinatarios que aplican el SMGS

El contrato de transporte puede celebrarse por medio de una carta de porte electrónica. La carta de porte electrónica funciona como una carta de porte en soporte papel y consiste en un conjunto de datos que se presentan en formato electrónico, idéntico al de la carta de porte en soporte papel. La carta de porte electrónica y sus hojas complementarias pueden imprimirse en papel según sea necesario, en atención al modelo del apéndice 5 de la Guía de la carta de porte CIM/SMGS (anexo 6 del SMGS). Si se introducen cambios en la carta de porte electrónica tal y como exige el SMGS, se conservarán los datos originales.

Acuerdo sobre el intercambio electrónico de datos en el transporte ferroviario internacional de mercancías (Acuerdo EDI)

Los transportistas y los clientes (expedidores/receptores) determinan por contrato los mensajes que se han de intercambiar, así como el tipo y el método de intercambio de datos de la carta de porte electrónica. Se ha elaborado una hoja de ruta sobre la interoperabilidad entre los sistemas EDI postales y ferroviarios.

Modelo de carta de porte común CIM/SMGS:

37 Накладная CIM/SMGS CIM/SMGS Consignment Note		Оригинал накладной Original of the consignment note		40	41	42	43
<p>При перевозке по CIM, также и в случае противоречивого соглашения, должны соблюдаться стандартные правила предписания CIM. Кроме того, применяются общие условия перевозчика. При перевозке по SMGS применяются предписания SMGS.</p> <p>Notwithstanding any clause to the contrary, carriage shall be subject to the CIM Uniform Rules within the area in which the CIM Uniform Rules apply. In addition the carrier's general terms and conditions of carriage shall apply. Carriage shall be subject to the SMGS conditions of carriage within the area in which the SMGS applies.</p>		<p>1 Отправитель (Наименование, адрес, страна)¹ Consignor (name, address, country)¹</p> <p>2</p> <p>3</p> <p>Электронная почта – E-mail</p> <p>Тел. – Tel.</p> <p>Факс – Fax</p> <p>Подпись Signature</p> <p>4 Получатель (Наименование, адрес, страна) Consignee (name, address, country)</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>Электронная почта – E-mail</p> <p>Тел. – Tel.</p> <p>Факс – Fax</p>		<p>7 Заявления отправителя Consignor's declarations</p> <p>8 Ссылка отправителя/№ договора Consignor's reference/Contract no.</p>		<p>9 Документы, приложенные отправителем Documents attached by the consignor</p>	
<p>10 Место доставки Delivery point</p> <p>11</p> <p>12</p> <p>Станция назначения – Destination station</p> <p>Страна/Железная дорога – Country/Railway</p>		<p>13 Коммерческие условия – Commercial specification</p> <p>14</p>		<p>15 Место приема Acceptance point</p> <p>Месяц – день – время month – day – hour</p> <p>17</p> <p>Станция отправления – Forwarding station</p> <p>Страна/Железная дорога – Country/Railway</p>		<p>16 Транзитное фактурирование – Sectional invoicing</p> <p>а) CIM/SMGS</p> <p>б) Линия CIM CIM section</p> <p>через – by</p>	
<p>15 Отметки, необязательные для перевозчика/железной дороги – Remarks which do not commit the carrier</p>		<p>19 № вагона – Wagon no.</p>		<p>48 Масса груза после перегрузки Mass after transhipment</p>			
<p>20 Наименование груза Description of the goods</p> <p>Знаки, марки : Упаковка Signs and marks : Packaging</p> <p>Груз Goods</p>		<p>21 Необычная отправка Exceptional consignment</p> <p>да yes</p>		<p>22 РИД/Приложение 2 к CIM/С RID/SMGS Appendix 2</p> <p>да yes</p> <p>Число мест No. of packages</p>		<p>23 Код НХМ/ГНГ NHM/GNG code</p>	
				<p>24 Масса определена отправителем Mass as given by the consignor</p>		<p>38 Масса определена железной дорогой Mass determined by the railway</p>	

Grupos de vagones y de contenedores expedidos con una única carta de porte CIM/SMGS

Los grupos de vagones y de contenedores pueden ser expedidos con una única carta de porte CIM/SMGS y una lista para los vagones/contenedores CIM/SMGS, previo acuerdo entre el expedidor y los transportistas participantes si se cumplen las siguientes condiciones:

- el mismo expedidor y el mismo destinatario;
- el mismo punto de aceptación/estación de expedición;
- el mismo punto de distribución/estación de destino;
- la misma mercadería (salvo acuerdo en contrario).

En los anexos 7.1 a 7.4 de la Guía de la carta de porte CIM/SMGS (anexo 6 del SMGS) figuran muestras de las listas para los vagones y los contenedores CIM/SMGS, así como indicaciones para completarlas.

Con la carta de porte CIM/SMGS, los contratos de transporte CIM y SMGS necesarios quedan integrados en un único documento. Esto posibilita el transporte ininterrumpido de mercancías por ferrocarril entre Europa, Rusia (Federación de) y Asia con un único documento. Este documento hace las veces de documento aduanero nacional (de tránsito) en el marco del SMGS y puede utilizarse para el embarque de vagones y contenedores y para el tráfico combinado.

Una carta de porte común CIM/SMGS tiene varias ventajas. No es necesario modificar los documentos en el lugar de reexpedición entre dos zonas legales, lo que garantiza que el tiempo de detención de los vagones/contenedores sea mínimo. Entretanto, facilita los procedimientos de tránsito aduanero, por ejemplo, será posible ocuparse de las formalidades de exportación/verificación comercial desde el momento en que se despacha el envío dentro de la UE/los países signatarios del Convenio relativo a un régimen común de tránsito. Sin embargo, para los envíos de exportación de la región, los controles aduaneros durante el transporte, o al salir de la UE/países signatarios del Convenio relativo a un régimen común de tránsito, nunca quedarán completamente excluidos. El uso de la carta de porte CIM/SMGS es voluntario y se acuerda entre el remitente y el transportista.

Despacho aduanero

Obligaciones en materia de procedimiento de seguridad y otros procedimientos aduaneros

La reglamentación aduanera aplicable en destino debe ser debidamente respetada. En la mayoría de los casos, el operador designado en origen y los transportistas ferroviarios deberán discutir y acordar cómo cumplir con las obligaciones declarativas exigidas por la aduana de destino, siempre que exista tal requisito.

En el caso del transporte de correo por ferrocarril a la UE, antes de que un envío ingrese al territorio de la UE, hay que asegurarse de que se cumplen las disposiciones y los reglamentos aduaneros.

Si en el territorio de la UE o de las partes en el convenio UE/AELC sobre el procedimiento de tránsito común para los envíos debe aplicarse un procedimiento aduanero simplificado para las expediciones transportadas por ferrocarril, entonces para los envíos procedentes de países en los que se aplica el SMGS, el transportista contractual deberá, con anterioridad a la llegada del envío al territorio de la UE, indicar en la carta de porte CIM/SMGS el transportista contractual CIM y el principal responsable (mandante). A tal fin, el transportista CIM en el punto de reexpedición comunica al transportista contractual SMGS la información que debe ingresarse en el recuadro 66 de la carta de porte junto con el número de autorización, de conformidad con el artículo 14.3.1 de la Guía de la carta de porte CIM/SMGS (anexo 6 del SMGS).

3. Documento de transporte ferroviario utilizado para una experiencia piloto en un ferrocarril de pasajeros

En el transporte de envíos postales internacionales en ferrocarril de pasajeros internacional, el principal documento utilizado durante las experiencias piloto es la factura de entrega CN 37. La empresa ferroviaria también relleno un documento de transporte ferroviario «billete de equipaje para el transporte de envíos en ferrocarril de pasajeros/ferrocarril de pasajeros internacional» de conformidad con la página 29 del SMPS, tal y como figura en el anexo 1 de las instrucciones del SMPS. El «billete de equipaje para el transporte de envíos en ferrocarril de pasajeros/ferrocarril de pasajeros internacional» contiene una referencia a la correspondiente factura de entrega CN 37, así como su número y fecha.

El transporte de envíos postales internacionales en ferrocarril de pasajeros se realiza según la carga transportada, con arreglo a los horarios y las tarifas de las empresas ferroviarias participantes (se recomienda no superar las tarifas de la UPU).

Durante una experiencia piloto realizada en un tren de pasajeros se utilizó el documento ferroviario titulado «billete de equipaje para el transporte de envíos en ferrocarril de pasajeros/ferrocarril de pasajeros internacional». La experiencia piloto se llevó a cabo en la ruta de Pekín a Moscú vía Harbin y Manzhouli, el 10 de abril de 2016. A continuación, puede apreciarse una imagen del documento.

国际旅客联运
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ
INTERNATIONALER PERSONENVERKEHR



包裹
Товаробагажная квитанция
ExpresvGutschein

No 0121858
21858

发运路名 中华人民共和国
Landname des Versandslandes 2016 年 18 日
Versandsland KNR 18
车次 2016 年 18 日
Zug-Nr. Jahr Monat Tag
发运日期 19 年 18 日
Datum der Beförderung Jahr Monat Tag
发站和发运路 北京铁路局 北京站 Beijing Railway Company, Beijing Station
Station und Versandweg Peking Station Beijing Station
到站和到达路 俄罗斯铁路 莫斯科
Station und Bestimmungsbahn Moskau
站名和道路名称 俄罗斯铁路 莫斯科
Station und Bestimmungsbahn Moskau

经路 俄罗斯铁路 莫斯科
Route Russische Eisenbahn Moskau
（国境交接站 俄罗斯铁路 莫斯科）
Grenzübergangsbahnhof (Moskau)

发运人(姓名)和他的住址 中国铁路国际联运五站
Absender (Name) und seine Anschrift
Отправитель и его адрес - Александр и его семья
(Фамилия, имя, отчество) - (Vor- und Familienname)
领收人(姓名)和他的住址 俄罗斯铁路 莫斯科
Empfänger und seine Anschrift
Получатель и его адрес - (Vor- und Familienname) Station Con. Moscow Transp.

声明价值 1473 CHF
Erklärter Wert
（大写，以瑞士法郎为单位 - 请写清楚）
(Großbuchstaben, in Schweizer Franken, in Worten in sfr.)

关于完成海关和其他手续所附文件的记载
Anmerkung über die Erfüllung der Zoll- und sonstigen Verwaltungsverfahren
Отметка о выполнении таможенных и прочих формальностей - Vermerk über die Befreiung von Zöllen und sonstigen Verwaltungsverfahren

件数 Anzahl der Stücke	包装种类 Rohverpackung	货物名称 Bezeichnung des Gutes	重量 Gewicht in Kg	每件声明价格 Preis pro Stück
10	编织袋 Woven Bag	邮件 Mail	185	100.00
			0	0
			0	0
10		共计 Zusammen	185	100.00

铁路名称 Eisenbahnen	运费 Fracht	杂费 Nebengebühren	共计 Gesamt
中国铁路 China Railway	05	17	65.2
蒙古铁路 Mongolia Railway			
俄罗斯铁路 Russian Railway	44		52.5
蒙古铁路 Mongolia Railway			
俄罗斯铁路 Russian Railway	37		75.64
共计 Gesamt	292	98	390.2334

已核收 - 巴拿马 - Erhoben
行李員 李 勇
Kassierer der Gepäckabfertigung (签字须清晰易辨 请写清楚)
293.34 CHF (大写 - 请写清楚 - in Worten)
关于包裹承运的记载
Anmerkung über die Annahmeverfahren
Отметка о приеме посылки
Vermerk über die Annahmeverfahren

装车费: 20.00 RMB
Loading Fee: 20 RMB
车站 曹 勇
Bahnhofsstempel Wiegemeister
20160518
车站 - 日期
Bahnhof - Datum
Tagesstempel des Versandbahnhofs

CN 37 – Factura de entrega. Despachos por vía de superficie

Designated operator of origin

**DELIVERY BILL
Surface mails**

CN 37

Office of exchange of origin of the bill

Date

Serial No

Office of destination of the bill

- By train
- By ship
- By motor vehicle

<input type="checkbox"/> Priority <input type="checkbox"/> Non-priority		Date of departure	Time
Train No./Vehicle No.		Route	Seal No.
Name of ship		Port of disembarkation	Company
If a container is used		No. of container	No. of seal

Entry

Mail No.	Office of origin	Office of destination	Number of			Gross weight of receptacles, etc.			Observations
			letter-post receptacles ¹	CP receptacles and loose parcels ¹	sacks of empty bags ²	Letter post	CP	Empty receptacles	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
						kg ³	kg ³	kg ³	
Totals									

¹ The number of M bags and/or loose parcels must be reported in the "Observations" column
² Including other empty returned receptacles
³ Kg to one decimal

Dispatching office of exchange
Signature

The official of the carrier
Date and signature

Office of exchange of destination
Date and signature

CN 47 – Factura de entrega. Despachos de envases vacíos

Designated operator of origin

DELIVERY BILL
Mails of empty receptacles
Date _____ Serial No. _____

CN 47

Office of origin of the bill

Office of destination

Designated operator to which receptacles belong

Priority
 Non-priority

By airmail
 By S.A.L.
 By surface

		Date of departure	Time	
Type of receptacles returned	Flight No.	Airport of direct transhipment	Airport of offloading	
<input type="checkbox"/> Priority/By air	Train No.	Route		
<input type="checkbox"/> Non-priority/Surface	Name of ship	Port of disembarkation	Company	
<input type="checkbox"/> Parcels				
<input type="checkbox"/> EMS	If a container is used			
	No. of container	No. of seal	No. of container	No. of seal
	No. of container	No. of seal	No. of container	No. of seal


Entry

Mail No.	Office of origin	Office of destination	Number of sacks of empty bags and other empty receptacles returned	Gross weight	Observations
1	2	3	4	5	6
				kg ¹	
Totals					

¹/Kg to one decimal


Dispatching office of exchange Signature _____ The official of the carrier or airport Signature _____ Office of exchange of destination Date and signature _____

CN 34 – Etiqueta de envase para los envíos de correspondencia de superficie

Posts	Surface		CN 34
	From		Format
	To		
	Disp. type	Disp. No.	
	Date		
	Rec. type	Rec. No.	Receptacle ID
	Seal		
Rec. subcl.	No. of items		
Gross kg		Date Transport	
		Unload	

Size 130 x 90 mm

CP 83 – Etiqueta de envase para las encomiendas de superficie

Posts	PARCELS		Surface	CP 83
	From			
	To			
	Disp. type	Disp. No.		
	Date			
	Rec. type	Rec. No.	Receptacle ID	
	Seal			
Rec. subcl.	No. of items			
Gross kg		Date Transport		
		Unload		

Size 130 x 90 mm

Billete de equipaje para el transporte de envíos en ferrocarril de pasajeros/ferrocarril de pasajeros internacional (imagen de la fórmula revisada con traducción al inglés de los elementos principales)

Luggage ticket for passenger train/international passenger transport shipment
国际旅客联运
МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ СООБЩЕНИЕ
INTERNATIONAL PASSENGER TRANSPORTATION

№ 0121858
021858

包裹票
Товаробагажная квитанция
ExpreBguttschein

Origin Country: **China (P.R. of)**
 发 送 国 名: **中 华 人 民 共 和 国**

Departure station: **北京站 Beijing Railway Company, Beijing Station**
 发 送 站 名: **北 京 站**

Arrival station: **莫斯科站 Russian Railway, Moscow**
 到 达 站 名: **莫 斯 科 站**

Border crossing point: **Замын-Ууд**
 国 境 交 接 站 名: **扎 穆 津 乌 德**

Consignor and consignee address: **ICE of overland Russia, Moscow Yaroslavl Railway Station (on motor transport)**

Declared value of each item (in local currency): **14.73 CHF**

Name of railway company	Transportation fee	Additional charges	Grand total
中国铁路 China Railway	05	17	65.2
蒙古铁路 Mongolia Railway			
俄罗斯铁路 Russian Railway			
蒙古铁路 Mongolia Railway		44	52.5
俄罗斯铁路 Russian Railway		37	75.64
共 計	292	98	390.34

已 核 收 — Взыскано — Erhoben: **293.34 CHF** (大写 — прописью — in Worten)

行李员: **Record of status of mailbags**

# of items	Type of receptacle	Product type	Weight	Declared value
10	Woven Bag	Mail	185	100.00
Grand total			185	190

车站戳记: **Station stamp**

司机: **司 机 员**

Signature: _____

Departure date stamp: _____

Glosario de términos

Términos postales

Aceptación: momento en el que el transportista acepta formalmente prestar el servicio de conformidad con un acuerdo, confirmado mediante una prueba de aceptación suministrada por el transportista al mandante o al operador designado de origen/tránsito.

Transportista: el transportista ferroviario contractual con el que el mandante ha celebrado el contrato de transporte en virtud de un acuerdo. El operador designado de origen o destino puede ser también un transportista, siempre que disponga de una flota adecuada y de capacidad de transporte.

Tránsito cerrado: cuando los envases son enviados a un operador designado de tránsito para ser reencaminados hacia el destino junto con los envases del operador designado de tránsito. El operador designado de tránsito incluye los envases en su factura de entrega (CN 37 por vía de superficie). En el caso del transporte por vía de superficie, la tasa de transporte aplicable es la cuota-parte territorial. De acuerdo con los Reglamentos de la UPU, la contabilización del tránsito cerrado de encomiendas por vía de superficie se basa en la fórmula CP 88 de la UPU enviada por el operador designado de origen al operador designado de destino. Esto se aplica únicamente a las encomiendas de superficie.

CN 22/CN 23 (Declaración de aduana): fórmulas especiales de declaración de aduana para los envíos postales descritos en las Actas de la UPU.

CN 37 (Factura de entrega. Despachos por vía de superficie): el formulario básico de la UPU que proporciona información sobre la expedición. Una expedición se define por medio de una factura de entrega. La factura de entrega se utiliza para la función de transporte, ya sea para el control de las operaciones o para la contabilización entre el operador designado y el transportista. Esta fórmula define el envío como correo, que por tanto está sujeto al despacho aduanero de los envíos postales de conformidad con las leyes nacionales. Normalmente, es la presencia de información de la UPU sobre las expediciones (en papel o electrónica) la que permite pasar la custodia de los envases del transportista ferroviario al operador designado de destino para efectuar el despacho aduanero de los envíos postales de conformidad con las leyes nacionales.

Expedición: los envases postales se agrupan en expediciones para su transporte. Una expedición es una lista de los envases asignados a un transporte especial, independientemente del despacho (o de los despachos) al que pertenecen.

Volúmenes contratados: el volumen de los envíos de una expedición entregada por el mandante, de conformidad con los volúmenes estimados o aceptados por el transportista para prestar el servicio.

Mercancías peligrosas: las mercancías incluidas en las «Recomendaciones relativas al transporte de mercancías peligrosas» de las Naciones Unidas, además de algunas mercancías peligrosas previstas en los Reglamentos de la UPU, así como en las Instrucciones Técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y en la Reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA).

Nota:

- Si los controles de seguridad lo permiten, los operadores designados podrán transportar por ferrocarril los envíos postales que contengan cantidades admisibles de mercaderías peligrosas autorizadas que no puedan ser enviados por vía aérea.
- Por ejemplo, el Convenio de la UPU actualmente establece los límites para los envíos postales que contienen baterías de litio (deben estar instaladas en el equipo; máximo dos baterías/cuatro pilas; capacidad nominal máxima 100 vatios-hora). Los países involucrados pueden convenir en forma bilateral especificaciones con otros límites. Para ello sería necesario que los países de origen, tránsito y destino estuvieran de acuerdo. Las mercaderías peligrosas que se transportan en el marco de estos acuerdos deben prepararse de conformidad con las exigencias nacionales, regionales e internacionales para el transporte de dichas mercaderías por ferrocarril.

Días: días calendario completos, incluidos los días de descanso legal y los feriados oficiales.

Distribución: entrega del correo en destino, confirmada mediante prueba o comprobante de distribución. Distribución del correo transportado por el transportista al operador designado de destino.

Operador designado: cualquier entidad, tanto estatal como no estatal, designada oficialmente por un País miembro para operar los servicios postales y cumplir con las correspondientes obligaciones derivadas de las Actas de la Unión en su territorio.

Destino: lugar indicado en la fórmula CN 37. Lugar, por lo general situado dentro de la estación de ferrocarril, donde el transportista entrega el correo al operador designado de destino.

Mensajes utilizados para el intercambio electrónico de datos (EDI):

- CARDIT: mensaje enviado por un operador designado que origina una expedición al transportista que transportará dicha expedición. Es un mensaje a nivel de la expedición y del envío. CARDIT define los envases asignados a una expedición a efectos de operaciones del transportista y facturación, y proporciona al transportista la información correspondiente al correo mediante un preaviso.
- CUSITM: los datos de la fórmula CN 23 transmitidos por el operador designado de destino a la aduana corresponsal para evaluación de la seguridad.
- CUSRSP: los resultados de la evaluación transmitidos por la aduana corresponsal al operador designado de destino. Listas de códigos asociados: 213 – Item Assessment (evaluación del envío); 214 – Request for Information (solicitud de información); 215 – Request for Screening (solicitud de inspección); 217 – RFRSP; 218 – Data Elements (elementos de datos). Listas de códigos de la CE: 724 – HRCM (carga o correo de alto riesgo); 735 – Referral Request (solicitud de instrucción); 752 – Additional information requested (información adicional solicitada).
- ITMATT: mensaje electrónico a nivel del envío transmitido por un operador designado de origen a un operador designado de destino. Está relacionado con las fórmulas CN 22 y CN 23 de la UPU, e incluye información sobre el contenido de los envíos postales. El mensaje ITMATT se utiliza principalmente para suministrar datos aduaneros al operador designado de destino. Los datos pueden utilizarse tanto para el despacho aduanero como para la evaluación de riesgos.
- ITMREF: mensaje enviado por el operador designado de destino que proporciona el resultado de la evaluación de la aduana al operador designado de origen, según la norma M53 de la UPU referente a los intercambios de mensajes.
- PRECON: mensaje que contiene información sobre una expedición que ha sido preparada para ser entregada a un transportista. Su objetivo es brindar: 1) información acerca de la planificación al operador designado que se encargará del tratamiento de la expedición; y 2) los medios para automatizar el registro del correo a medida que es recibido por dicho operador designado.
- PREDES: mensaje que contiene información sobre un despacho de correo que ha sido preparado por una oficina de cambio para la distribución a una oficina de cambio en otro país. El mensaje describe cada uno de los envases que componen el despacho y cada uno de los envíos que componen cada envase. Su objetivo es brindar: 1) información acerca de la planificación al operador designado que recibirá el despacho en una de sus oficinas de cambio; 2) los medios para automatizar el registro del correo a medida que es recibido por dicho operador designado en la oficina de cambio; y 3) datos en apoyo de las funciones contables.
- RESCON: mensaje que contiene información sobre una expedición que ha sido recibido de un transportista. Su objetivo es proporcionar información que pueda utilizarse para ayudar a medir la calidad del servicio prestado por el o los transportistas. Este objetivo puede lograrse mediante el control de los contenedores y envases a su llegada en relación con la información de transporte transmitida mediante el preaviso.
- RESDES: mensaje que contiene información sobre un despacho de correo internacional que ha sido recibido en la oficina de cambio de destino. El mensaje proporciona la información a nivel de despacho, como los datos de identificación del despacho, posiblemente el transporte de llegada, y la lista de envases recibidos para el despacho. Proporciona un medio para que los operadores designados de origen controlen y evalúen la recepción de sus envases, para poder garantizar, por ejemplo, que las disposiciones de transporte planificadas funcionan según lo previsto.

- RESDIT: mensaje enviado por el transportista de una expedición al operador designado. Por lo general, se envía un mensaje RESDIT en respuesta a un mensaje CARDIT. No obstante, si no se recibe un mensaje CARDIT, se podrá enviar un mensaje RESDIT si se utiliza una norma adecuada para los mensajes que se envían entre un operador designado y un transportista. Puede haber varios mensajes RESDIT para un solo mensaje CARDIT, a medida que los envases en una expedición son transportados a lo largo de la cadena logística de origen a destino.

Entrega: transferencia de la custodia del correo del mandante u operador designado de origen al transportista, que acepta el correo para su transporte.

Correo: todos los envíos postales tal como se definen en el Convenio Postal Universal, que se transportan por avión, camión, ferrocarril o barco, o que son objeto de otros servicios según lo acordado.

Categoría de correo: La lista de códigos 115 de las normas de la UPU define las categorías de correo como sigue:

- A – correo-avión o correo prioritario;
- B – correo S.A.L./correo no prioritario;
- C – correo de superficie/correo no prioritario;
- D – correo prioritario expedido por vía de superficie (código facultativo).

Envío no prioritario: envío para los cuales el expedidor ha elegido una tasa menos elevada, lo que implica un plazo de distribución más largo.

Oficina de cambio: oficina establecida por un operador designado para el correo internacional, desde la que se despacha todo el correo de salida y en la que se recibe todo el correo de entrada. Por lo tanto, el correo internacional intercambiado entre los países se mueve entre las oficinas de cambio. Un operador designado puede tener una sola oficina de cambio o varias.

Origen: el lugar del despacho del correo, donde el transportista acepta el correo del mandante para ofrecer los servicios.

Envío postal: término genérico que designa a cada uno de los despachos expedidos por un operador designado a otro (p. ej., envío de correspondencia, encomienda postal, giro postal, etc.).

Principal: el operador designado de origen que ha celebrado el contrato de transporte con el o los transportistas para el transporte de los envíos internacionales.

Envíos prioritarios: envíos transportados por la vía más rápida (aérea o de superficie) con prioridad.

Prueba de aceptación: una confirmación positiva de todo el correo recibido por el transportista mediante la captura de datos pertinentes de los identificadores de los envases de correo incluidos en los mensajes EDI correspondientes, generados por el transportista, o mediante la firma de los documentos, o mediante otra forma de intercambio de datos acordada. La prueba de aceptación está subordinada a la hora crítica de entrega especificada por el transportista para un volumen de correo dado.

Prueba de distribución: una confirmación positiva de todo el correo recibido por el operador designado en destino o por su agente mediante la captura de datos pertinentes de los identificadores de los envases de correo incluidos en los mensajes EDI correspondientes generados por el transportista, o mediante la firma de los documentos, o mediante otra forma de intercambio de datos acordada. La prueba de distribución está subordinada a la hora crítica de entrega especificada por el transportista para un volumen de correo dado, y a la capacidad del operador designado local para firmar o intercambiar una prueba de distribución.

Envase: una unidad de un despacho y de una expedición. El envase es generalmente una saca o bandeja con envíos postales. Los envases son una entidad física tratada por transportistas. Cada envase lleva un identificador de envase con código de barras de 29 caracteres. Los identificadores de envase son utilizados por los transportistas y también por los operadores designados. La norma aplicable de la UPU para los identificadores de envases es la S9.

Etiqueta del envase: etiqueta colocada en el envase del correo, que indica el contenido del envase, el peso bruto, etc. La etiqueta del envase para el correo de superficie es la fórmula CN 34. La fórmula CP 83 es la etiqueta de envase para los despachos de encomiendas por vía de superficie.

Representante del transportista: la parte (transportista subsiguiente) que realiza una tarea en nombre del transportista en las estaciones ferroviarias de origen, tránsito o destino y que es responsable en virtud de ese contrato.

Representante del mandante: la parte que realiza una tarea en nombre del mandante en la estación ferroviaria de destino, según las indicaciones del mandante al transportista.

Itinerarios de encaminamiento: conjunto de itinerarios y horarios para el transporte del correo por el transportista. El transportista podrá modificar dichos itinerarios y horarios, en función de factores tales como condiciones meteorológicas o cancelación de servicios de trenes.

Plan de encaminamiento: la lista de itinerarios ferroviarios de encaminamiento que puede utilizarse para el servicio según lo acordado entre el transportista, el mandante y el operador designado de destino.

Servicios: todos los servicios vinculados con el transporte de correo, tales como la carga, la descarga, el tratamiento en tierra, la seguridad, el transporte, la distribución y la documentación.

Correo de superficie: todo envío postal transportado en principio por tren, barco o vehículo motorizado.

Transporte: el transporte per se y el movimiento físico por vía aérea, marítima o terrestre, según sea el caso.

Gastos de tránsito: remuneración de los servicios prestados por un operador designado en el país atravesado (operador designado, otro servicio o una combinación de ambos), en relación con el tránsito terrestre, marítimo o aéreo del correo.

Convenio Postal Universal: tratado internacional que contiene las normas aplicables a lo largo de todo el servicio postal internacional.

Unión Postal Universal (UPU): organismo especializado de las Naciones Unidas, cuyo objeto es asegurar la organización y el perfeccionamiento de los servicios postales y favorecer el desarrollo de la colaboración internacional en este ámbito.

Términos aduaneros

Garantía: un compromiso que asegure de manera satisfactoria para la aduana que se cumplirán las obligaciones para con la aduana.

- **Garantía individual:** una garantía aduanera suministrada para una sola operación de tránsito en (un) territorio(s) aduanero(s) predefinido(s).
- **Garantía general:** una garantía aduanera que cubre diversas operaciones de tránsito en (un) territorio(s) aduanero(s) predefinido(s).
- **Garantía nacional:** una garantía aduanera legalmente aplicable únicamente dentro de un país determinado, de acuerdo con la legislación nacional de dicho país.
- **Garantía regional:** una garantía aduanera legalmente aplicable dentro del territorio aduanero de varios países y legalmente vinculante de conformidad con cualquier acuerdo regional celebrado entre los países correspondientes.
- **Garantía internacional:** una garantía aduanera legalmente aplicable en varios territorios aduaneros y legalmente vinculante de conformidad con acuerdos o convenios internacionales.

Oficina de destino: toda oficina aduanera donde finaliza una operación de tránsito aduanero.

Oficina de entrada: cualquier oficina de paso en que las mercaderías en tránsito ingresan a un territorio aduanero.

Oficina de partida: toda oficina aduanera donde comienza una operación de tránsito aduanero.

Oficina de paso/oficina de tránsito: toda oficina aduanera ubicada en la ruta de las operaciones de tránsito aduanero.

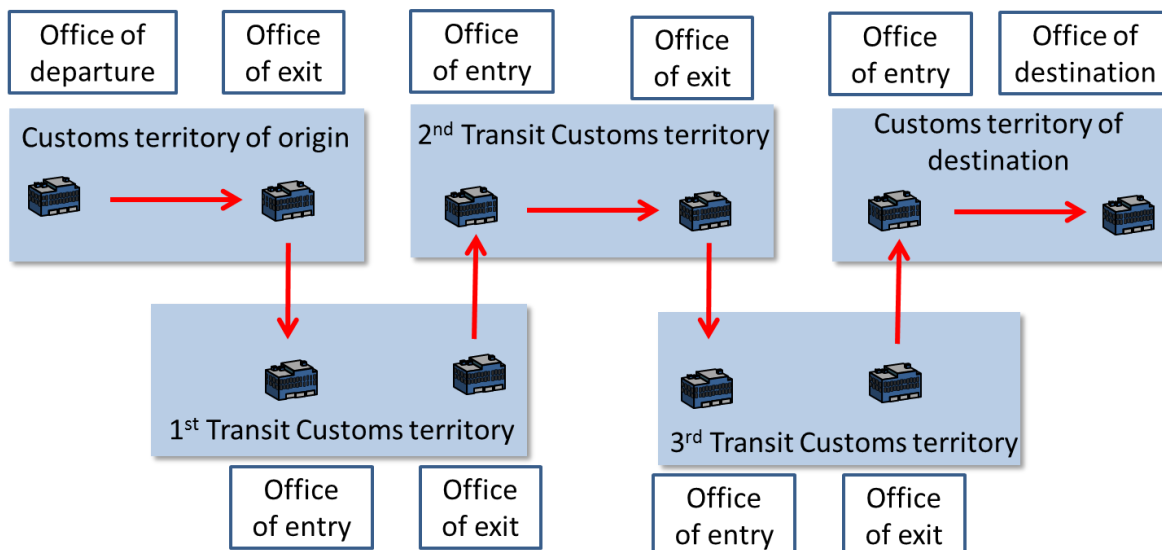
Oficina de salida: cualquier oficina de paso en que las mercaderías en tránsito salen de un territorio aduanero.

Operación de tránsito aduanero: el transporte de mercaderías en tránsito aduanero desde una oficina de partida hasta una oficina de destino.

- Tránsito aduanero nacional: cuando el procedimiento de tránsito se aplica a un solo país o territorio aduanero, y la oficina de partida y la oficina de destino se encuentran en el mismo territorio. Cualquier medida de seguridad exigida se aplicará únicamente a los movimientos de tránsito dentro del territorio aduanero que corresponda.
- Tránsito aduanero internacional: cuando los movimientos de tránsito forman parte de una única operación de tránsito aduanero durante la cual se cruzan una o varias fronteras aduaneras en virtud de un acuerdo bilateral o multilateral. Dicho acuerdo suele definir la fórmula que debe utilizarse para la declaración de mercaderías en tránsito aduanero y, si es necesario, los controles de seguridad aceptables en cada administración que sea parte del acuerdo.

Precinto electrónico: un precinto aduanero dotado de un mecanismo de seguimiento en línea del medio de transporte en el que se ha fijado el precinto electrónico.

Sello/precinto aduanero: conjunto formado por un sello/precinto y un elemento de fijación, que se unen de forma segura. Los sellos/precintos aduaneros se colocan en ciertos procedimientos aduaneros (en particular, el tránsito aduanero), generalmente con el fin de evitar o detectar una manipulación no autorizada de los envíos sellados/precintados.



Términos del transporte ferroviario

Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM) – Apéndice B del Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) (véase el art. 3)

A los fines del CIM

- a) «transportista» significa el transportista contractual con quien el expedidor ha celebrado el contrato de transporte en virtud de las Reglas uniformes, o un transportista subsiguiente, que sea responsable sobre la base de dicho contrato;
- b) «transportista sustituto» significa un transportista que no ha celebrado el contrato de transporte con el expedidor, pero a quien el transportista mencionado en la letra a) ha confiado total o parcialmente la ejecución del transporte por ferrocarril;

- c) «condiciones generales de transporte» significa las condiciones del transportista establecidas como condiciones generales o tarifas legalmente vigentes en cada Estado miembro y que han pasado a ser, por la celebración del contrato de transporte, parte integrante de este;
- d) «unidad de transporte intermodal» significa un contenedor, una caja amovible, un semirremolque u otra unidad de carga comparable utilizada en el transporte intermodal.

Estudio de caso – Transporte de encomiendas entre China (Rep. Pop.) y Europa – Integración del transporte por ferrocarril en la red postal

El proyecto sobre el transporte de los envíos postales por ferrocarril es complejo en el sentido de que se rige por cuatro esferas de reglamentación diferentes:

- la aplicable a la compraventa de mercaderías;
- la postal (UPU);
- los regímenes aduaneros (OMA, UE);
- la ferroviaria (OTIF, OSJD).

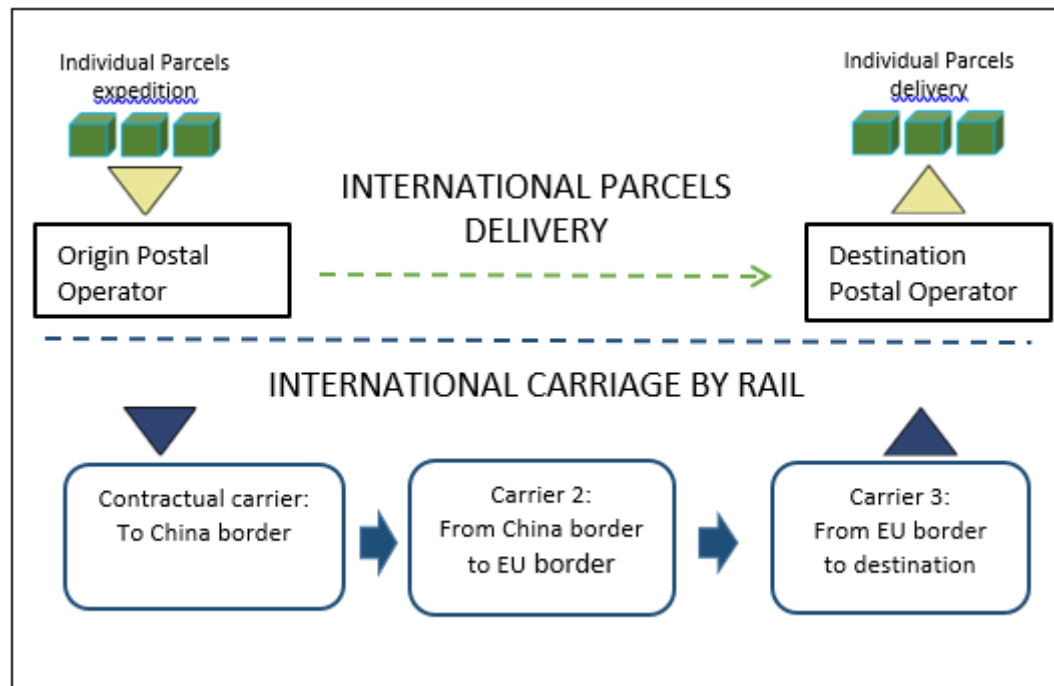
En este anexo se explica cómo debería organizarse un proyecto de este tipo desde el punto de vista operativo y jurídico a nivel aduanero (1), y a continuación se propone un método para establecer los distintos vínculos reglamentarios (2).

En el documento, el servicio prestado utiliza contenedores o vagones de correo que circulan por la red ferroviaria internacional de transporte de mercaderías con una carta de porte común CIM/SMGS.

1. Organización del tránsito aduanero sin dividir la carga

Desde la óptica de la reglamentación postal, el transporte internacional podría verse como una especie de «caja negra» que vincula al operador designado de origen con el operador designado de destino, tal como se muestra en la figura 1, en la que el ferrocarril también puede sustituirse por el transporte aéreo, marítimo o por carretera.

Figura 1 – Funcionamiento del proyecto sobre el transporte de los envíos postales por ferrocarril



Para que este sistema funcione, hay que evitar dividir la carga entre el país de expedición, en este caso China (Rep. Pop.), y el país de destino al que llega el contenedor, en este caso España. Así ocurre con el transporte aéreo: los contenedores que transportan encomiendas en la red de transporte aéreo permanecen precintados/sellados y se reparten entre los distintos puntos de la red postal de transporte en función de las facturas de entrega CN 37. Es importante que este procedimiento se reproduzca en el proyecto sobre el transporte de los envíos postales por ferrocarril.

Hasta que el operador designado de destino lo reciba, el contenedor no debe abrirse, excepto para realizar los controles aduaneros necesarios, en particular al llegar a la frontera aduanera de la UE. Cualquier otra solución supondría dividir la carga, lo que pondría en riesgo la viabilidad del proyecto por los dos siguientes motivos:

- Desde el punto de vista jurídico, no existe un procedimiento de tránsito global para el transporte por ferrocarril que pueda utilizarse en lugar del procedimiento de la UPU, como en el caso del transporte por carretera con el Convenio Internacional de Transporte por Carretera. Por lo tanto, hasta que un contenedor llega a su país de destino, es más eficiente aplicar el procedimiento postal de extremo a extremo.
- Desde el punto de vista operativo, si los contenedores postales se abrieran al entrar en el territorio aduanero de la UE, lo más probable es que devolver los contenedores a la red ferroviaria una vez que los contenedores salen de la cadena logística del transporte por ferrocarril no sería económicamente viable, puesto que las distancias de transporte en Europa son cortas. Sin embargo, de acuerdo con los compromisos de la UE sobre la prioridad del transporte ferroviario, se recomienda encarecidamente que se utilice la red ferroviaria europea para transportar los contenedores a sus respectivos países de destino. De todas maneras, los requisitos reglamentarios de las aduanas de la UE exigen que el primer operador designado de tránsito abra el contenedor y coloque las etiquetas de color amarillo necesarias para el ingreso de las encomiendas a la UE.

2. *Establecimiento de vínculos reglamentarios*

El modelo de interconexión de sistemas abiertos (OSI) sirve actualmente de modelo de referencia conceptual para las redes de transmisión de datos, entre ellas Internet. Está conformado por múltiples capas con los distintos protocolos necesarios para la transmisión de datos. Dentro de una determinada pila de protocolos, cada capa resuelve determinados problemas relacionados con la transmisión de datos y proporciona servicios bien definidos a los niveles más altos. Los niveles superiores son los más cercanos al usuario y tratan con datos más abstractos, lo cual deja a los niveles más bajos la labor de traducir los datos de forma que sean físicamente manipulables.

La arquitectura jerárquica del OSI puede emplearse para distinguir mejor los vínculos entre las distintas esferas de la reglamentación aplicable al proyecto, como se indica a continuación:

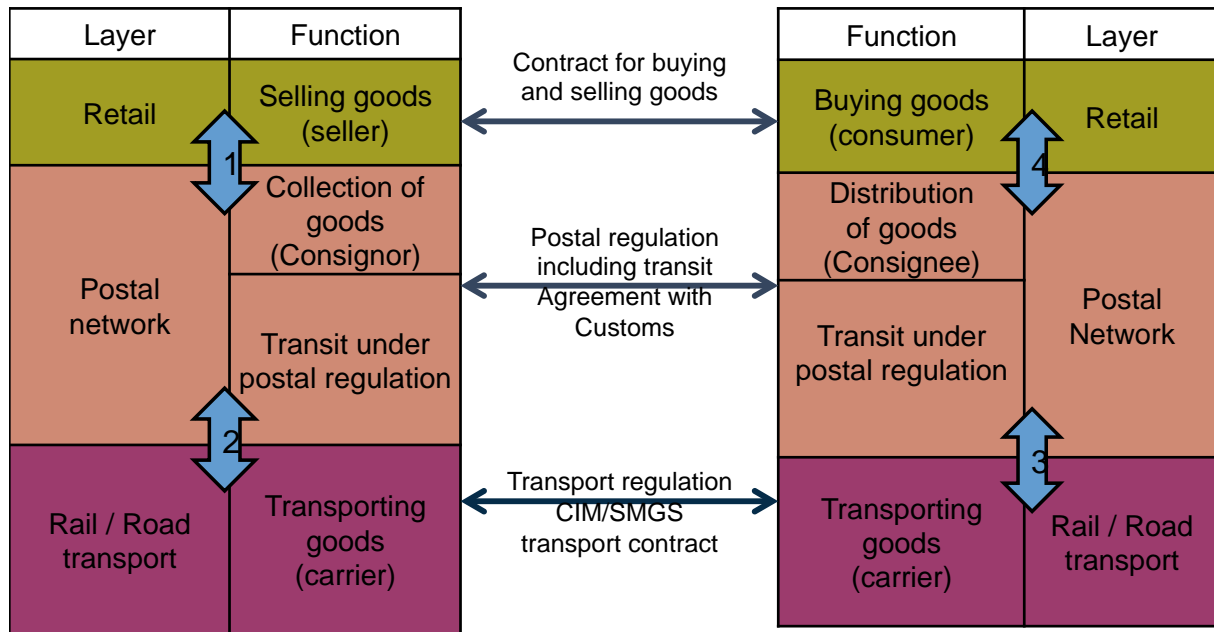
- En primer lugar, se debe respetar la autonomía de cada conjunto de reglamentos. En la medida de lo posible, cada estrato que tenga que prestar un determinado servicio (p. ej., reglamento de la venta por correo, reglamento postal, reglamento de aduanas, reglamento de transporte) debe basarse en sus propios procedimientos de extremo a extremo.
- Se deben definir con precisión los servicios que deben intercambiarse de una capa a la siguiente para que los servicios correspondientes se presten en el siguiente nivel.
- Se deben determinar los cambios, si los hubiere, que han de introducirse en el método de aplicación de las distintas reglamentaciones para dar lugar a los intercambios necesarios.

Por último, las diferentes capas deben estar estructuradas jerárquicamente. La siguiente organización puede ser una solución pertinente:

- El componente de transporte es el nivel más bajo. Corresponde al transporte internacional de encomiendas postales entre dos operadores designados, uno en China (Rep. .Pop.) y otro en Europa.
- El segundo nivel es la regulación postal, que también sirve de base para las cuestiones aduaneras (ya que el tránsito de los envíos postales está regulado a nivel internacional). Este nivel abarca la recogida de las encomiendas en el país de origen y la distribución al destinatario en el país de destino.
- El servicio en sí, es decir, la venta por correo, constituye el nivel más alto.

La estructura jerárquica se ilustra en el siguiente esquema. Entre el componente postal y el componente de transporte por ferrocarril (flecha 2 de la figura 2), deben tomarse medidas para definir con precisión los intercambios de datos necesarios para la organización del transporte y el establecimiento de relaciones entre el operador designado de origen y el operador designado de destino.

Figura 2 – Modelo conceptual para garantizar un servicio óptimo de distribución internacional de encomiendas por ferrocarril



Este modelo puede utilizarse para definir con precisión la forma en que se interrelacionan las distintas reglamentaciones (postal, aduanera y ferroviaria) para permitir la transmisión de los datos necesarios para el servicio internacional de transporte de envíos postales por ferrocarril.

Estudio de caso. Los trenes bloque que transportan exclusivamente correo de China (Rep. Pop.) a Europa

A partir de marzo de 2020, la red de transporte internacional se vio gravemente afectada por el advenimiento de la pandemia de COVID-19, que provocó la paralización de gran parte de la actividad aérea y la cancelación de los vuelos internacionales. Desde entonces, la Oficina Internacional no ha escatimado esfuerzos en establecer contacto con todos los socios para garantizar que el correo continúe circulando y que se utilicen todos los medios de transporte posibles. En este sentido, el transporte de correo por ferrocarril también ha desempeñado su papel y, con la colaboración de todos los actores de la cadena logística, China Post introdujo los trenes bloque para el transporte exclusivo de correo con el propósito de resolver la acumulación de envíos con destino a Europa.

Durante el segundo y tercer trimestre de 2021, partieron de China un total de 22 trenes bloque utilizados exclusivamente para el transporte de correo, con 11 000 toneladas de envíos con destino a Europa. Los envases se descargaron en Polonia y Lituania antes de ser encaminados a más de 30 destinos finales en toda Europa.

Esto ha marcado un hito, ya que toda la formación del tren estaba compuesta por contenedores que transportaban correo. El volumen total de correo transportado por ferrocarril disminuyó en el segundo semestre de 2021 con la reanudación parcial de los vuelos internacionales de pasajeros. Sin embargo, el correo siguió siendo transportado por ferrocarril a razón de cinco a siete contenedores por semana, lo que equivale a un peso total de 120–170 toneladas por mes, lo cual supera ampliamente los volúmenes anteriores a 2020.

Las perspectivas del transporte de correo por ferrocarril son bastante prometedoras, con una creciente lista de terminales de partida.

- Terminales de partida actuales: CKG, YIW, CGO y DGG.
- Terminales de partida en proceso de evaluación: CAN, CTU, WUH y SIA.

China Post ha estado trabajando en la elaboración de una guía sobre el transporte de correo por ferrocarril, que proporcionará una descripción exhaustiva del procedimiento normalizado de operación de la cadena logística y servirá como fuente de información e instrucciones para el personal operativo. Se ha creado un grupo de trabajo especial para la confección de esta guía. En diciembre de 2020 se llevaron a cabo auditorías en el terreno para analizar las prácticas cotidianas. La guía se compartirá en el Foro una vez finalizada, y se acogerán con satisfacción las observaciones al respecto.

Prácticas ejemplares para el establecimiento de un servicio internacional de transporte de envíos postales por ferrocarril – basadas en los procedimientos operativos normalizados publicados por China Post

Las prácticas ejemplares que se exponen a continuación pretenden servir de modelo para los procedimientos y procesos operativos relacionados con el establecimiento de un servicio internacional de transporte de envíos postales por ferrocarril. Los procedimientos operativos se desglosan en las etapas específicas que los actores (operadores designados, transportistas ferroviarios y autoridades aduaneras) deben completar. Estas prácticas están formuladas sobre la base de los procedimientos operativos normalizados publicados por China Post, que han sido revisados para hacerlos más genéricos. En operaciones reales, se aconseja realizar otras revisiones para reflejar mejor las circunstancias locales. También se incluyen dos temas, a saber, los procedimientos contables y la celebración de un contrato entre el operador designado de origen y el transportista ferroviario, con el fin de proporcionar información más pertinente y accesible a los usuarios previstos del presente anexo.

Celebración de un contrato entre el operador designado de origen y el transportista ferroviario

El operador designado de origen comprobará la viabilidad de establecer una ruta de transporte ferroviario internacional con el transportista ferroviario. Entre los factores que deben tenerse en cuenta se encuentran los siguientes: horarios de los trenes, capacidad asignada, gastos de transporte, tiempo previsto para el transporte ferroviario, copias en formato papel o equivalente en formato electrónico de la documentación postal, documentos/fórmulas de transporte ferroviario, procedimientos por medios electrónicos de tránsito y declaración de aduanas, intercambio de información electrónica anticipada (tanto entre el operador designado de origen y el/los transportista/s ferroviario/s como su presentación ante las autoridades aduaneras), disposiciones de primer y último kilómetro en relación con el transporte ferroviario. El transportista ferroviario podrá firmar un contrato con el/los transportista/s ferroviario/s subsiguiente/s a lo largo de la ruta o podrá subcontratar una parte o la totalidad del mencionado contrato con un agente ferroviario.

Procedimientos antes a la expedición

Operador designado de origen

- a) Solicitud de servicio ferroviario en la sucursal postal de partida: La sucursal postal del lugar de partida (sucursal postal de partida) facilita al transportista ferroviario la información mensual de solicitud de servicio y presenta la carta original de solicitud de servicio ferroviario al principio de cada mes.
- b) Reserva de capacidad con el transportista ferroviario: La sucursal postal de partida informa al transportista ferroviario del plan de expedición con antelación, que incluye el tipo de contenedor, la cantidad de contenedores y el destino de los envíos. Antes de programar el servicio de transporte para el contenedor, se debe presentar la solicitud de reserva al transportista. En la solicitud de reserva consta la descripción de la mercadería, el peso, el volumen, la cantidad, la información del expedidor y del destinatario, el encaminamiento y el destino de los envíos, los gastos de transporte, etc.
- c) Preparación de los despachos en la oficina de cambio de salida: Como parte del proceso de despacho, la lista especial CN 33 se coloca en las sacas postales, mientras que la hoja de aviso CN 31 se coloca en la saca F. Los mensajes PREDES generados durante el proceso de expedición de los envíos se enviarán al operador designado de destino final. Luego, los envases se transportan al centro de tratamiento del correo, previa transmisión de los mensajes ITMATT al operador designado, en el momento de la recogida de los envíos postales.

Consolidación de las expediciones

Operador designado de origen

- d) Tratamiento en el centro postal/punto de carga
 - 1º Reserva y recogida de contenedores: La sucursal postal en el lugar de carga de los contenedores (la sucursal postal de carga) informa a la sucursal postal de partida de sus necesidades estimadas de contenedores vacíos. La sucursal postal de partida encomienda al transportista la tarea de organizar la recogida con remolques de los contenedores vacíos y su transporte hasta

el punto de carga designado. El operador designado de origen también podrá obtener contenedores de otros proveedores (es decir, contenedores de propiedad del expedidor). Deberá verificarse que dichos contenedores de propiedad del expedidor cumplan con las exigencias de seguridad de las autoridades ferroviarias y fronterizas.

- 2º Carga de los contenedores: Bajo la supervisión de las autoridades aduaneras, la carga de los contenedores debe cumplir con el límite de peso dispuesto por las autoridades ferroviarias, y los envases deben apilarse cuidadosamente en el contenedor. En caso necesario, los envases también deben sujetarse de conformidad con la reglamentación internacional para el transporte por carretera o ferrocarril. De acuerdo con las disposiciones de las autoridades ferroviarias, se presentarán fotos o videos que registren el proceso de carga.
- 3º Preparación de los datos de transporte: Al completar la carga de los contenedores, la sucursal postal de carga imprime las facturas de entrega CN 37, y se asegura de que el número de ejemplares sea el requerido por la sucursal postal de partida y las autoridades aduaneras y ferroviarias. Las facturas de entrega CN 37 son selladas por la autoridad aduanera local en el punto de carga, para indicar que se ha completado la inspección. Si se emplea el sistema Security Smart Lock (cierre de seguridad inteligente) (SSL, por sus siglas en inglés) se recupera el equivalente electrónico de los datos del correo del sistema de tratamiento para completar la fórmula electrónica de declaración de aduana, que debe presentarse ante la aduana en el punto de salida para su inspección.

El operador designado de origen y el transportista ferroviario deberán explorar las diferentes formas en que pueden intercambiar información electrónica anticipada y asegurarse de que todos los conjuntos de datos exigidos por la aduana de destino se presenten correctamente de acuerdo con los requisitos reglamentarios aplicables. El intercambio de mensajes CARDIT/RESBIT puede ser una solución óptima.

- 4º Precintado/sellado de los contenedores: Al haber finalizado el proceso de carga de los contenedores, se coloca el precinto/sello del transportista ferroviario (del tipo aceptado como sello/precinto aduanero), el precinto/sello aduanero o el SSL. La autoridad aduanera anota el número de contenedor y el número del precinto/sello aduanero en las facturas de entrega CN 37, firma las fórmulas, expide el precinto/sello aduanero y entrega el contenedor al operador designado.

Procedimientos de entrega al proveedor de transporte ferroviario

Operador designado de origen

- e) Tratamiento en la estación de partida: Al arribar los contenedores a la zona de inspección aduanera de la sucursal postal de partida, se entrega el precinto/sello aduanero, incluidas las facturas de entrega CN 37 y demás documentación, a la autoridad aduanera local en la instalación postal o a la autoridad aduanera ferroviaria para su inspección. Si se utilizó un SSL para sellar el contenedor, se debe expedir una copia de la información de la declaración aduanera electrónica y remitirla a la autoridad aduanera en el punto de partida.

Con arreglo a las disposiciones aduaneras y ferroviarias, la sucursal postal de partida proporciona la documentación complementaria al transportista ferroviario, a saber, las facturas de entrega CN 37, los precintos/sellos aduaneros de tránsito y la información de la declaración electrónica cifrada en el SSL. La información que figura en los ejemplares en formato papel y electrónico de la documentación debe ser idéntica. La cantidad de ejemplares de la documentación complementaria dependerá de las exigencias de las autoridades aduaneras locales y de las compañías ferroviarias.

Formación de tren, inspección y liberación aduanera, y transmisión de información electrónica anticipada

Transportista ferroviario (en el punto de origen)

- f) Remolque hasta la estación y formación del tren: Una vez recibida la documentación complementaria en la sucursal postal de partida, el transportista ferroviario se encargará de organizar el remolque de los contenedores hasta la estación ferroviaria y la formación del tren.

La aduana en la estación de partida

- g) Inspección y liberación aduanera: En cuanto la autoridad aduanera del lugar de partida termine de supervisar la carga de los contenedores, el remolque hasta la estación y la formación del tren, informará de ello a la autoridad aduanera fronteriza, ya sea a través del sistema electrónico de información aduanera o mediante dispositivos físico de sellado/precintado aduanero.

Operador designado de origen

- h) Preaviso al operador designado en el país de destino del transporte ferroviario: Cuando el tren parte, la sucursal postal de partida envía mensajes de preaviso al operador designado que se encuentra en el lugar de destino del transporte ferroviario. La información transmitida en el preaviso incluye el número de contenedores, la fórmula electrónica de declaración de aduana, la cantidad total de sacas de correo y el peso total enviado a cada destino final (tal como figura en los mensajes PRECON), junto a una copia escaneada de la carta de porte ferroviaria.

La aduana en la frontera nacional

- i) Liberación aduanera: La autoridad aduanera fronteriza verifica el número de contenedor, el estado del SSL y la información que contiene. Después de que se desbloquea el SSL, se entrega al transportista ferroviario o a su agente para que lo devuelva a la sucursal postal de partida. La autoridad aduanera fronteriza también revisa el precinto/sello aduanero entregado por el transportista ferroviario o su agente, y realiza la inspección de la exportación y las formalidades para su liberación.

*Tránsito por territorios aduaneros nacionales/regionales**Transportista ferroviario (en tránsito)*

- j) El transportista ferroviario que celebra el contrato de transporte con el operador designado de origen es responsable de coordinar con los transportistas ferroviarios subsiguientes a lo largo de la ruta los arreglos para el traslado y servicio de intermediación de los contenedores en su trayecto a la estación de destino. El transportista ferroviario podrá subcontratar una parte o la totalidad del volumen de trabajo al agente ferroviario.

El transportista ferroviario en cuestión presentará las facturas de entrega que acompañan a los contenedores, las cartas de porte SMGS/CIM y demás documentación a las autoridades aduaneras correspondientes cuando los contenedores ingresen y egresen de los territorios aduaneros nacionales/regionales.

En caso de que falten datos o de que se solicite información adicional al operador designado de origen, el transportista ferroviario deberá informar al operador designado de origen para que este pueda proporcionar los elementos que faltan.

La aduana en la frontera nacional/regional

- k) Las autoridades aduaneras a lo largo de la ruta inspeccionan los contenedores (incluida su integridad y los sellos/precintos) y examinan la documentación que los acompaña (o la información contenida en la fórmula electrónica de declaración de aduana de tránsito cuando esté disponible).

La inspección y la liberación aduanera tendrán lugar cuando los contenedores ingresen y egresen del territorio aduanero de los países de tránsito.

Recepción, tratamiento y reencaminamiento del correo en el país de destino del ferrocarril*Transportista ferroviario (en el punto de destino)*

- l) Recogida de los contenedores: Una vez presentada la carta de porte y las facturas de entrega CN 37, el transportista ferroviario recoge los contenedores de las autoridades ferroviarias.
- m) Remolque de los contenedores hasta el depósito: El transportista ferroviario remolca los contenedores que contienen los envíos postales hasta el depósito indicado por el operador designado del país de destino del ferrocarril, donde se recogerán los contenedores para su posterior tratamiento.

La aduana en el país de destino del ferrocarril

- n) Cuando los contenedores que transportan el correo llegan a la estación de destino, la autoridad aduanera local abre los contenedores precintados/sellados por la aduana de origen (con un sello/precinto de la aduana o el transportista ferroviario reconocido como sello aduanero) con arreglo a las disposiciones pertinentes establecidas por la aduana y otras autoridades reguladoras.

Operador designado de destino del transporte ferroviario

- o) Tratamiento de los envíos cuando llegan: El operador designado en el país de destino del transporte ferroviario es responsable de la recepción y el tratamiento los contenedores que llegan, antes de la organización del tránsito por vía de superficie desde su oficina de cambio hasta las oficinas de cambio de destino final.

Los principales procedimientos son los siguientes:

- 1º Realizar los trámites de tránsito aduanero.
- 2º Recibir los contenedores del transportista ferroviario.
El operador designado de destino del tren recoge los contenedores en el plazo acordado previa presentación de las facturas de entrega CN 37, la carta de porte y la orden de recogida. El operador designado de destino del transporte ferroviario verifica que la información de los contenedores corresponde a la indicada en la carta de porte.

El tratamiento en la unidad de correo

- 3º Remolque de los contenedores hasta el centro de tratamiento de los envíos y su posterior tratamiento: Los contenedores deben abrirse bajo la supervisión de las autoridades aduaneras. Al descargar los envases, se deben verificar las fórmulas de declaración de aduana. Se debe controlar que no haya discrepancias entre los envases y la información que consta en las facturas de entrega CN 37, es decir, que los datos provistos por la oficina de cambio de origen, los datos provistos por la oficina de cambio de destino, el identificador de despacho y la cantidad de envases que el despacho contiene coincidan con lo efectivamente recibido. En caso de extravío de envases, deberá enviarse la fórmula CN 43 o el boletín de verificación CP 78 a la última oficina de cambio expedidora y a la oficina de cambio de origen.

Si no se constatan discrepancias, se escanean los envases en la zona de inspección aduanera de la instalación postal y se transmiten los mensajes EDI pertinentes. Para el tráfico dirigido al país de destino del ferrocarril, los mensajes RESDES y RESCON se transmitirán al operador designado de origen. Para el tráfico dirigido a otros destinos finales, se transmitirán mensajes RESCON.
- 4º Clasificar los envases según su destino final (incluidos los que van a ser distribuidos en su propio país), colocarlos en pilas y cotejar los envases clasificados con las facturas de entrega CN 37. Una vez confeccionada la nueva expedición que contiene estos envases, se envía el mensaje PRECON al operador designado de destino final.
- 5º Transportar los envases a sus respectivas oficinas de cambio de destino final de acuerdo con los plazos y modos de transporte acordados bilateralmente entre el operador designado de origen y el operador designado de destino del ferrocarril. Teniendo en cuenta el volumen a cada destino, la capacidad y la frecuencia del transporte por carretera, ambas partes podrán acordar también los cambios adecuados en los modos de transporte para el reencaminamiento.
- 6º Devolución de contenedores vacíos al depósito: En cumplimiento de la orden de devolución expedida por la estación de partida, el operador designado de destino del transporte ferroviario devuelve los contenedores vacíos al depósito designado de manera oportuna y se asegura de que los contenedores estén intactos. En caso de que la devolución no pueda efectuarse a tiempo por razones objetivas, el operador designado de destino del transporte ferroviario deberá comunicarlo a la sucursal postal de partida y tomar fotografías con fines probatorios. Ambas partes deberán determinar sus respectivas responsabilidades de conformidad con lo acordado, y la parte responsable deberá asumir los gastos ocasionados por los retrasos.

Tratamiento en la oficina de cambio (solo para el tráfico dirigido al país de destino del ferrocarril)

- 7º Recepción de los envases: Al recibirse los envases, se deben verificar las fórmulas de declaración de aduana. Se debe controlar que no haya discrepancias entre los envases y la información que consta en las facturas de entrega CN 37, es decir, que los datos provistos por la oficina de cambio de origen, los datos provistos por la oficina de cambio de destino, el identificador de despacho y la cantidad de envases que el despacho contiene coincidan con lo efectivamente recibido. En caso de que haya discrepancias, deberá enviarse la fórmula CN 43 o el boletín de verificación CP 78 a la última oficina de cambio expedidora y a la oficina de cambio de origen.
- 8º Apertura de los envases: Cuando se abran los envases, se deberán cotejar los envíos con la información contenida en la hoja de aviso o la hoja de ruta para ver si coinciden. Si hubiera discrepancias, deberá enviarse la fórmula CN 43 o el boletín de verificación CP 78 a la oficina de cambio de origen.
- 9º Los envíos en los envases serán admitidos en las redes de transporte y distribución para su distribución final.

Tratamiento y distribución de los envíos que llegan al país de destino final

Operador designado de destino final

- p) Una vez recibidos los envases, el operador designado de destino final procede a su tratamiento y los introduce en las redes de transporte y distribución correspondientes para su entrega final.

Liquidación de cuentas del correo de salida transportado por ferrocarril

1. Alcance de la liquidación de cuentas

La liquidación de cuentas del correo de salida transportado por ferrocarril atañe a los gastos de tratamiento y transporte interno, los gastos de transporte internacional entre terminales, los gastos de tránsito, los gastos de tratamiento del correo en tránsito y los gastos terminales. Las principales partes involucradas en la liquidación son el operador designado, el transportista ferroviario, el operador designado de destino del transporte ferroviario y el operador designado de destino final.

2. Liquidación de los gastos de transporte internacional entre terminales

De acuerdo con el contrato de transporte firmado entre la sucursal postal de partida y el transportista ferroviario, la liquidación se lleva a cabo según las normas de tarificación, los métodos de liquidación y la frecuencia de la liquidación.

La norma de tarificación aplicada por el transportista se basa en el precio y la moneda indicados en el contrato de transporte, la carta de confirmación de la cotización o la solicitud de reserva. Los cargos que deben liquidarse son, entre otros, los de transporte por camión, transporte internacional entre terminales, flete falso, tasas de almacenamiento, tasas de sobrestadía y cargos por desequilibrio de contenedores. Las tasas de almacenamiento y de sobrestadía son tasas adicionales que aumentan en función del estado de tratamiento en la estación de destino.

3. Liquidación de los gastos de tránsito y de los gastos de tratamiento del correo en tránsito

Los estados de cuenta de los gastos de tránsito y de los gastos de tratamiento del correo en tránsito se revisan y saldan según el acuerdo bilateral vigente entre operador designado de origen y el operador designado de destino del transporte ferroviario, así como la reglamentación de la UPU, si procede. La cantidad de envases en tránsito y el peso total enviado a cada destino serán conforme a los datos indicados en la carta de porte y en las facturas de entrega CN 37, con arreglo a lo pactado por ambas partes.

4. *Asignación de los gastos de transporte internacional entre terminales, los gastos de tránsito y los gastos de tratamiento del correo en tránsito*

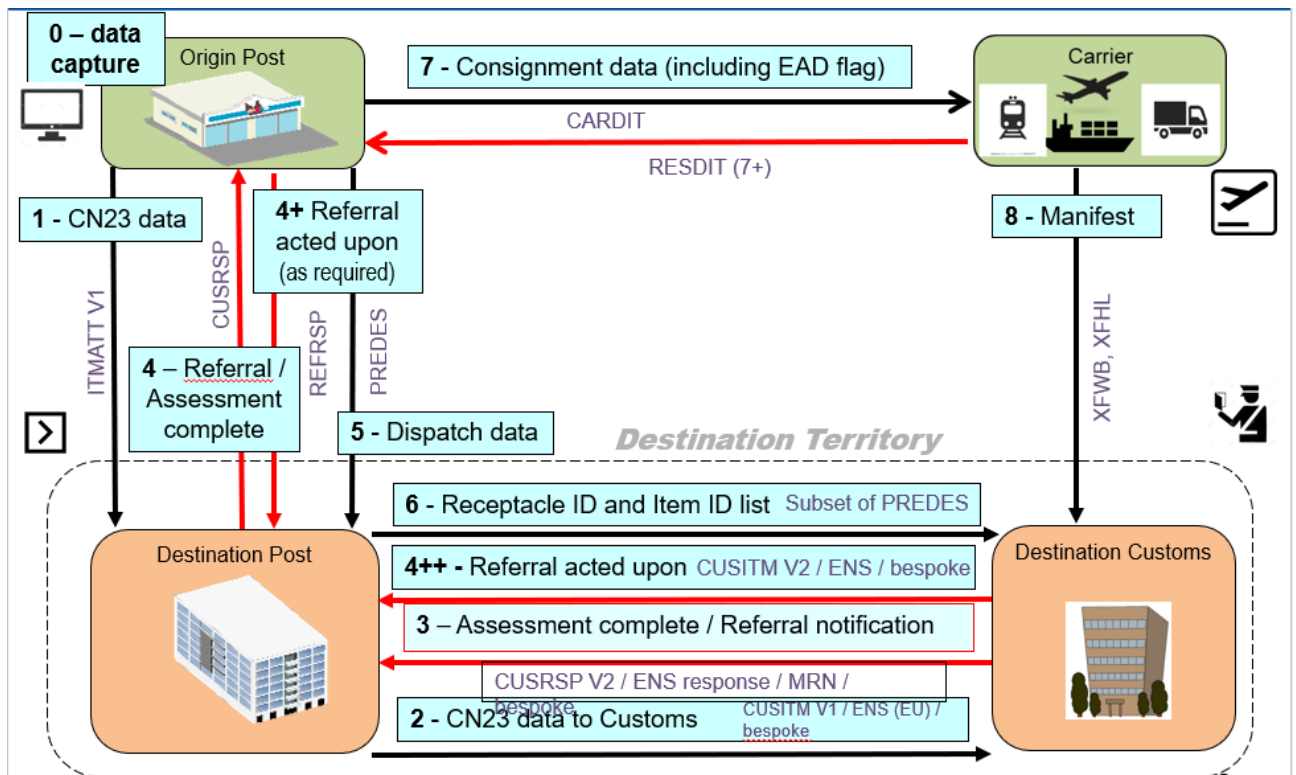
Los gastos de transporte internacional entre terminales, de tránsito y de tratamiento del correo en tránsito se asignan a las correspondientes áreas de recogida del correo, según la cantidad y el peso efectivo de los envases cargados en los contenedores, sobre la base de las facturas de entrega CN 37 y de los datos de despacho que figuran en el sistema de tratamiento.

Estos gastos se asignan al punto de recogida correspondiente, en función de los envíos que efectivamente se encuentran en los recipientes cargados en los contenedores, sobre la base de las listas especiales CN 33 y de los datos del sistema de recogida.

5. *Otros gastos*

Los gastos de tratamiento y de transporte internos se asignan según las reglas de contabilidad existentes, y los gastos terminales se liquidan según la reglamentación aplicable de la UPU.

El modelo postal mundial de la UPU⁴



- Flujo 0 Inicio = captura electrónica de los datos de la fórmula CN 23 en un formato transmisible.
- Flujo 1 ITMATT M33 V1 (ITeM ATtribute datos 7+1), datos proporcionados a través de la fórmula CN 23 por el operador designado de origen al operador designado de destino.
- Flujo 2 CUSITM V2 (datos de la fórmula CN 23 transmitidos por el operador designado de destino a la aduana corresponsal para una evaluación de la seguridad).
- Flujo 3 CURSRP (resultados de la evaluación transmitidos por la aduana corresponsal al operador designado de destino. Listas de códigos asociados: 213 – Item Assessment (evaluación del envío); 214 – Request for Information (solicitud de información); 215 – Request for Screening (solicitud de inspección); 217 – RFRSP; 218 – Data Elements (elementos de datos); listas de códigos de la CE: 724 – HRCM (carga o correo de alto riesgo); 735 – Referral Request (solicitud de instrucción); 752 – Additional information requested (información adicional solicitada).
- Flujo 4 ITMREF V1 – M53 (el operador designado de destino proporciona el resultado de la evaluación aduanera al operador designado de origen).
- Flujo 4+ REFRSP V1 – M54 (el operador designado de origen proporciona información referente a todas las acciones adoptadas al operador designado de destino).
- Flujo 4++ El operador designado de destino proporciona la información recibida sobre las acciones adoptadas en origen a la aduana corresponsal.
- Flujo 5 PREDES – PREadvice of DESpatch (generado por el operador designado que confecciona el despacho y enviado al operador designado que recibe el despacho en su punto de destino; concebido inicialmente con fines de planificación y seguimiento).

Un despacho puede representarse como una estructura de tres niveles:

- El despacho, provisto de un identificador conforme a la norma S8 de la UPU.

⁴ El modelo postal mundial de la UPU se ha desarrollado en colaboración con la OMA, la OACI y la IATA. Para más información, sírvase consultar el sitio web de la UPU: <https://www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Postal-Supply-Chain-Integration>.

- Los envases en el despacho, provistos de un identificador conforme a la norma S9 de la UPU.
 - Los envíos postales en cada envase; los envíos postales identificados tienen un identificador conforme a la norma S10 de la UPU.
- Flujo 6 El operador designado de destino proporciona la lista de los identificadores de envase y de envío a la aduana corresponsal.
- Flujo 7 CARDIT – CARrier Documents International Transport (M48 – El operador designado de origen proporciona los datos de la expedición (fórmulas CN 37/CN 38/CN 41/CN 47), incluido el indicador de información electrónica anticipada al transportista).
- Flujo 7+ RESDIT – RESponse Documents International Transport (M49) – Mensaje EDI de respuesta/de confirmación, enviado por el transportista al operador designado de origen para comunicar el estado de diversos acontecimientos relativos al transporte. Cuando se completa cada uno de esos acontecimientos relativos al transporte, debe enviarse un mensaje RESDIT.
- Flujo 8 El transportista aéreo proporciona los datos del manifiesto a la aduana de destino.

Estudio de caso – La legislación de la UE sobre aduanas

La legislación de la UE sobre aduanas se debatió en numerosas ocasiones durante el proyecto de transporte de los envíos postales por ferrocarril en relación con las experiencias piloto en curso de China (Rep. Pop.) a Europa. A continuación, se presentan las disposiciones de la legislación aduanera de la UE. Cabe señalar que el presente documento no constituye un acto jurídicamente vinculante y que tiene un carácter meramente explicativo. Las disposiciones legales de la legislación aduanera correspondiente tienen prioridad sobre el contenido del presente documento y deberán ser consultadas en todo momento. Los textos auténticos de los instrumentos jurídicos de la UE son los publicados en el Diario Oficial de la Unión Europea. Además de este documento, pueden existir también instrucciones nacionales o notas explicativas.

Las mercancías que entran en el territorio aduanero de la UE están sujetas a controles aduaneros y permanecen bajo vigilancia aduanera hasta que se determina su estatus.

Es la propia aduana de primera entrada la que realizará los controles aduaneros pertinentes para la seguridad y la protección basándose en los datos de la declaración sumaria de entrada. La presentación de los datos de la declaración sumaria de entrada no se aplica a las mercancías en envíos postales (Reglamento Delegado, artículo 104, apartado 1, literal c). En el caso de las mercancías en envíos postales, se establece una dispensa de la obligación de presentar los datos de la declaración sumaria de entrada hasta que el sistema informático correspondiente haya sido actualizado, y dicha dispensa se ha extendido hasta 2020 para las mercancías que no superen los 250 gramos (Reglamento Delegado, artículo 104, apartado 1, literal c).

Independientemente de que se hayan facilitado o no los datos de la declaración sumaria de entrada, todas las mercancías deben presentarse en la aduana de primera entrada. A partir de ese momento, las mercancías no comunitarias permanecerán bajo vigilancia aduanera y podrán circular de acuerdo con las Actas de la UPU. Los envíos postales no comunitarios en tránsito aduanero deben llevar etiquetas de color amarillo para su identificación. Esto significa que las etiquetas de color amarillo deben ser colocadas por el operador designado «intermediario» en los envases que contienen los envíos postales y todos los documentos conexos al presentar las mercancías en la aduana de primera entrada/salida, sea cual sea el medio de transporte.

Tránsito de envíos postales: Los artículos 226, apartado 3, literal f y 227, apartado 2, literal f del Código Aduanero de la Unión definen el tránsito de los envíos postales por el territorio aduanero de la UE. Los envíos postales en tránsito podrán circular:

«f) al amparo del sistema postal de conformidad con las Actas de la Unión Postal Universal, cuando las mercancías sean transportadas por los titulares de derechos y obligaciones en virtud de dichas Actas o para ellos».

Esto significa que estas disposiciones se limitan a los titulares de derechos y obligaciones en virtud de las Actas de la UPU y son aplicables cuando las mercancías circulan de acuerdo con las Actas de la UPU.

De conformidad con las Actas, se define al titular de derechos como el operador designado por el País miembro. Un operador designado es cualquier entidad, tanto estatal como no estatal, designada oficialmente por un País miembro de la UPU para operar los servicios postales y cumplir con las correspondientes obligaciones derivadas de las Actas de la Unión en su territorio.

Es el operador designado por el País miembro a través del cual entran los envíos postales en el territorio aduanero el que debe presentar estos envíos a la aduana de primera entrada para que continúen su recorrido por el sistema postal hasta la aduana de destino.

Principales objetivos para la mejora y simplificación de los procedimientos de transporte ferroviario en la UE:

1. Posibilidad de eliminar el procedimiento de la etiqueta amarilla una vez que el operador designado de destino y el transportista puedan completar los campos obligatorios de la declaración sumaria de entrada.
2. Posibilidad de hacer circular los trenes hasta el destino final sin interrumpir el transporte en la frontera de la UE.

3. Posibilidad de llevar a cabo procedimientos de control aduanero, de control de seguridad y de evaluación de riesgos en el país de destino final, una vez que se hayan completado todos los campos obligatorios de la declaración sumaria de entrada y estén disponibles en el sistema informático.

Hoja de ruta sobre la interoperabilidad de los sistemas EDI de los operadores designados y de las empresas ferroviarias/de transporte y logística para el transporte de envíos postales en contenedores

Glosario

- Empresas ferroviarias/de transporte y logística: transportistas, operadores, gestores de infraestructuras, transitarios y otros participantes en el proceso de transporte ferroviario.
- Envíos postales internacionales: correo y encomiendas destinados a la exportación, importación o en tránsito.
- Hoja de ruta: un plan de actividades para avanzar hacia una meta determinada.
- Intercambio de datos: transferencia de datos de un sistema a otro.
- Interoperabilidad: la capacidad de los sistemas para interactuar y funcionar con otros sistemas.
- Operadores designados: toda entidad gubernamental o no gubernamental oficialmente designada por el País miembro para operar servicios postales y cumplir con las obligaciones relacionadas que surgen de las Actas de la Unión en su territorio.

Finalidad

Garantizar la circulación fluida de los envíos postales en tránsito y de aquellos que se exportan e importan por ferrocarril, así como el correspondiente intercambio de datos relativos al transporte, teniendo en cuenta que es necesario: 1º desarrollar corredores de transporte digitales; 2º facilitar la inspección de los paquetes postales y el intercambio de documentación; y 3º cumplir con la reglamentación en materia de información anticipada sobre la carga antes del embarque (PLACI) que regula la presentación de información electrónica anticipada. Estos requisitos reglamentarios son observados actualmente por determinados países y regiones, como la UE (Sistema de control de importaciones 2 – ICS2) y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (información anticipada sobre la identificación de la carga antes de la partida – PreDICT), y es posible que en el futuro se introduzcan otros requisitos semejantes en todo el mundo.

Objetivos

1. Etapa 1 – Analizar las nuevas exigencias legales relativas a la PLACI y la reglamentación para la presentación de información electrónica anticipada; definir el esquema de interacción y garantizar la aplicación del enfoque de intercambio de información, en virtud del cual el operador designado celebra un contrato de transporte y las empresas ferroviarias/de transporte y logística facilitan la información sobre el transporte de los envíos postales al operador designado con arreglo a las modalidades especificadas en el contrato y según el nivel de precisión o frecuencia previsto para dicha información. El operador designado está obligado a intercambiar los datos necesarios a través del sistema POST*Net.
2. Etapa 2 – Definir el esquema de interacción y asegurar la compatibilidad del sistema EDI ferroviario, el sistema EDI postal y los sistemas aduaneros nacionales/regionales, teniendo en cuenta los programas subregionales de integración digital que se hayan puesto en marcha.
3. Proporcionar un marco reglamentario y de los procesos para las etapas 1 y 2 en secuencia.

Los trabajos de las etapas 1 y 2 se desarrollan en paralelo. Se otorgará mayor prioridad a la etapa 1. Cada etapa puede terminar con una prueba del transporte.

Disposiciones

1. *Disposiciones de la etapa 1*
 - 1) Identificar el tipo de información (datos) que necesitan las aduanas o las autoridades nacionales/regionales de control competentes y los operadores designados.
 - 2) Determinar los parámetros y procesos de los sistemas de recopilación y transmisión de datos existentes en el marco del contrato de gestión del transporte.

- 3) Comparar los datos recopilados y los datos necesarios.
- 4) En caso de que los datos sean insuficientes, identificar las posibilidades de recopilación y transmisión de datos, con indicación de las unidades que son responsables dentro de los operadores de transporte (empresas ferroviarias).
- 5) Determinar la frecuencia y secuencia de la transmisión de datos, la modalidad de transmisión de datos (sin recurrir al sistema POST*Net por parte de las empresas ferroviarias) y crear un diagrama de los procesos.
- 6) Confeccionar modelos normalizados para los artículos del contrato de transporte que atañen a las transferencias de datos exigidas por los operadores designados.

2. *Disposiciones de la etapa 2*

- 1) Identificar el tipo de información (datos) que se intercambiará.
- 2) Determinar los parámetros y procesos de los sistemas de intercambio de datos existentes para los operadores designados y para las empresas ferroviarias y de transporte, incluido el conjunto de datos básicos transmitidos.
- 3) Comparar los datos exigidos y el conjunto de datos transmitidos, y determinar si son suficientes.
- 4) En caso de que los datos sean insuficientes, identificar la información faltante y las fuentes de información, así como las partes responsables de la recopilación de datos dentro de las empresas/organizaciones.
- 5) En caso de que los datos sean insuficientes, evaluar la viabilidad tecnológica de la transferencia de datos de un sistema a otro sin la plena integración de los sistemas.
- 6) Determinar la necesidad de contar con recursos adicionales para garantizar la capacidad técnica de la transferencia de datos o la ausencia de dicha necesidad.
- 7) Describir el proceso de transferencia de datos, teniendo en cuenta la interoperabilidad.
- 8) Realizar los ajustes técnicos necesarios.
- 9) Probar el funcionamiento de los sistemas y el intercambio de datos.

3. *Medidas para organizar un flujo ininterrumpido de documentos electrónicos a lo largo de las rutas de transporte de carga de envíos postales*

- 1) Describir los parámetros actuales (contenido de los datos intercambiados, frecuencia, formato, etc.) respecto a los documentos admitidos para los envíos postales de exportación e importación y de tránsito, señalando la compatibilidad actual de los formatos electrónicos.
- 2) Determinar los parámetros óptimos respecto a los documentos electrónicos, en particular: 1º el alcance de los documentos; 2º la parte responsable de su expedición; y 3) el acceso a los documentos electrónicos (operadores postales y ferroviarios y autoridades de control, incluidas las aduanas).
- 3) Determinar las discrepancias entre los parámetros actuales y los óptimos, en particular: 1º el contenido del documento; y 2º la compatibilidad y la aceptabilidad del documento.
- 4) Determinar los cambios necesarios en la legislación sobre transporte, y luego debatir con las organizaciones pertinentes (OSJD, OTIF, CIT).
- 5) Identificar los cambios necesarios que deben introducirse en la legislación aduanera, y luego entablar conversaciones con la OMA y las uniones aduaneras regionales/nacionales (p. ej., Unión Europea, Unión Aduanera Euroasiática, Aduana de China).
- 6) Describir el proceso de preparación, transmisión, almacenamiento e intercambio de documentos electrónicos específicos del transporte de carga postal, así como el procedimiento para su revisión, verificación y aceptación al cruzar las fronteras nacionales, incluidas las responsabilidades de todas las partes.
- 7) En cooperación con la OSJD, la OTIF, la CIT, la OMA y la CE, preparar y enviar las explicaciones pertinentes a los miembros de las organizaciones (p. ej., en forma de folleto).

- 8) Plazo y responsabilidades
- 9) La fecha límite para la aplicación de la hoja de ruta completa es el 31 de diciembre de 2022.
- 10) Las fechas límite para la realización de las actividades se establecen en la propia hoja de ruta.

Nº	Organizaciones (por orden alfabético)	Áreas de responsabilidad
1	Aduana de China (por confirmar)	Participación, <i>previo acuerdo</i> , en la elaboración del marco reglamentario y de los procesos, lo que incluye la participación en el Foro «UPU–Ferrocarril». Participación en la vigilancia de las pruebas del transporte.
2	CCTT – Consejo Internacional de Coordinación del Transporte Transiberiano	Coordinación de la aplicación de las medidas de la hoja de ruta por las empresas y organizaciones ferroviarias/de transporte y logística que son miembros del CCTT, incluida la recopilación de la información necesaria. Seguimiento de la aplicación de las actividades de la hoja de ruta. Vigilancia de las pruebas de transporte.
3	CIT – Comité Internacional de Transporte Ferroviario	Participación, <i>previo acuerdo</i> , en la elaboración del marco reglamentario y de los procesos, lo que incluye la participación en el Foro «UPU–Ferrocarril». Participación en la vigilancia de las pruebas del transporte.
4	CE – Comisión Europea (por confirmar)	Participación, <i>previo acuerdo</i> , en la elaboración del marco reglamentario y de los procesos del ICS2. Participación en la vigilancia de las pruebas del transporte.
5	UEE – Unión Económica Euroasiática (por confirmar)	Participación, <i>previo acuerdo</i> , en la elaboración del marco reglamentario y de los procesos. Participación en la vigilancia de las pruebas del transporte.
6	OSJD – Organización de Cooperación Ferroviaria	Participación, <i>previo acuerdo</i> , en la elaboración del marco reglamentario y de los procesos, lo que incluye la participación en el Foro «UPU–Ferrocarril». Participación en la vigilancia de las pruebas del transporte.
7	OTIF – Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril	Participación, <i>previo acuerdo</i> , en la elaboración del marco reglamentario y de los procesos, lo que incluye la participación en el Foro «UPU–Ferrocarril». Participación en la vigilancia de las pruebas del transporte.
8	UPU – Unión Postal Universal	Coordinación de las actividades del Foro «UPU–Ferrocarril». Coordinación de la aplicación de las actividades de la hoja de ruta por los operadores designados, incluida la recopilación de su información. Seguimiento de la aplicación de las actividades de la hoja de ruta. Vigilancia de las pruebas de transporte.
9	OMA – Organización Mundial de Aduanas	Participación, <i>previo acuerdo</i> , en la elaboración del marco reglamentario y de los procesos, lo que incluye la participación en el Foro «UPU–Ferrocarril». Participación en la vigilancia de las pruebas del transporte.

De ser necesario, se podrán realizar ajustes en los plazos a discreción del Foro «UPU–Ferrocarril».

Seguimiento y control

El seguimiento y el control de la realización de las actividades se llevan a cabo en el marco del Foro «UPU–Ferrocarril».

El seguimiento intermedio y la preparación de la información sobre la realización de las actividades o los acontecimientos que la obstaculizan son llevados a cabo por los responsables de la UPU y del CCTT.

Nº	Actividades	Organización	Responsable	Cronograma (mes, año)	Resultado esperado	Estado
0	Nombrar coordinadores responsables de la aplicación de la hoja de ruta	UPU CCTT	–	Diciembre de 2021	Hoja de ruta aprobada en la reunión del Foro «UPU–Ferrocarril». Nombramiento de coordinadores y organización de un sistema de comunicación operativa. Incorporación a la hoja de ruta de los responsables de la coordinación.	
<p>Etapa 1</p> <p>Objetivos: Analizar las nuevas exigencias legales relativas a la PLACI y la reglamentación para la presentación de información electrónica anticipada; definir el esquema de interacción y garantizar la aplicación del enfoque de intercambio de información, en virtud del cual el operador designado celebra un contrato de transporte y las empresas ferroviarias/de transporte y logística facilitan la información sobre el transporte de los envíos postales al operador designado con arreglo a las modalidades especificadas en el contrato y según el nivel de precisión o frecuencia previsto para dicha información. El operador designado está obligado a intercambiar los datos necesarios a través del sistema POST*Net.</p>						
1.1	Identificar el tipo de información (datos) que necesitan las aduanas o las autoridades nacionales/regionales de control competentes y los operadores designados.	UPU		Febrero de 2022	El tipo de información y los parámetros que se requieren se describen en forma de lista o cuadro.	La obligación que tienen los transportistas de presentar los datos ante las autoridades aduaneras de destino (aduanas de la UE) debe ser objeto de un debate más profundo.

Nº	Actividades	Organización	Responsable	Cronograma (mes, año)	Resultado esperado	Estado
1.2	Determinar los parámetros y procesos de los sistemas de recopilación y transmisión de datos existentes (para la información sobre el transporte) en el marco de un contrato típico de organización del transporte.	CCTT		Febrero de 2022	Descripción del proceso de recopilación y transmisión de datos. Descripción de los parámetros de los datos recopilados y transmitidos.	
1.3	Comparar los datos recopilados y los datos necesarios.	UPU CCTT		Marzo de 2022	Cuadro en el que constan las discrepancias/los datos insuficientes o sus parámetros (frecuencia de transmisión, etc.)	
1.4	En caso de que los datos sean insuficientes, identificar las posibilidades de recopilación y transmisión de datos, con indicación de los departamentos que son responsables dentro de las empresas ferroviarias/de transporte y logística.	CCTT		Abril de 2022	Celebración de reuniones con los miembros del CCTT. Se llegó a un acuerdo sobre la posibilidad de transferir datos adicionales, así como de incluir una cláusula a tal efecto en los contratos de transporte y la identificación de los responsables, que se presentó bajo la forma de acta de la reunión.	
1.5	Determinar la frecuencia y secuencia necesarias para la transmisión de datos, la modalidad de transmisión de datos (sin recurrir al sistema POST*Net por parte de las empresas ferroviarias/de transporte y logística).	UPU CCTT		Junio de 2022	La frecuencia y secuencia de la transmisión de datos, así como la modalidad de la misma, se definen y recogen en el acta de una reunión del Foro «UPU-Ferrocarril».	

Nº	Actividades	Organización	Responsable	Cronograma (mes, año)	Resultado esperado	Estado
1.6	Elaborar un diagrama de los procesos de recopilación y transmisión de datos.	CCTT UPU		Julio de 2022	Elaboración de un diagrama de los procesos de recopilación y transmisión de datos (para el tráfico de tránsito entre China (Rep. Pop.) y la UE) para utilizarlo como apéndice de las directrices.	
1.7	Confeccionar modelos normalizados para los artículos del contrato de transporte que atañen a las transferencias de datos exigidas por los operadores designados y las autoridades aduaneras y de control competentes.	CCTT		Julio de 2022	Se confeccionó un modelo normalizado para su inclusión en los contratos de transporte que atañen a la transferencia de datos exigida por los operadores designados y las autoridades aduaneras y de control competentes.	
1.8	Prueba de transporte, reunión final y decisión sobre la necesidad de poner en marcha la etapa 2.	UPU		Agosto de 2022	Realización la prueba de transporte. Se presentó un resumen de los resultados de los trabajos. Decisión sobre la necesidad de poner en marcha la etapa 2.	
Etapa 2						
Objetivos: Definir el esquema de interacción y asegurar la compatibilidad del sistema EDI ferroviario, el sistema EDI postal y los sistemas aduaneros nacionales/regionales, teniendo en cuenta los programas subregionales de integración digital que se hay an puesto en marcha.						
2.1	Definir y describir el tipo de información (datos) que necesitan los operadores designados, las aduanas y otras autoridades de control competentes.	Dentro de la etapa 1				

Nº	Actividades	Organización	Responsable	Cronograma (mes, año)	Resultado esperado	Estado
2.2	Definir los parámetros y procesos de los sistemas de intercambio de datos existentes para los operadores designados y para las empresas ferroviarias/de transporte y logística, incluido el conjunto de datos básicos transmitidos.	UPU CCTT		Marzo de 2022	Realizado parcialmente en la etapa 1. Se describieron los parámetros y procesos de los sistemas de intercambio de datos (EDI) para a) los operadores designados; y b) las empresas ferroviarias. Se describen en detalle el conjunto de datos básicos para la transferencia y los parámetros asociados.	
2.3	Realizar una comparación de los datos exigidos y el conjunto de datos transmitidos, y determinar si son suficientes.	UPU CCTT		Abril de 2022	Cuadro de discrepancias/datos insuficientes o parámetros asociados (frecuencia de transmisión, etc.).	
2.4	En caso de que los datos sean insuficientes, identificar la información faltante y las fuentes de información, así como las partes responsables de la recopilación de datos dentro de las empresas/organizaciones.	CCTT Empresas ferroviarias/de transporte y logística y operadores designados que participan en la prueba de transporte		Mayo de 2022	Celebración de consultas con las empresas ferroviarias, identificación y descripción de la información faltante y constancia de las fuentes de dicha información y de las unidades responsables de su obtención (en el acta de la reunión). Se hace constar en el acta la decisión pertinente en caso de que no se disponga de dichos datos.	
2.5	Determinar la necesidad de contar con recursos adicionales para garantizar la capacidad técnica de transferencia de datos o la ausencia de dicha necesidad.	CCTT UPU Empresas ferroviarias/de transporte y logística y operadores designados que participan en la prueba de transporte		Julio de 2022	Valoración de la necesidad de disponer de recursos adicionales.	

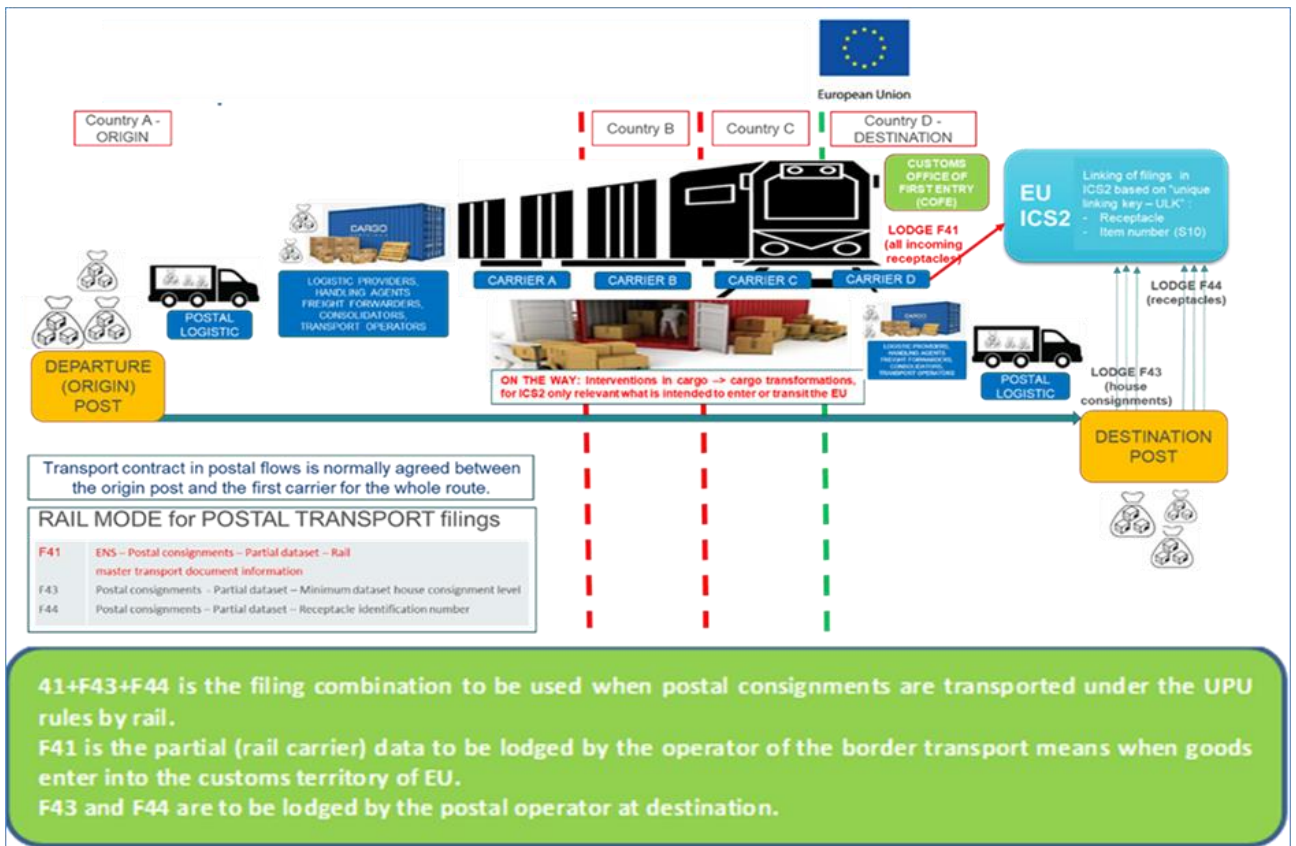
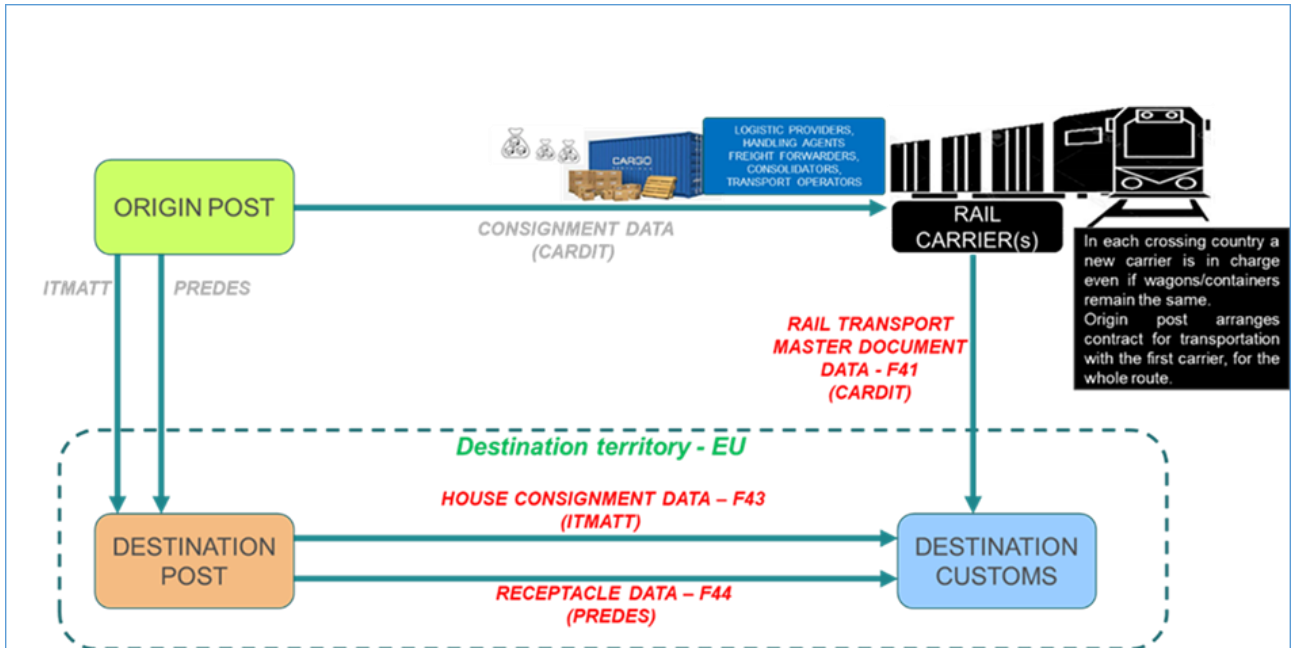
Nº	Actividades	Organización	Responsable	Cronograma (mes, año)	Resultado esperado	Estado
2.6	Descripción del proceso de transferencia de datos, teniendo en cuenta la interoperabilidad.	CCTT UPU Empresas ferroviarias/de transporte y logística y operadores designados que participan en la prueba de transporte		Agosto de 2022	Elaboración de un diagrama de los procesos de recopilación y transmisión de datos (para el tráfico de tránsito entre China (Rep. Pop.) y la UE) y descripción de los procesos, que se utilizará como apéndice de las directrices.	
2.7	Realizar los ajustes técnicos necesarios.	Empresas ferroviarias/de transporte y logística y operadores designados que participan en la prueba de transporte		Setiembre de 2022	Se completan los ajustes técnicos.	
2.8	Realización de pruebas de sistemas e intercambio de datos.	Empresas ferroviarias/de transporte y logística y operadores designados que participan en la prueba de transporte		Octubre de 2022	Realización de pruebas automáticas y manuales.	
2.9	Prueba de transporte, reunión final.	UPU		Noviembre de 2022	Se completa la transformación sobre la base de las pruebas y se resumen los resultados.	

Nº	Actividades	Organización	Responsable	Cronograma (mes, año)	Resultado esperado	Estado
<p>Etapa 3</p> <p>Objetivos: Proporcionar un marco reglamentario y de los procesos para las etapas 1 y 2 en secuencia.</p>						
3.1	<p>Describir los parámetros actuales respecto a los documentos admitidos para el transporte postal de exportación e importación y de tránsito, señalando la compatibilidad actual de los formatos electrónicos.</p>	CCTT		Febrero de 2022	<p>Con la participación de las empresas ferroviarias/de transporte y logística, se describen los parámetros actuales respecto a los documentos admitidos para el transporte internacional de envíos postales (exportación, importación y tránsito), con una mención sobre la compatibilidad actual de los formatos electrónicos.</p>	
3.2	<p>Determinar los parámetros óptimos respecto a los documentos electrónicos, en particular: 1) el alcance de los documentos; 2) la parte responsable de su expedición; y 3) el acceso a los documentos electrónicos (operadores designados, empresas ferroviarias/de transporte y logística, y aduanas).</p>	CCTT UPU		Marzo de 2022	<p>Con la participación de las empresas ferroviarias/de transporte y logística, se describen los parámetros óptimos respecto a los documentos admitidos para el transporte internacional de envíos postales (exportación, importación y tránsito), con una mención sobre la compatibilidad actual de los formatos electrónicos.</p>	
3.3	<p>Determinar las discrepancias entre los parámetros actuales y los óptimos, en particular: 1) el contenido del documento; y 2) la compatibilidad y la aceptabilidad del documento.</p>	CCTT UPU		Abril de 2022	<p>Confeción de una tabla con las discrepancias entre los parámetros actuales y los óptimos.</p>	

Nº	Actividades	Organización	Responsable	Cronograma (mes, año)	Resultado esperado	Estado
3.4	Determinar los cambios necesarios en la legislación sobre el transporte, y luego debatir con las organizaciones pertinentes.	CCTT UPU OSJD (en el Foro «UPU–Ferrocarril») OTIF (en el Foro «UPU–Ferrocarril») CIT (en el Foro «UPU–Ferrocarril»)		Agosto de 2022	Determinación de los cambios necesarios. Celebración de debates y constancia de los resultados en las actas de las reuniones.	
3.5	Determinar los cambios necesarios que deben introducirse en la legislación aduanera, y luego entablar conversaciones con la OMA y las uniones aduaneras regionales (p. ej., Unión Europea, Unión Económica Euroasiática, Aduana de China (Rep. Pop.)	CCTT UPU OMA (en el Foro «UPU–Ferrocarril») EC, UEE, Aduana de China (Rep. Pop.) (por confirmar)		Agosto de 2022	Determinación de los cambios necesarios. Celebración de debates y constancia de los resultados en las actas de las reuniones.	
3.6	Describir el proceso de preparación, transmisión, almacenamiento e intercambio de documentos electrónicos específicos del transporte de envíos postales, así como el procedimiento para su revisión, verificación y aceptación al cruzar las fronteras nacionales, incluidas las responsabilidades de todas las partes.	CCTT UPU OMA (en el Foro «UPU–Ferrocarril») OSJD (en el Foro «UPU–Ferrocarril») OTIF (en el Foro «UPU–Ferrocarril») CIT (en el Foro «UPU–Ferrocarril») EC, UEE, Aduana de China (Rep. Pop.) (por confirmar)		Setiembre de 2022	Descripción del proceso, de los procedimientos necesarios y de las responsabilidades de las partes. Decisión aprobada y consignada en el acta de la reunión del Foro «UPU–Ferrocarril».	

Nº	Actividades	Organización	Responsable	Cronograma (mes, año)	Resultado esperado	Estado
3.7	Preparación y envío de las explicaciones pertinentes a los miembros de las organizaciones.	CCTT UPU OMA (en el Foro «UPU–Ferrocarril») OSJD (en el Foro «UPU–Ferrocarril») OTIF (en el Foro «UPU–Ferrocarril») CIT (en el Foro «UPU–Ferrocarril») EC, UEE, Aduana de China (Rep. Pop.) (por confirmar)		Octubre de 2022	Envío de las explicaciones. Comunicación de la información a todos los miembros del Foro «UPU–Ferrocarril».	
3.8	Realización de pruebas de transporte.	CCTT UPU OMA (en el Foro «UPU–Ferrocarril») OSJD (en el Foro «UPU–Ferrocarril») OTIF (en el Foro «UPU–Ferrocarril») CIT (en el Foro «UPU–Ferrocarril») EC, UEE, Aduana de China (Rep. Pop.) (por confirmar)		Noviembre de 2022	Realización de la prueba de transporte y presentación de los resultados.	
3.9	Especificación de un plan para futuras actividades.	UPU CCTT		Diciembre de 2022	Elaboración de un plan de medidas ulteriores (si es necesario).	

Estudio de caso. Exigencias legales de la versión 3 del ICS2 respecto a diversas hipótesis relacionadas con el transporte de envíos postales por ferrocarril



Los transportistas ferroviarios utilizan la fórmula F41 para la presentación parcial de los datos de la declaración sumaria de entrada

En el caso del transporte de mercaderías por ferrocarril, hay que tener en cuenta algunas circunstancias específicas. Cuando el transporte por ferrocarril supone atravesar varios países, cada país tiene una empresa ferroviaria distinta (sucesiva) que es responsable del transporte de la mercadería, aunque los envases postales permanezcan en el mismo vagón o contenedor. Si el transporte realizado por varios transportistas sucesivos es objeto de un único contrato, cada transportista, por el mero hecho de hacerse cargo de la mercadería provista de la carta de porte, pasa a ser parte en el contrato de transporte.

El operador designado de origen (no comunitario) envía los datos (ITMATT, PREDES) a un operador designado de destino comunitario. Además, el operador designado de origen transmite los datos, ya sea al transportista ferroviario en origen o a todos los transportistas ferroviarios a lo largo de la cadena logística (en función del resultado de los debates mencionados en el artículo 2.3, literal p), de los envases que han sido preparados para el transporte por ferrocarril (CARDIT). El transportista debe transmitir la información relativa a los envases a los transportistas que le sucedan, si se adopta la primera opción, en la ruta hacia el territorio aduanero de la UE. Se pueden seguir explorando las soluciones de la UPU para permitir el intercambio de información en caso de transbordo.

El operador designado en destino presenta sus declaraciones sumarias de entrada (F43 basado en ITMATT y F44 basado en PREDES) al «estado miembro de destino» (a través de la interfaz de operadores armonizados ICS2 - HTI), que es el estado miembro/país ICS2 en el que opera.

El transportista ferroviario responsable del transporte de las mercaderías al territorio aduanero de la UE es quien tiene la obligación de presentar los datos de la declaración sumaria de entrada. El transportista presenta la fórmula F41 de declaración sumaria de entrada en la aduana de primera entrada, con una lista de los envases transportados y la correspondiente información sobre el transporte principal, es decir, el medio de transporte que se utiliza para cruzar la frontera, la información de encaminamiento del medio de transporte y la fecha y hora de llegada/partida. La declaración F41 puede contener envases procedentes de varias declaraciones sumarias de entrada de carácter parcial F44, así como expediciones que se encuentran en su interior («envíos postales» en términos postales) procedentes de múltiples declaraciones sumarias de entrada de carácter parcial F43. El principio en el que se basa la vinculación de todas las declaraciones sumarias de entrada de carácter parcial presentadas (F41, F43 y F44) con una sola declaración sumaria de entrada es el siguiente: lo indicado bajo los envases de la declaración F41 apunta al contenido (las expediciones alojadas en cada envase) de los envases en las respectivas declaraciones F44. Los identificadores de la expedición que se encuentra en el interior del envase figuran en las correspondientes declaraciones F43 que contienen toda la información relacionada con el envío albergado en el interior del envase.

El operador designado de origen entrega los envases del envío a una parte contratante para que transporte la mercadería hasta el transportista ferroviario (en caso de que no sea el propio transportista ferroviario) que la introducirá en el territorio aduanero de la UE. Es responsabilidad de las partes en la cadena de transporte o del operador designado de origen intercambiar información con cada una de las partes que le sucedan cuando haya un transbordo de la mercadería (sujeto al resultado de los debates mencionados en el artículo 2.3, literal p).

Transporte multimodal de envíos postales

Los operadores designados pueden utilizar medios multimodales, es decir, ferroviario, aéreo, marítimo y por carretera, para transportar los envíos postales internacionales.

Con respecto a la utilización del transporte multimodal para los envíos postales, el operador designado de Rusia (Federación de) proporcionó a la Oficina Internacional de la UPU la información que figura a continuación.

El Correo ruso llevó a cabo cinco experiencias piloto y realizó 14 envíos.

Las experiencias piloto se llevaron a cabo durante el año 2017 en las siguientes fechas: 18 de agosto, 1º de setiembre, 15 de setiembre y 19 de setiembre, y en el año 2018 el 17 de marzo.

Las experiencias piloto de transporte multimodal se desarrollaron en las siguientes rutas:

- Mongolia-Rusia (Federación de)–Eslovenia.
- China (Rep. Pop.)–Rusia (Federación de).
- Japón-Rusia (Federación de)–Letonia.
- Japón-Rusia (Federación de)–Lituania.
- Japón-Rusia (Federación de)–Polonia.
- Japón-Rusia (Federación de)–Finlandia.

Se emplearon los siguientes medios de transporte:

- Mongolia-Rusia (Federación de)–Eslovenia: ferroviario y por carretera.
- China (Rep. Pop.)–Rusia (Federación de): ferroviario y por carretera.
- Japón-Rusia (Federación de)–Letonia: marítimo, ferroviario y por carretera.
- Japón-Rusia (Federación de)–Lituania: marítimo, ferroviario y por carretera.
- Japón-Rusia (Federación de)–Polonia: marítimo, ferroviario y por carretera.
- Japón-Rusia (Federación de)–Finlandia: marítimo, ferroviario, aéreo y por carretera.

Para las experiencias piloto de transporte multimodal se utilizaron trenes de pasajeros.

El Correo ruso no registró ningún problema de tránsito o seguridad durante las experiencias piloto.

El Correo ruso intercambió mensajes de la UPU (PREDES, ITMATT) con otros operadores designados en el transporte multimodal de envíos postales.

El Correo ruso no experimentó ningún problema «grave» relacionado con las aduanas durante el transporte de los envíos postales por ferrocarril.

Los documentos/las fórmulas que se emplearon para el transporte de los envíos postales fueron los siguientes:

- CN 37 Factura de entrega. Despachos por vía de superficie.
- CN 38 Factura de entrega. Despachos-avión.
- Documento aplicable para el transporte por ferrocarril: Billete de equipaje/Billete de transporte de correo.

Durante el transporte multimodal de los envíos postales internacionales, el transportista debe informar a las autoridades aduaneras de las operaciones de recarga que se realicen de vehículo a vehículo antes de su distribución al CTCL indicado en la fórmula CN 37. Las autoridades aduaneras pueden optar por facilitar el procedimiento, al tiempo que adoptan las medidas de control aduanero necesarias.

Estudio de caso. Programas de integridad de los precintos/sellos y cumplimiento de la norma ISO 17712 para precintos de alta seguridad

1. Programas de integridad de los precintos/sellos

Las aduanas deberían poner en marcha un programa de integridad de los precintos/sellos, como se indica en las Directrices revisadas del capítulo 6 del Anexo General del Convenio de Kyoto revisado de la OMA.

Dichos programas de integridad de los precintos/sellos deberían centrarse en el uso de un precinto/sello mecánico de alta seguridad, según se recomienda en la norma ISO 17712, en el punto de llenado del contenedor, y deberían incluir procedimientos para registrar la colocación, el cambio y la verificación de la integridad de los precintos/sellos en puntos clave, como un cambio modal, tal y como se propone en el Marco Normativo SAFE.

Es fundamental la aplicación y el cumplimiento coherente del programa de integridad de los precintos/sellos entre las partes que participan en el movimiento de mercaderías aseguradas en contenedores, puesto que brindará a dichas partes múltiples beneficios. En concreto, los beneficios de esta medida consistirían en una mayor seguridad contra los actos de terrorismo y el transporte ilegal de estupefacientes y armas que explotan el comercio mundial de mercaderías, la reducción del riesgo de dificultades económicas causadas por las perturbaciones o los cierres del comercio en respuesta a los actos terroristas, y el aumento de la seguridad contra el robo y el desvío de la carga, lo cual se traduce en una reducción de las pérdidas directas y los costos indirectos, como los seguros.

Además, la guía para la validación del operador económico autorizado (OEA) publicada por la OMA enumera ejemplos de medidas de seguridad que deben aplicar los operadores económicos para que se les conceda el estatus de OEA. Deben establecerse medidas de seguridad para garantizar la integridad de la carga y evitar prácticas irregulares relacionadas con el flujo de mercaderías (transporte, manipulación y almacenamiento de la carga) en la cadena logística internacional. Estas medidas de seguridad incluyen el uso de precintos/sellos de alta seguridad apropiados, como el ISO 17712 o cualquier otro mecanismo o procedimiento de seguridad aprobado por las aduanas, y la garantía de que solo los empleados autorizados y debidamente capacitados tengan acceso a dichos precintos de alta seguridad.

Nota: Un OEA es una parte que interviene en el movimiento internacional de mercaderías en cualquier función que haya sido aprobada por o en nombre de una administración nacional de aduanas, por cumplir con las normas de la OMA o normas equivalentes en materia de seguridad de la cadena logística. El estatus de OEA se concede a un operador económico que satisface criterios como el cumplimiento de los requisitos aduaneros, la gestión de los registros comerciales, la solvencia financiera y las normas de seguridad adecuadas.

2. Precintos/Sellos de alta seguridad según la norma ISO 17712

La Organización Internacional de Normalización (ISO) es la mayor institución de elaboración de normas internacionales de aplicación voluntaria del mundo. Una norma es un documento que define criterios, especificaciones, directrices o características que pueden utilizarse de forma coherente para garantizar que un material, un producto, un proceso o un servicio son adecuados para su finalidad. Las normas internacionales ISO garantizan que los productos y servicios sean seguros, fiables y de buena calidad. La norma ISO 17712 establece «procedimientos uniformes para la clasificación, aceptación y retirada de los precintos mecánicos de los contenedores de carga de mercaderías. Proporciona una única fuente de información sobre los precintos mecánicos que se pueden utilizar para asegurar los contenedores de carga en el comercio internacional».

La norma ISO 17712 exige actualmente una validación independiente en dos ámbitos:

A. Pruebas para determinar la resistencia física de un precinto/sello (como una barrera de entrada)

La norma ISO 17712 define tres clases de resistencia física o capacidad de barrera: «I» para «indicativo»; «S» para «seguridad»; y «H» para «alta seguridad». Los precintos/sellos de seguridad y de alta seguridad deben ser resistentes y duraderos para evitar la rotura accidental y el deterioro prematuro debido a las

condiciones meteorológicas, los productos químicos, etc. Los precintos/sellos deben estar fabricados con materiales específicos y dentro de los parámetros propios de cada clase, tal como se explica en la norma ISO 17712.

El proveedor debe utilizar un laboratorio de pruebas independiente para validar la clasificación de un sello. El laboratorio debe estar acreditado según la norma ISO/IEC 17025 (Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y calibración) para poder realizar los ensayos previstos en la norma ISO 17712.

Tipo de precinto/sello	Materiales
Precinto/sello de alta seguridad	Material o cable metálico diseñado para retrasar la intrusión
Precinto/sello de seguridad	Material que ofrece una resistencia limitada a la intrusión y que requiere una herramienta ligera para su retirada
Sello indicativo	Material que puede romperse fácilmente de forma manual o con una herramienta de corte o cizalla.

Fuente: ISO/PAS 17712 (§ 3. Condiciones generales)

B. Auditoría de los procesos operativos de seguridad del fabricante

Las malas prácticas en materia de seguridad pueden comprometer la eficacia de un precinto/sello de seguridad de alta calidad. El anexo A de la norma ISO 17712 define más de veinte prácticas obligatorias, como la evaluación de riesgos de las instalaciones y los controles de acceso a las zonas de producción y almacenamiento. El cumplimiento del anexo A por parte del proveedor también debe ser validado por un organismo de certificación independiente, acreditado para certificar el cumplimiento de las normas ISO.

3. Responsabilidades a lo largo de la cadena de custodia

Existen responsabilidades y principios a lo largo de la cadena de custodia que se aplican durante todo el ciclo de vida de un envío de mercaderías transportadas en contenedores. Cada parte en posesión del contenedor es responsable de la seguridad mientras el envío esté bajo su custodia, tanto si está a la espera en un punto de la red o si se desplaza entre puntos de la red postal. Los precintos/sellos de seguridad son una parte integrante de la cadena de custodia y las responsabilidades de cada parte a lo largo de la cadena logística se definen el Marco Normativo SAFE, como se indica a continuación.

A. Responsabilidades del expedidor

- El expedidor es responsable de garantizar que el contenedor se llene de forma segura y de la descripción exacta y completa de la carga.
- El expedidor también es responsable de colocar el sello de seguridad en cuanto se complete el proceso de llenado y de preparar la documentación de envío, que incluirá el número de precinto/sello.

B. Responsabilidades de la parte receptora en cada cambio de custodia

- Los precintos/sellos de seguridad deben ser inspeccionados por la parte receptora en el momento de cada cambio de custodia de un contenedor con carga.
- La inspección de un precinto/sello requiere un control visual para detectar signos de alteración, la comparación del número de identificación del precinto/sello con la documentación de la carga y el registro de la inspección en la documentación correspondiente (sin embargo, en algunos casos este proceso de inspección de los precintos/sellos colocados puede no ser posible, como en el caso de los contenedores cargados en un vagón y dispuestos en posición puerta con puerta).
- Si falta el precinto/sello, o presenta signos de alteración, o lleva un número de identificación distinto al que figura en la documentación de la carga, es necesario tomar una serie de medidas.
- La parte receptora informará de la discrepancia a la parte que entrega el contenedor y al expedidor.
- La parte receptora registrará la discrepancia en la documentación del envío.

- La parte receptora notificará a las aduanas o a las fuerzas del orden, de conformidad con la legislación nacional.
- Una vez resuelta la discrepancia, la parte receptora colocará un precinto/sello de seguridad en el contenedor y hará constar los detalles, incluido el nuevo número de precinto/sello, en los documentos de carga pertinentes.

Actores involucrados

a) Organización de las Naciones Unidas

Unión Postal Universal

Constituida en 1874, la Unión Postal Universal (UPU), con sede en Berna, la capital de Suiza, es la segunda organización internacional más antigua del mundo. Es el organismo especializado de las Naciones Unidas en materia postal.

Con sus 192 Países miembros, la UPU es el principal foro de cooperación entre los actores del sector postal. Contribuye a garantizar una red verdaderamente universal de productos y servicios actualizados.

La organización desempeña un papel de asesoramiento, mediación y enlace, y presta asistencia técnica cuando es necesario. Establece las reglas para los intercambios de correo internacional y formula recomendaciones para estimular el crecimiento de los volúmenes de correo, encomiendas y servicios financieros, así como mejorar la calidad de servicio que se ofrece a los clientes.

La Estrategia Postal de Doha hace hincapié en las tres dimensiones de la red postal (física, electrónica y financiera), además de la interconexión, la gobernanza y el desarrollo, como ejes clave para fortalecer los servicios postales en todo el mundo. Los objetivos de la estrategia debían alcanzarse mediante programas destinados a consolidar el sector postal a través de redes mejor conectadas, una mayor calidad de servicio, innovación y una respuesta más eficaz a los cambios del mercado.

Los siguientes tratados internacionales y marcos e instrumentos reglamentarios de la UPU son pertinentes para el proyecto sobre el transporte de los envíos postales por ferrocarril:

- el Convenio Postal Universal y su Reglamento;
- protocolos de acuerdo con otros actores que desempeñan un papel activo en el proyecto sobre el transporte de los envíos postales por ferrocarril.

b) Otras organizaciones intergubernamentales o internacionales

Organización Mundial de Aduanas

La Organización Mundial de Aduanas (OMA), establecida en 1952 como el Consejo de Cooperación Aduanera, es un organismo intergubernamental independiente cuya misión es mejorar la eficiencia y eficacia de las administraciones aduaneras.

En la actualidad, la OMA representa a 179 administraciones aduaneras de todo el mundo, que procesan colectivamente casi el 98% del comercio mundial. Como centro mundial de conocimientos aduaneros, la OMA es la única organización internacional que tiene competencia en cuestiones aduaneras y que legítimamente puede autodenominarse la voz de la comunidad aduanera internacional.

Como foro de diálogo y de intercambio de experiencias entre los delegados de las aduanas nacionales, la OMA ofrece a sus miembros diversos convenios y otros instrumentos internacionales, así como asistencia técnica y servicios de capacitación, brindados directamente por la Secretaría de la OMA o con su participación. Asimismo, la Secretaría apoya activamente a sus miembros en sus esfuerzos por modernizar y fortalecer las capacidades dentro de sus administraciones aduaneras nacionales.

Además del papel fundamental desempeñado por la OMA en promover el crecimiento del comercio internacional legal, sus esfuerzos por luchar contra las actividades fraudulentas también se reconocen a escala internacional. El enfoque de asociación favorecido por la OMA es una de las claves para tender puentes entre las administraciones aduaneras y sus socios. Al promover el surgimiento de un entorno aduanero honesto, transparente y previsible, la OMA contribuye directamente al bienestar económico y social de sus miembros.

Finalmente, en un entorno internacional marcado por la inestabilidad y la amenaza siempre presente de la actividad terrorista, la misión de la OMA de mejorar la protección de la sociedad y el territorio nacional, y de asegurar y facilitar el comercio internacional, adquiere pleno sentido.

Los siguientes tratados y marcos e instrumentos reglamentarios de la OMA son pertinentes para el proyecto sobre el transporte de los envíos postales por ferrocarril:

- el Convenio de Kyoto revisado;
- el Marco normativo SAFE de la OMA para asegurar y facilitar el comercio mundial;
- las Directrices sobre el tránsito de la OMA (no vinculantes);
- el Compendio de la OMA sobre la gestión de riesgos en materia aduanera (no vinculante);
- las Directrices sobre la liberación inmediata de las expediciones por parte de las aduanas (no vinculante);
- los protocolos de acuerdo celebrados con la UPU.

Comisión Europea (CE)

Deberán indicarse aquí las funciones de la CE.

Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril

La misión de la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) es promover, mejorar y facilitar el tráfico ferroviario internacional. Proporciona a sus 50 Estados miembros los medios legales para facilitar el tráfico ferroviario internacional, desarrollar este tráfico en su territorio y conectarse a las redes ferroviarias de otros Estados miembros.

La OTIF tiene tres importantes ámbitos de actividad: interoperabilidad técnica, mercancías peligrosas y derecho contractual ferroviario. Desarrolla regímenes jurídicos uniformes para los contratos de transporte de pasajeros y mercaderías, los accesorios del contrato de transporte, como los contratos de uso de vagones o infraestructura ferroviaria, los reglamentos para el transporte de mercancías peligrosas y los procedimientos y disposiciones técnicas para la homologación del material rodante.

El Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril (COTIF) es el texto jurídico fundador de la OTIF. Regula el funcionamiento de la Organización, sus objetivos, atribuciones, las relaciones con los Estados miembros y sus actividades en general. Consta de siete apéndices.

Los siguientes apéndices del COTIF son de primordial importancia en el contexto del proyecto sobre el transporte de los envíos postales por ferrocarril:

- Apéndice B. Reglas uniformes relativas al contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril (CIM). El CIM es aplicable cuando el lugar de recepción y el lugar de distribución de las mercancías se encuentran en dos Estados miembros de la OTIF diferentes. Regula la relación entre las partes del contrato de transporte (expedidor y transportista) y define la responsabilidad del transportista.
- Apéndice C. Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril (RID). El RID se aplica al tráfico internacional y, mediante la Directiva 2008/68/CE, al transporte nacional dentro del territorio de los Estados miembros de la UE. El RID está armonizado con el Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) y el Acuerdo sobre transporte internacional de mercancías peligrosas por vía navegable (ADN), acuerdos europeos publicados por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). Estos reglamentos armonizados permiten cambiar con facilidad la modalidad de transporte interno cuando se trata de mercancías peligrosas. Como parte de la armonización del RID y de los reglamentos sobre mercancías peligrosas aplicables en los Estados miembros de la Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD) (anexo 2 del Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías (SMGS)), las modificaciones del RID también se trasladan al anexo 2 del SMGS.

Organización de Cooperación Ferroviaria

La Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD), creada en 1956 y con sede en Varsovia (Polonia) es una organización de carácter internacional que opera de acuerdo con la Convención de Viena de 1969.

Las principales actividades de la OSJD son:

- el desarrollo y la mejora del transporte ferroviario internacional, incluido el transporte combinado, entre Europa y Asia;
- la formulación de la política de coordinación del transporte y de una estrategia de desarrollo de la comunicación ferroviaria internacional;
- la mejora de los documentos constitutivos del derecho internacional del transporte ferroviario;
- la mejora de las tarifas del transporte internacional de mercancías y pasajeros por ferrocarril;
- la cooperación en cuestiones operativas, técnicas, financieras y ambientales;
- el desarrollo de medidas para estimular la competitividad del transporte ferroviario en relación con otros modos de transporte;
- la cooperación con las organizaciones internacionales que se ocupan de las cuestiones de transporte ferroviario.

La OSJD es un foro intergubernamental y de entidades económicas que reúne a ministros de transporte, directores generales de las empresas ferroviarias y gestores de infraestructura de 28 países en Asia y Europa.

En términos de alcance geográfico, la OSJD cubre las líneas ferroviarias de 28 países, desde Europa Central hasta la costa asiática del Océano Pacífico, y desde el Círculo Polar Ártico al Golfo Pérsico. En total cubre 286 000 km de líneas férreas, en las que se transportan anualmente 4 000 millones de pasajeros y alrededor de 5 000 millones de toneladas de carga.

El órgano supremo de la OSJD es la Conferencia de Ministros de la OSJD, que toma decisiones a nivel gubernamental en todo lo relativo a la dirección de las actividades de la OSJD, tomando en cuenta las proposiciones de la Conferencia de Directores Generales de las empresas ferroviarias que integran la OSJD, el órgano rector a nivel de las empresas ferroviarias. La Conferencia de Directores Generales (con sus representantes plenipotenciarios) organiza el trabajo y toma decisiones sobre cuestiones relacionadas con las actividades de la OSJD que entran dentro del ámbito de competencia de los ferrocarriles. El Comité de la OSJD es el órgano ejecutivo de la OSJD y actúa como depositario de los estatutos de la organización, así como de los acuerdos y contratos internacionales celebrados en el marco de la OSJD. Garantiza el desarrollo de las actividades de la OSJD entre las sesiones de la Conferencia de Ministros y las reuniones de la Conferencia de Directores Generales.

La Comisión de la OSJD está formada por los siguientes órganos de trabajo:

- Comisión de Política de Transportes y Estrategia de Desarrollo;
- Comisión de Derecho del Transporte;
- Comisión de Transporte de Mercancías;
- Comisión de Transporte de Pasajeros;
- Comisión de Infraestructura y Material Rodante;
- Grupo de trabajo permanente sobre codificación e informática;
- Grupo de trabajo permanente sobre cuestiones financieras y de liquidación.

En el marco de la OSJD, se ha creado y puesto en marcha un marco jurídico internacional estable que regula las diversas cuestiones relacionadas con el transporte de pasajeros y mercaderías por ferrocarril, así como las operaciones de transporte combinado.

Los acuerdos internacionales y los reglamentos de la OSJD relacionados con el proyecto de transporte de envíos postales por ferrocarril son los siguientes:

- Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías (SMGS) (de 1951) con sus anexos:
 - Anexo 1 – Reglas para el transporte de mercaderías;
 - Anexo 2 – Reglas para el transporte de mercancías peligrosas;
 - Anexo 3 – Condiciones técnicas de localización y sujeción de la carga;
 - Anexo 4 – Reglas para el transporte de un vagón que no pertenece al transportista y es utilizado como medio de transporte;
 - Anexo 5 – Guía informativa;
 - Anexo 6 – Manual sobre la carta de porte CIM/SMGS;
- Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Pasajeros (SMPS) (de 1951);
- Acuerdo sobre los aspectos organizativos y operativos del transporte combinado en la comunicación entre Europa y Asia (1997).

También son de interés los siguientes documentos normativos adoptados por los Estados:

- los textos que definen la relación jurídica entre el pasajero/cliente y la empresa ferroviaria, así como entre las empresas ferroviarias a la hora de la celebración y el otorgamiento de un contrato de transporte;
- los textos que regulan la tecnología utilizada para el transporte, los requisitos básicos de la infraestructura y la utilización de los medios técnicos de transporte combinado.

Además, en el marco de la OSJD, existen otros tratados y documentos internacionales que se aplican a las entidades económicas:

- Acuerdo sobre la tarifa internacional de pasajeros;
- Acuerdo sobre la tarifa única de tránsito para el transporte de mercaderías;
- Acuerdo sobre la tarifa de tránsito para el transporte internacional de mercaderías por ferrocarril;
- Acuerdo sobre las reglas de utilización de los vagones de carga en el transporte internacional;
- Acuerdo sobre el régimen de utilización de los vagones de pasajeros en el transporte internacional;
- Acuerdo sobre las reglas de pago del transporte internacional de pasajeros y mercancías;
- La Nomenclatura Armonizada de Cargas (HNC, por sus siglas en inglés), desarrollada a partir del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA) de la OMA y de la Nomenclatura Armonizada de Mercancías (NHM) de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC, por sus siglas en francés), utilizado por las empresas ferroviarias europeas.

Los acuerdos y textos mencionados anteriormente, adoptados por el sector ferroviario, determinan las bases de la tarificación, la tecnología de transporte, el funcionamiento y uso de los vagones, las relaciones económicas y financieras entre las empresas ferroviarias responsables del transporte, y el uso de un sistema unificado de designación y codificación de la carga para el tráfico internacional.

La OSJD cuenta con una amplia experiencia práctica en la planificación y organización de ferrocarriles de contenedores en tránsito internacional, incluso desde China (Rep. Pop.) a países europeos.

La OSJD lleva a cabo sus actividades con vistas a mejorar la cooperación y las asociaciones en el ámbito del transporte ferroviario, además de fomentar la competitividad. En este sentido, coopera con todos los Estados, las empresas ferroviarias y organizaciones internacionales interesados.

La OSJD ha celebrado acuerdos y protocolo de cooperación con las siguientes entidades:

- la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP);
- la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE);

- la Organización Mundial de Aduanas (OMA);
- la Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF);
- la Comisión Económica Euroasiática (EEC, por sus siglas en inglés);
- la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea (DG Move);
- la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (ERA);
- el Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT);
- la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC);
- el Consejo Internacional de Coordinación del Transporte Transiberiano (CCTT);
- la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA).

Comité Internacional de Transporte Ferroviario

El Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT) es una asociación de más de 216 empresas ferroviarias y compañías navieras que prestan servicios de transporte internacional de pasajeros o mercancías. El CIT está integrado por 136 organizaciones que son miembros de pleno derecho y 80 organizaciones que están indirectamente vinculadas a través de organizaciones asociadas del CIT. El CIT es una asociación constituida con arreglo a la legislación suiza, con sede en Berna. El CIT ayuda a las empresas ferroviarias a aplicar la legislación internacional en materia de transporte ferroviario. Para ello, desarrolla y actualiza publicaciones jurídicas y documentos modelo que se utilizan en el tráfico internacional por ferrocarril, normaliza las relaciones contractuales entre clientes, transportistas y administradores de infraestructuras, y representa los intereses de los transportistas ferroviarios.

El COTIF y la legislación de la UE deben ser aplicados de forma coherente por las empresas ferroviarias. El CIT lleva varios años aplicando el COTIF en nombre de la comunidad ferroviaria. Para ello, el CIT elabora documentos de transporte normalizados y universalmente reconocidos (billetes y cartas de porte) y homogeneiza las relaciones jurídicas entre clientes, transportistas, administradores de infraestructuras y propietarios de vagones mediante condiciones generales y sistemas de asignación de los costos de las reclamaciones por pérdidas o daños de forma rápida y sencilla entre las empresas ferroviarias.

Para compartir estos costos de manera equitativa, el CIT cuenta con la adhesión de todas las empresas ferroviarias con tráfico internacional. Hasta ahora, el CIT ha conseguido la adhesión de la mayoría de las empresas que tienen un volumen significativo de tráfico internacional. De este modo, ha sido posible prescindir de la concesión de licencias para el uso de la documentación del CIT (el diseño de los billetes internacionales está sujeto a derechos de autor). La adhesión permite evitar un engorroso sistema de licencias.

Consejo Internacional de Coordinación del Transporte Transiberiano

El Consejo Internacional de Coordinación del Transporte Transiberiano (CCTT) es una asociación de transporte sin ánimo de lucro y de duración ilimitada, inscrita en el registro del Cantón de San Gall (Suiza) el 21 de febrero de 1997 (la declaración de la fundación del CCTT fue firmada el 23 de noviembre de 1993 en Moscú por los principales actores del transporte de mercaderías euroasiático).

En la actualidad, el CCTT cuenta con más de 95 miembros de 23 países, entre los que se encuentran empresas ferroviarias de Europa, Asia y los estados de la CEI, grandes compañías navieras, operadores y transportistas, puertos y empresas de estiba, organismos estatales, administraciones y municipios, empresas de informática, seguros, telecomunicaciones y marketing, servicios de seguridad y medios de comunicación.

Principales misiones y objetivos del CCTT

El CCTT desempeña un papel en el plano internacional como promotor de la cooperación y la interacción entre empresas ferroviarias, navieras, estibadoras, operadoras, de transporte y logística, y puertos marítimos, y fomenta el intercambio eficaz de información entre estas entidades además de promover el desarrollo de productos de transporte multimodal competitivos. Las actividades del CCTT se centran en cuestiones estratégicas para la planificación de las rutas transeuroasiáticas y su integración en el sistema de corredores de transporte internacional.

El CCTT concentra sus esfuerzos en aprovechar el potencial de las rutas de tránsito transeuroasiáticas, en consolidar terminales de carga adicionales para el transporte en dichas rutas y en establecer nuevos contactos comerciales con los propietarios de la carga.

El CCTT trabaja en estrecha colaboración con organizaciones internacionales, como la CEPE, la CESPAP, la UPU, la OMA, la OTIF, el CIT, la OSJD, la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA, por sus siglas en francés) y la UIC, para el desarrollo del transporte ferroviario y multimodal euroasiático, a través de protocolos conjuntos. El CCTT es miembro de las comisiones y órganos de trabajo de todas las organizaciones mencionadas.

Promover la industrialización y la innovación inclusivas y sostenibles contribuye al desarrollo de infraestructuras de alta calidad, fiables y sostenibles, incluidas las regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar de la población, haciendo especial hincapié en garantizar un acceso asequible y equitativo para todos. Con este fin, el CCTT ayuda a identificar, resumir y difundir las mejores prácticas que promueven el transporte, aceleran y aumentan los volúmenes, establecen rutas internacionales fiables y sostenibles entre Europa y Asia (incluidas las que unen las economías en transición y sin litoral), y facilitan los cruces de fronteras.

En 1997, en el marco de las actividades del CCTT, el Ministerio de Transporte de la Federación de Rusia, en colaboración con las autoridades federales competentes, elaboró el «Concepto de la política estatal de apoyo al transporte en tránsito por el [ferrocarril] transiberiano», que fue aprobado y ratificado por el Gobierno de la Federación de Rusia.

Las actividades prácticas del CCTT se llevan a cabo en el marco de los siguientes grupos de trabajo:

- I. Grupo de trabajo global Este-Oeste:
 - 1) Grupo de trabajo China-Europa-China
 - 2) Grupo de trabajo sobre el transporte de contenedores
- II. Grupo de trabajo Norte-Sur del CCI
- III. Grupo de trabajo sobre multimodalidad
- IV. Grupo de trabajo sobre desarrollo informático
 - 1) Pequeño grupo conjunto de expertos en informática del CCTT y de la UPU sobre el intercambio de datos internos entre los operadores postales y ferroviarios que participan en el proceso de transporte
- V. Grupo de trabajo sobre la armonización del Derecho Internacional del Transporte

El CCTT contribuye a la introducción de tecnologías avanzadas que aumentan las capacidades de los puestos fronterizos y los volúmenes de carga internacional.

El CCTT participa en las iniciativas de la OSJD, la UIC, el Comité de Transportes Interiores de la CEPE, la CIT, la Comunidad Económica Euroasiática, la CESPAP, la OTIF, la OMA y la UPU para establecer nuevas reglamentaciones en materia tecnológica y armonizar la legislación sobre transporte con el fin de reducir los obstáculos al transporte de mercaderías entre Asia y Europa.

Los siguientes acuerdos, marcos e instrumentos reglamentarios del CCTT son pertinentes para el proyecto sobre el transporte de los envíos postales por ferrocarril:

- Acuerdo de cooperación entre la OSJD y el CCTT, firmado el 2 de noviembre de 2007 en el cantón de San Gall.
- Protocolo de cooperación entre la UIC y el CCTT, firmado el 6 de diciembre de 2007 y el 28 de marzo de 2012 en París, Francia.
- Protocolo de cooperación entre el CIT y el CCTT, firmado el 10 de mayo de 2011.
- Protocolo de acuerdo entre la UPU, el CIT y el CCTT, firmado el 18 de marzo de 2016 en Berna, Suiza.
- Protocolo de acuerdo entre el CCTT y la Comisión Económica Euroasiática, firmado el 18 de enero de 2017 en Moscú, Rusia (Federación de).

- Protocolo de acuerdo entre el CCTT y el FERRMED, firmado el 4 de octubre de 2018 en Sochi, Rusia (Federación de).

Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructuras Europeas

La Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructuras Europeas (CER) es la principal asociación ferroviaria de Europa. Se fundó en 1988 con doce miembros y en la actualidad reúne a más de 70, entre los que se encuentran empresas ferroviarias europeas, sus asociaciones nacionales y empresas de infraestructura. La asociación está conformada por organismos de larga data, miembros nuevos y empresas tanto públicas como privadas.

Los miembros de la CER representan alrededor del 61% de la longitud de la red ferroviaria, más del 84% del sector del transporte de mercaderías por ferrocarril y alrededor del 99% de las operaciones de pasajeros por ferrocarril en la UE, la AELC y los países en vías de adhesión a la UE.

La CER tiene su sede en Bruselas y representa los intereses de sus miembros ante el Parlamento Europeo, la CE y el Consejo de Ministros, así como ante otros responsables políticos y actores del transporte. Los objetivos de la CER son contribuir a un entorno reglamentario que mejore las oportunidades comerciales de las empresas ferroviarias y de infraestructuras ferroviarias europeas.

Unión Internacional de Ferrocarriles

Debe añadirse una introducción a la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).

Lista de abreviaturas

AELC	Asociación Europea de Libre Comercio
CCC	Carga completa de contenedor
CCTT	Consejo Internacional de Coordinación del Transporte Transiberiano
CE	Comisión Europea
CEP	Consejo de Explotación Postal
CEPE	Comisión Económica para Europa
CER	Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructuras Europeas
CESPAP	Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico
CIM	Reglas uniformes relativas al Convenio Internacional de transporte de mercancías por ferrocarril
CIT	Comité Internacional de Transporte Ferroviario
COTIF	Convenio relativo a los Transportes Internacionales por Ferrocarril
CTCI	Centros de tratamiento del correo internacional
CTP	Centro de Tecnología Postal
DG Move	Dirección General de Movilidad y Transportes de la Comisión Europea
EAD	Información electrónica anticipada
EDI	Intercambio electrónico de datos
EEC	Comisión Económica Euroasiática
EPME	Estrategia Postal Mundial de Estambul
ERA	Agencia Ferroviaria de la Unión Europea
FIATA	Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios
GPM	Modelo Postal Mundial
GPS	Sistema de Posicionamiento Global
HNC	Nomenclatura Armonizada de Cargas
ICS2 V3	Sistema de Control de las Importaciones 2 versión 3
ISO	Organización Internacional de Normalización
MIPYMES	Micro, pequeñas y medianas empresas
NHM	Nomenclatura Armonizada de Mercancías
OC	Oficina de cambio
OCDE	Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OEA	Operador económico autorizado
OMA	Organización Mundial de Aduanas
OSI	Interconexión de sistemas abiertos
OSJD	Organización de Cooperación Ferroviaria
OTIF	Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril
PLACI	Información anticipada sobre la carga antes del embarque
PreDICT	Información anticipada sobre la identificación de la carga antes de la partida
RFID	Identificación por radiofrecuencia
RID	Reglamento relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por ferrocarril
S.A.L.	Correo de superficie transportado por vía aérea
SA	Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías
SMGS	Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Mercancías
SMPS	Acuerdo sobre el Transporte Ferroviario Internacional de Pasajeros
SSL	Security Smart Lock
UE	Unión Europea
UIC	Unión Internacional de Ferrocarriles
UPU	Unión Postal Universal