# Marco de un Acuerdo de Servicio

# entre

# \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, una empresa de transporte aéreo constituida conforme a la legislación de \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, con domicilio principal en \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, (en adelante «el Transportista»),

# y

# \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, un operador designado de

# \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (país), constituido conforme a la legislación de

# \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ y con domicilio principal en

# \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, (en adelante «el Mandante»),

(Y colectivamente en adelante denominados «las Partes»).

# El Acuerdo de Servicio es aplicable al transporte de correo internacional

# desde (país del Mandante)

# a los destinos operados por (Transportista)

# (En adelante «el Acuerdo»)

# Indice Página

# Parte A – Términos y condiciones generales

# I. Definiciones 4

Artículo 1 – Definiciones

# II. Objetivos y ámbito de aplicación del Acuerdo 7

Artículo 2 – Objetivos y ámbito de aplicación del Acuerdo

# III. Obligaciones del Transportista 7

Artículo 3 – Servicio

Artículo 4 – Integridad del correo

Artículo 6 – Custodia del correo

Artículo 14 – Entrega

Artículo 10 – Horas críticas de entrega

Artículo 11 – Falta de entrega

Artículo 5 – Negativa a entregar o recibir correo

Artículo 9 – Encaminamiento

Artículo 7 – Desempeño

Artículo 8 – Subcontratistas

Artículo 12 – Acceso del Mandante a los locales del Transportista

Artículo 13 – Falta de distribución y soluciones posibles

# IV. Obligaciones del Mandante 11

Artículo 15 – Aspectos operativos

Artículo 16 – Documentación

# V. Obligaciones comunes a las dos Partes 12

Artículo 17 – Mercaderías peligrosas y artículos aceptados por error por la UPU

Artículo 18 – Envío de mensajería EDI

# VI. Tasas 13

Artículo 19 – Tasas

# VII. Formas de pago 13

Artículo 20 – Facturación

Artículo 21 – Pago

Artículo 22 – Diferendos en materia de facturación

# VIII. Irregularidades y responsabilidad 14

Artículo 23 – Irregularidades

Artículo 24 – Responsabilidad

Artículo 25 – Limitación de responsabilidad

Artículo 26 – Exoneración de responsabilidad

# IX. Plazo y rescisión del Acuerdo 17

Artículo 27 – Entrada en vigor y plazo del Acuerdo

Artículo 28 – Rescisión del acuerdo

# X. Conflictos 18

Artículo 29 – Legislación aplicable y jurisdicción competente

# XI. Disposiciones finales 18

Artículo 30 – Información confidencial

Artículo 31 – Fuerza mayor

Artículo 32 – Modificaciones

Artículo 33 – Divisibilidad

# Parte B – Lista de Anexos 20

# Anexo 1 Plan de encaminamiento

# Anexo 2 Tasas

# Anexo 3 Tonelaje estimado

# Anexo 4 Nivel de éxito del desempeño y horas críticas de entrega

# Anexo 5 Lista de contactos del Mandante

# Anexo 6 Lista de contactos del Transportista

Anexo 7 Medidas y tareas específicas relacionadas con las mercaderías peligrosas

Anexo 8 Intercambio de mensajes CARDIT/RESDIT para contratos del transportista

Anexo 9 Escenarios de planes de contingencia

# Preámbulo

# CONSIDERANDO que el Mandante desea contratar al Transportista para asegurar el transporte aéreo de los envíos postales;

# CONSIDERANDO que el Transportista acuerda realizar el transporte aéreo de los envíos postales del Mandante, de conformidad con los términos y condiciones de este Acuerdo;

# Las Partes convienen:

# Parte A – Términos y condiciones generales

# I. Definiciones

# Artículo 1

# Definiciones

# 1. Tal como se utiliza en el presente Acuerdo, a los términos consignados a continuación les corresponde la siguiente interpretación:

# 1.1 Aceptación: Momento puntual en que el Transportista acuerda formalmente prestar el servicio de conformidad con el presente Acuerdo, confirmado mediante la presentación de la prueba de aceptación del Transportista al Mandante o al operador designado de origen.

# 1.2 Agente:

# 1.2.1 Representante del Transportista, que incluye al personal de tratamiento en tierra que realice su actividad en nombre del Transportista en el aeropuerto de destino y, si fuera el caso, en el aeropuerto de transbordo.

# 1.2.2 Representante del Mandante en el aeropuerto de destino, tal como fue indicado por el Mandante al Transportista.

# 1.3 Correo-avión: Envíos transportados por vía aérea con prioridad.

# 1.4 Itinerarios de encaminamiento de correo-avión: Todos los itinerarios y horarios para el transporte del correo por parte del Transportista.

# 1.5 Tasa básica del transporte aéreo: Tasa aplicable al transporte de correo por parte del Transportista en nombre del operador designado ante la ausencia de cualquier acuerdo específico de este último con respecto a una tasa. La Tasa básica del transporte aéreo es determinada anualmente por la Oficina Internacional de la UPU y aprobada por el Consejo de Explotación Postal de la UPU. Surge de los Datos financieros relativos a las líneas aéreas internacionales preparados por la Organización de Aviación Civil Internacional.

# 1.6 CARDIT: El mensaje EDI enviado desde un operador designado que origine una expedición al Transportista que transportará dicha expedición.

# 1.7 Expedición: Conjunto constituido por uno o más envases de una categoría de correo en particular, con un transporte en común en un momento dado, desde un punto de carga específico y hasta un lugar de destino específico.

# 1.8 Volúmenes contratados: El volumen de Correo en una expedición entregado por el Mandante de conformidad con los volúmenes estimados y/o aceptados por el Transportista para el servicio.

# 1.9 Hora crítica de entrega: La hora límite en origen en la que el correo debe ser entregado al Transportista o la hora límite en destino en la que el correo debe ser distribuido al Mandante.

1.10 Mercaderías peligrosas: Los objetos que figuran en las «Recomendaciones relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas» formuladas por las Naciones Unidas, con excepción de algunas mercaderías peligrosas previstas en el Reglamento de la UPU, y las que se indican en las Instrucciones Técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y en el Reglamento sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), son considerados mercaderías peligrosas.

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

# 1.12 Distribución: Entrega del correo en destino, confirmada mediante prueba de distribución.

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

# 1.14 Destino: Lugar, por lo general situado dentro del aeropuerto, donde el Transportista entrega el correo al operador designado de destino.

# 1.15 Documentos: Documentos, incluidas las etiquetas de las sacas, emitidos por el operador designado de conformidad con las disposiciones y la reglamentación de la UPU (tales como la factura de distribución CN 38 para productos con prioridad y envíos EMS, o la factura de distribución CN 41 para correo de superficie no prioritario transportado por vía aérea), los cuales, a primera vista, prueben la existencia de un contrato para la prestación de los servicios entre el operador designado y el Transportista. Los documentos sirven, entre otras cosas, como prueba escrita de la aceptación y distribución, como prueba de transporte, y como base para la facturación final.

# 1.16 Intercambio electrónico de datos (EDI): Los mensajes de intercambio de información (por ejemplo CARDIT y RESDIT), tal como se especifica en la última versión de las normas para el intercambio de mensajes EDI de la UPU.

1.17 Servicio EMS (*Express Mail Service*): Un servicio postal exprés destinado a la transmisión de documentos y mercaderías y que será, en la medida de lo posible, el más rápido de los servicios postales por medios físicos. Este servicio podrá ser prestado sobre la base del Acuerdo tipo EMS multilateral o de un acuerdo bilateral.

# 1.18 Entrega: Transferencia del control/la custodia del correo de una parte a la otra.

# 1.18.1 Aceptado: La aceptación del correo por parte del Transportista para su transporte, quien toma su custodia desde el Mandante.

# 1.18.2 Distribuido: Distribución del correo transportado por el Transportista al operador designado del país de destino.

# 1.19 Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA): Organización de comercio mundial, cuya misión es repre­sentar, dirigir y servir al sector de las compañías aéreas.

# 1.20 Temporada de la IATA:

# 1.20.1 La temporada de verano de la IATA comienza el último domingo de marzo y finaliza el último sábado de octubre.

# 1.20.2 La temporada de invierno de la IATA comienza el último domingo de octubre y finaliza el último sábado de marzo.

# 1.21 Correo: Todos los envíos postales tal como se definen en el Convenio Postal Universal. Los despachos se clasifican en:

# 1.21.1 «Despachos-avión», que se transportan por aire con prioridad. Los despachos-avión pueden contener envíos avión y envíos prioritarios.

# 1.21.2 «Despachos prioritarios» que son transportados por vía de superficie, pero que tienen la misma prioridad que los despachos-avión. Los despachos prioritarios pueden contener envíos prioritarios y envíos-avión.

# 1.21.3 «Despachos de superficie transportados por vía aérea (S.A.L.)», que contienen envíos S.A.L. y envíos no prioritarios.

# 1.21.4 «Despachos de superficie», que contienen correos de superficie y envíos no prioritarios.

# El correo transportado debe clasificarse en correo prioritario o envíos de superficie transportados por vía aérea con prioridad reducida. Cualquier objeto presentado en los documentos se clasifica como correo. Están excluidas las cargas o mercaderías a las que refieren el Convenio de Chicago de 1944, el Convenio de Varsovia de 1929, el Convenio de Montreal de 1999 o cualquier otro protocolo o convenio relacionado.

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

# 1.23 Origen: El lugar del despacho del correo, donde el Transportista acepta el correo del Mandante para ofrecer los Servicios.

# 1.24 Envío postal: Término genérico que designa a cada uno de los despachos efectuados a través de los servicios postales (envío de correspondencia, encomienda postal, giro postal, etc.).

# 1.25 Envío prioritario: Envío transportado por la vía más rápida (aérea o de superficie) con prioridad.

# 1.26 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, y/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.

# 1.27 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, y/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.

# 1.28 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 como por ejemplo las compañías aéreas. Cuando hay transporte aéreo implicado, puede también considerarse como envase a un contenedor de una compañía aérea con encomiendas a granel o planchas levadizas con correo. Una encomienda individual o un envío EMS demasiado grande como para poder colocarse en una saca también puede ser un envase. 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 Correos. La norma aplicable de la UPU para los identificadores de envases es la S9.

# 1.29 Tasas: Tasa de servicio tal como se especifica en el anexo 2 de este Acuerdo.

# 1.30 RESDIT: Un mensaje RESDIT es un mensaje sobre una expedición enviado por un Transportista (por ejemplo una compañía aérea) al operador designado. Los mensajes RESDIT generalmente se envían en respuesta a un CARDIT. Sin embargo, si no se recibe un CARDIT, también es posible enviar un RESDIT si se utiliza un mensaje estándar adecuado entre un operador designado y un transportista. Puede haber varios mensajes RESDIT para un solo CARDIT a medida que los envases en una expedición son transportados a lo largo de la cadena logística de origen a destino.

# 1.31 Plan de encaminamiento: La lista de itinerarios de encaminamiento de correo-avión puede utilizarse para el servicio según lo acordado entre el Transportista y el Mandante, tal como se especifica en el anexo 1.

# 1.32 Envío S.A.L. (de superficie transportado por vía aérea): Cualquier envío de superficie transportado por vía aérea con prioridad reducida.

# 1.33 Derecho especial de giro (DEG): El DEG es un activo de reserva internacional creado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) en 1969 como complemento a los activos de reserva ya existentes. Su valor está basado en una canasta de divisas cuyos valores se ajustan en intervalos regulares. La UPU, así como muchas otras organizaciones internacionales, utilizan al DEG como una unidad de contabilidad.

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

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

# 1.36 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.

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

# II. Objetivos y ámbito de aplicación del Acuerdo

# Artículo 2

# Objetivos y ámbito de aplicación del Acuerdo

# 1. El presente Acuerdo describe las condiciones según las cuales el Transportista ofrecerá Servicios al Mandante del punto de origen al punto o puntos de destino, conforme a las tasas aplicables, el plan de encaminamiento y los volúmenes estimados, tal como se estipulan en los Anexos.

# 2. El presente Acuerdo es aplicable a la prestación de los Servicios relativos a las siguientes categorías de correo mencionadas en el Convenio Postal Universal:

# 2.1 envíos EMS;

# 2.2 correo prioritario: correo-avión (envío de correspondencia, encomienda postal, giro postal);

# 2.3 correo no prioritario: Envíos S.A.L. (de correspondencia y de encomiendas postales);

# 2.4 sacas vacías (SV).

# III. Obligaciones del Transportista

# Artículo 3

# Servicio

# 1. El Transportista ofrecerá los Servicios al Mandante de conformidad con el presente Acuerdo.

# Artículo 4

# Integridad del correo

# 1. El Transportista realizará el tratamiento del correo de la manera especificada en el presente Acuerdo de conformidad con los niveles de desempeño especificados en el anexo 4.

# 2. El Transportista deberá ofrecer la protección necesaria a todo el correo en su poder mientras esté bajo su custodia, en lo que respecta a inclemencias meteorológicas, polvo, daño, pérdidas o expoliación, de la mejor manera posible y en la forma en que pueda aplicarse razonablemente.

# Artículo 5

# Negativa a entregar o recibir correo

# 1. El Transportista podrá negarse a aceptar la entrega del correo (falta de entrega), a modo de ejemplo, en las siguientes circunstancias:

# 1.1 correo colocado en sacas o envases dañados;

# 1.2 sacas de correo o envases individuales cuyo peso exceda el límite de peso expresado en las Actas de la UPU, antes de su distribución al Transportista;

# 1.3 encomiendas sueltas con un peso mayor al límite de peso establecido en las Actas de la UPU y/o que excedan las dimensiones establecidas en las normas de la UPU–IATA o cuya la suma de la longitud y del mayor contorno tomado en un sentido diferente del de la longitud exceda los (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) metros;

# 1.4 envases con etiquetas ilegibles o mal adheridas;

1.5 entrega del correo luego de la hora y/o en un lugar diferente al acordado, de conformidad con lo establecido en el artículo 11.1 del Acuerdo;

1.6 correo entregado que exceda la asignación acordada, de conformidad con lo establecido en el artículo 23.1 del Acuerdo.

# 2. El Transportista tiene derecho a negarse a levantar correo en origen o a entregar correo en destino y devolverá dicho correo a expensas del Mandante, o retendrá dicho correo en cualquier punto, a su discreción, en los siguientes casos:

# 2.1 cuando el Transportista tenga razones objetivas y justificadas para entender que el contenido es ilegal, de naturaleza peligrosa o de cualquier otra manera, y que el contenido posiblemente podría, según el propio juicio del Transportista, dañar o afectar otros correos, mercaderías o equipamiento perteneciente al Transportista, sus empleados o terceros;

# 2.2 cuando mediante inspección visual se vea que el correo a cargar está mal embalado, envuelto o etiquetado o se encuentra en un estado que permite sospechar que ha sufrido daño, robo o manipulación al momento de la entrega y antes de la prueba de aceptación del Transportista. En este caso, el Transportista deberá notificar al Mandante las razones de su negativa. El Transportista ofrecerá al Mandante la oportunidad de corregir los defectos cuando el tiempo para la entrega y el tratamiento así lo permita;

# 2.3 cuando el Mandante no puede cumplir o es posible que no cumpla con las obligaciones financieras estipuladas de conformidad con el presente Acuerdo.

3. El Transportista no podrá negarse a entregar correo en destino en virtud de un diferendo contable o de cualquier otro tipo de diferendo entre el Mandante y el Transportista.

# Artículo 6

# Custodia del correo

# 1. Se considerará que el Correo está bajo la custodia del Transportista desde que se otorga la prueba de aceptación del correo y hasta que se otorga la prueba de distribución.

# 2. Sin limitaciones, tanto la prueba de aceptación como la prueba de distribución podrán ser otorgadas por escrito, (mediante la firma de los documentos) o mediante un acuse de recibo electrónico. Las disponibilidad de las pruebas de aceptación y distribución manuales está sujeta a las condiciones locales correspondientes al Transportista y/o al Mandante. En los casos en que se utilizan mensajes EDI, el Mandante y el Transportista acordarán el ámbito de aplicación, el tiempo de transmisión de los mensajes y la ubicación de la fuente conforme al artículo 18 del presente Acuerdo.

# Artículo 7

# Desempeño

# 1. El Transportista hará su mayor esfuerzo para cargar el correo aceptado para transportarlo a destino sin demora.

# 2. Si la cadena de transporte se interrumpiera debido a una falla del Transportista, el mismo será responsable de devolver el correo a su origen o de almacenarlo hasta que se retome el transporte. Si la cadena de transporte se interrumpiera sin mediar falta del Transportista, el Transportista se pondrá en contacto inmediatamente con el Mandante para obtener instrucciones adicionales.

# 3. El Transportista ofrecerá los Servicios para las cantidades acordadas de correo del Mandante establecidas en el anexo 3.

# 4. El Transportista se asegurará de que los Servicios cumplen con el siguiente nivel de desempeño:

# 4.1 el Transportista cumplirá con el porcentaje acordado en relación al nivel de éxito del desempeño para cada categoría de correo especificada en el anexo 4, y definido como la relación entre los volúmenes contratados para cada expedición aceptada por el Transportista en origen y entregada antes de la hora crítica de entrega en destino, durante un plazo de seis meses o durante cualquier plazo distinto acordado entre las Partes.

# 5. El Mandante y el Transportista se reunirán en intervalos acordados para revisar y analizar todos los asuntos que surjan a partir de la ejecución del presente Acuerdo. Cada parte suministrará a la otra parte información y datos relativos al transporte del correo de conformidad con el presente Acuerdo, de la manera y en el momento que se solicite, con el fin de revisar el desempeño de cada una de las partes. Notificada una de las partes por la otra de que el desempeño no se condice con los niveles acordados, la parte que incumple ofrecerá a la otra parte un plan de acción para subsanar cualquier deficiencia de desempeño dentro de un plazo especificado.

6. El Mandante y el Transportista establecerán planes de contingencia para tomar en consideración acontecimientos o circunstancias no previstos, tales como los enumerados en el anexo 9.

# Artículo 8

# Subcontratistas

# 1. Si fuera necesario para ofrecer los Servicios y garantizar el nivel de éxito de desempeño requerido en virtud del presente Acuerdo, el Transportista está autorizado a utilizar a otros subcontratistas transportistas o no transportistas. Es responsabilidad del Transportista informar al Mandante y gestionar el desempeño de dichos subcontratistas para obtener los niveles de desempeño estipulados en el presente Acuerdo.

# Artículo 9

# Encaminamiento

# 1. El Transportista suministrará al Mandante los nuevos itinerarios de encaminamiento de correo-avión, incluida la especificación de las restricciones relativas a la capacidad de carga de correo por vuelo, al menos (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) antes del inicio de una nueva temporada de la IATA, a fin de permitir que este último suministre al Transportista un plan de encaminamiento y volúmenes estimados por vuelo de conformidad con el artículo 15 del presente Acuerdo.

# 2. El Transportista notificará al Mandante, tan pronto como sea posible y si fuera posible, una semana antes de la fecha de implementación‏, sobre cualquier modificación en los horarios de sus vuelos o cualquier otro asunto conocido de importancia para el buen funcionamiento de los Servicios. Siempre que sea posible, deberá suministrarse al Mandante los horarios revisados de los vuelos con una anticipación de 30 días a la publicación de los horarios según la temporada.

# Artículo 10

# Horas críticas de entrega

# 1. La hora crítica de entrega en origen y destino acordadas por las Partes deberán estar expresadas en el anexo 4.

2. A los efectos de medir el desempeño, si el operador designado no pudiera o no estuviera preparado para aceptar la entrega del correo del Mandante en el momento en que el Transportista llega a las instalaciones del operador designado y está listo para realizar la entrega, el Transportista podrá registrar e informar que la hora de la distribución del correo es la hora en que el Transportista estuvo preparado para efectuar la entrega y no será responsable por las demoras en las que se incurra como resultado de que el operador designado no pueda aceptar el correo, cualquiera sea la razón para ello, ante el primer intento de entrega del Transportista.

# 3. El desempeño del Transportista será medido de conformidad con los criterios de servicio antemencionados.

# Artículo 11

# Falta de entrega

# 1. En caso de falta de entrega por parte del Mandante, el Transportista hará todos los esfuerzos razonables para cargar la totalidad o parte del correo en el vuelo planificado, pero no puede garantizar que se transportará sin retrasos. Si no es posible cargar el correo, el Transportista se pondrá en contacto con el Mandante tan pronto como sea practicable para recibir instrucciones adicionales.

# Artículo 12

# Acceso del Mandante a los locales del Transportista

# 1. De conformidad con la política del Transportista y los requisitos en materia de seguridad de la aviación, el Transportista o su agente podrá permitirle al Mandante su ingreso a los locales y al avión del Transportista para controlar la seguridad de los despachos durante su transporte. El Transportista deberá ser informado con antelación y tan pronto como sea posible sobre la cantidad de personal del operador designado, incluida su identidad, que accederá a los locales y al avión. Es probable que el personal del Mandante deba ser acompañado por personal de transportista.

# Artículo 13

# Falta de distribución y soluciones posibles

# 1. En el caso en que el correo no pueda ser distribuido hacia el lugar acordado en destino, deberá ser almacenado, de conformidad con las disposiciones locales, en la unidad de tratamiento de correo del Transportista, y se acordará con el operador designado de destino una ubicación alternativa para la entrega. El Mandante será notificado acerca de las medidas adoptadas dentro de las siguientes 24 horas y correrá con los costos adicionales en los que haya incurrido el Transportista, excepto en el caso en que la falta de distribución sea atribuible al Transportista.

# 2. El Transportista notificará sobre la situación al Mandante dentro de las primeras 24 horas y cumplirá con toda instrucción razonable del Mandante si el operador designado de destino:

# 2.1 se niega o no logra tomar posesión del correo;

# 2.2 se niega o no logra distribuir la prueba de distribución posteriormente a su llegada al lugar de distribución.

# 3. Ante la ausencia de instrucciones del operador designado de destino o de existir, si no fuera posible cumplirlas de forma razonable, el Transportista informará al Mandante y tendrá derecho a devolver ese correo al Mandante a expensas del Mandante, mediada notificación de dicho acontecimiento al Mandante en el correr de \_\_\_\_ días laborables.

# Artículo 14

# Entrega[[1]](#footnote-2)

# 1. De conformidad con el artículo 5, el Transportista aceptará transportar cualquier correo cuyo contenido sea admisible para su transporte de conformidad con las Actas de la UPU y que cumpla con los requisitos de embalaje y etiquetado expresados.

# 2. El Transportista revisará el correo y los documentos al momento de la entrega. Desde el momento en que el Transportista acepta la expedición, el correo estará bajo la custodia del Transportista hasta que sea entregado en destino o en el aeropuerto de transbordo.

# 3. Una vez que el Transportista ha aceptado el correo dentro de los límites de tiempo acordados, el Transportista verificará el correo según los documentos o el mensaje EDI. En caso de discrepancia, el personal del Mandante o el Transportista preparará documentos y/o proporcionará mensajes EDI para rectificar la discrepancia de la forma en que corresponda. Las Partes se pondrán de acuerdo y firmarán los nuevos documentos y/o confirmarán el mensaje EDI actualizado.

# 4. El Transportista está autorizado a examinar (inspeccionar) los envases visualmente o utilizando tecnologías (p. ej., rayos X, detección de trazas de explosivos (ETD)), sin abrirlos, a los efectos del despacho de los artículos para su carga de conformidad con las disposiciones de seguridad de la aviación y siempre que la legislación nacional lo permita.

# 5. Luego de aceptar el correo y antes de enviarlo, el Transportista podrá, a su propio cargo, corregir cualquier irregularidad relativa al embalaje o etiquetado descubierta en sus instalaciones. De lo contrario, el Transportista deberá informar al Mandante tan pronto como sea posible a fin de recibir instrucciones al respecto de los envíos.

# 6. Cuando el Transportista haya decidido retener correo en base a sospechas de daño, robo o manipulación, el Transportista enviará el resto de la expedición que no se vea afectada y modificará los documentos en consecuencia. El Transportista deberá informar al Mandante tan pronto como sea posible y solicitar instrucciones al respecto del envío bajo sospecha de robo o manipulación, y permitir, a solicitud, la inspección del correo en las instalaciones del Transportista. El Transportista llevará un registro del correo afectado y extenderá una copia del mismo al Mandante.

# 7. Cuando el Transportista devuelva o retenga correo, el Transportista deberá notificar al Mandante sobre los detalles dentro de las 24 horas.

# 8. Sujeto a lo establecido en los párrafos anteriores de este artículo, el correo podrá ser retenido por el Transportista si el transporte de dicho correo constituyera un peligro para el resto del correo, de las mercaderías o del equipamiento perteneciente al Transportista, sus empleados o terceros. Los costos de dicho almacenamiento o su posterior eliminación correrá por cuenta del Mandante. Como alternativa, el Transportista podrá entregar dicho correo a las autoridades.

9. El Mandante proporcionará información sobre la declaración de seguridad de la expedición al Transportista de conformidad con las normas y reglamentaciones de la UPU.

# IV. Obligaciones del Mandante

# Artículo 15

# Aspectos operativos

# 1. El Mandante dará al Transportista una estimación del volumen de correo que desea transportar por ruta, vuelo y día de la semana. Esta estimación será proporcionada por el Mandante a más tardar \_\_\_\_\_ días/semanas antes de que se requiera la disponibilidad horaria/capacidad y será acordada por las Partes.

# 2. El Mandante proporcionará al Transportista todos los planes de encaminamiento del correo, a más tardar dos semanas luego de la publicación del nuevo calendario de temporada de la IATA del Transportista aplicable para carga y correo, pero cualquiera sea el caso, antes de que el cambio del horario actual se haga efectivo.

# 3. El Mandante deberá asegurarse de que todo el correo está embalado y etiquetado de conformidad con las disposiciones aplicables de las Actas de la UPU antes de entregarlo al Transportista.

# 4. El Mandante clasificará el correo por número de vuelo para entregarlo al Transportista.

5. El Mandante suministrará al Transportista los puntos y horarios de entrega y distribución planificados.

# Artículo 16

# Documentación

# 1. La entrega de todo el correo al Transportista irá acompañada de la documentación de correo-avión correspondiente, tal como se especifica en las Actas de la UPU.

# 2. El correo prioritario se enviará siempre con al menos seis (copias de las) facturas de distribución CN 38. Los envases utilizados para envíos prioritarios lucirán la etiqueta CN 35 (etiqueta de saca correo-avión) y la etiqueta CP 84 de encomiendas-avión.

# 3. El correo no prioritario se enviará siempre con al menos seis (copias de las) facturas de distribución CN 41. Los envases utilizados para envíos no prioritarios lucirán la etiqueta CN 36 de saca S.A.L. y la etiqueta CP 83 de encomiendas de superficie.

# 4. Las expediciones de sacas de correo vacías serán cubiertas por los documentos de la fórmula CN 47.

# 5. Los textos de la totalidad de los documentos y etiquetas presentados por el Mandante deberán ser legibles y sin ambigüedades, y estar en un idioma cuya tipografía se reconozca internacionalmente.

# V. Obligaciones comunes a las dos Partes

# Artículo 17

# Mercaderías peligrosas y artículos aceptados por error por la UPU

1. Las Partes cumplirán con las limitaciones relativas al transporte de mercaderías peligrosas.

2. Los Servicios podrán solamente ofrecerse con relación a correo admisible de conformidad las disposiciones de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y las Actas de la UPU.

3. Al respecto de los puntos 17.1 y 17.2 del presente, las Partes adoptarán todas las medidas razonables que correspondan. No someterán su desempeño en virtud del presente a medidas de seguridad que no sean parte de la legislación local, los requisitos de la autoridad de aviación civil y las Actas de la UPU. Las medidas y tareas específicas relacionadas con las mercaderías peligrosas por las que cada una de las Partes es responsable están especificadas en el anexo 7 del presente Acuerdo.

4. Las Partes deberán respetar las siguientes prohibiciones para todas las categorías de envíos postales:

4.1 Se prohíbe la inclusión de los siguientes artículos en todas las categorías de envíos: estupefacientes y sustancias psicotrópicas, según la definición de la Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes, u otras drogas ilícitas prohibidas en el país de destino.

4.2 Se prohíbe la inclusión de materias explosivas, inflamables u otras mercaderías peligrosas así como también materiales radiactivos en todas las categorías de envíos.

4.3 Se prohíbe las inclusión de réplicas y artefactos explosivos inertes así como de artillería militar, incluidas las réplicas de granadas o las granadas inertes, proyectiles inertes y similares.

5 Las Partes deberán asegurar que los protocolos de resolución de alertas estén establecidos.

# Artículo 18

# Intercambio de mensajes EDI

# 1. Cuando se utilicen mensajería CARDIT/RESDIT entre las Partes:

# 1.1 el Mandante transmitirá al Transportista por cada expedición entregada, un mensaje CARDIT de conformidad con las normas para el intercambio de mensajes EDI de la UPU;

# 1.2 el Transportista transmitirá mensajes RESDIT, de conformidad con las normas para el intercambio de mensajes EDI de la UPU, al Mandante;

# 1.3 los preparativos técnicos, así como los acontecimientos y las ubicaciones cubiertos por los mensajes CARDIT/RESDIT, serán acordados entre las Partes y documentados separadamente de conformidad con los principios establecidos en el anexo 8 del presente.

# VI. Tasas

# Artículo 19

# Tasas

# 1. El Mandante pagará por los Servicios según las tasas acordadas entre las Partes, y expresadas en el anexo 2 del presente Acuerdo.

# 2. Las tasas se fijan en base a un origen y un destino (desde la ubicación de entrega acordada en el aeropuerto de origen a la ubicación de entrega acordada en el aeropuerto de destino). Si un destino no figurara en el anexo 2, se aplicará la tasa básica del transporte aéreo, también descrita en el anexo 2. La distancia para el par origen-destino en cuestión se calculará con arreglo al procedimiento aplicable para el cálculo de distancias aeropostales contenido en la Lista de distancias aeropostales publicada por la Oficina Internacional de la UPU en colaboración con la IATA, o en cualquier otra publicación oficial si en la Lista no figuraran los datos sobre la distancia.

# 3. En caso de que el Mandante utilizara un segmento de vuelo que no hubiese sido confirmado como aceptado previamente por el Transportista, este último no estará obligado encaminar el correo. En los casos en que el correo se cargue, el Transportista se reserva el derecho de cobrar la tasa básica del transporte aéreo calculada sobre la distancia aeropostal aplicable o las tasas definidas en el anexo 2.

# ~~4.~~ Las tasas se expresan y pagan en la moneda que se acuerde entre las Partes, en base a un origen y un destino para las distintas categorías de correo implicado.

# 5. En caso de utilizar servicios de otros transportistas de la forma expresamente señalada en los itinerarios de encaminamiento del correo-avión, las tasas incluyen los cargos de los servicios de esos otros transportistas.

# VII. Formas de pago

# Artículo 20

# Facturación

# 1. El Transportista facturará al Mandante los Servicios prestados de conformidad con el presente Acuerdo cada (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_).

# 2. Todas las facturas se basarán en los documentos correspondientes de correo-avión de la UPU (o carta de porte aéreo postal) presentados al Transportista por el Mandante en virtud de su aceptación del correo, y serán presentadas por el Transportista al Mandante en dos vías o en formato electrónico.

# 3. El Transportista contará con las siguientes opciones de facturación:

# 3.1 Sobre el documento físicamente capturado acompañando a la expedición del correo.

# 3.2 Sobre los documentos propios (sustitutos) del Transportista, ya sea obtenidos manualmente, o a través de la captura de los datos pertinentes a partir de los identificadores de los envases incluidos en los mensajes EDI correspondientes.

# Artículo 21

# Pago

# 1. Cada factura será pagadera dentro de los (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) días laborables siguientes a la recepción de la factura.

# 2. En caso de discrepancia, el Mandante solamente podrá retener el pago del importe cuestionado.

# 3. En tal caso, el Mandante lo informará al Transportista en el correr de (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) días laborables especificando los envíos que dan lugar al diferendo, mediante la devolución de la factura al Transportista acompañada de sus adjuntos o de cualquier otro documento a tales efectos.

# 4. Los importes no cuestionados indicados en la factura deberán pagarse de la manera indicada en el artículo 21.1.

# Artículo 22

# Diferendos en materia de facturación

# 1. Ante el incumplimiento de su obligación de conformidad con el artículo 21, el Mandante renuncia a su derecho de retener el pago.

# 2. El Transportista podrá notificar al Mandante su respuesta oficial al respecto de la aceptación o el rechazo de la discrepancia dentro de los (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) días laborables posteriores a la recepción de la factura en cuestión.

# 3. Si el Transportista no acepta la discrepancia, enviará una factura complementaria donde se incluya prueba del transporte o servicio, la cual deberá pagarse en (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) días laborables. El Transportista podrá suministrar como prueba irrefutable del transporte físico o servicio:

# 3.1 una factura de distribución sustitutiva establecida por el Transportista donde conste la firma correspondiente del operador designado de destino con los datos completos de la expedición de correo de la manera especificada en la documentación CN;

# 3.2 un registro del seguimiento del escaneado del EDI establecido por el Transportista en el aeropuerto de destino con todos los detalles de la expedición de correo.

# 4. La presentación conjunta de ambas pruebas de transporte y de servicio descritas en los párrafos 3.1 y 3.2, sistemáticamente cancelará cualquier reclamo de pago de terceros contra el transportista por la misma expedición de correo fundada únicamente en los documentos originales.

# 5. En las circunstancias previstas en los párrafos 3.1 y 3.2, y tomando en cuenta el párrafo 4, el Mandante cancelará la factura presentada por el Transportista que entregue la prueba de transporte o servicio.

# 6. Si en un máximo de (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) días laborables posteriores a la fecha de aceptación de la factura, el pago no se hubiera efectuado, el Mandante estará obligado a pagar los intereses devengados sobre el importe considerado, de conformidad con los importes especificados en el anexo 2 de este Acuerdo.

# 7. Si el pago no se hubiera efectuado dentro del período indicado en el párrafo 6, el Transportista tendrá derecho a negarse a realizar y a suspender todo transporte de correo, sin por esto incurrir en incumplimiento del Acuerdo, hasta tanto se paguen todas las deudas vencidas.

# VIII. Irregularidades y responsabilidad

# Artículo 23

# Irregularidades

# 1. Si el volumen de correo excede en (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) porciento el volumen estimado indicado en el anexo 3, el Mandante se pondrá en contacto con el Transportista con antelación y tan pronto como sea posible para permitir que el Transportista intente resolver el transporte de dicho volumen extra.

# 2. Cuando el volumen por ruta, vuelo y día de la semana no alcance al volumen estimado por (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) porciento, el Mandante deberá informar al Transportista con una anticipación no menor a \_\_\_\_\_\_ horas.

# 3. El Mandante deberá siempre notificar al Transportista tan pronto como sea posible sobre cualquier irregularidad que podría poner en peligro el adecuado transporte del correo según el presente Acuerdo.

# 4. En el punto de origen, ante un acontecimiento en que no se cargue el correo o en caso de demoras anticipadas, el Transportista notificará al Mandante tan pronto como sea posible antes de la salida del vuelo programado, para dar lugar a instrucciones adicionales. Cuando el plan de encaminamiento ya prevé rutas alternativas, éstas deben utilizarse.

# 5. El Transportista debe siempre notificar al Mandante en las siguientes 24 horas sobre la existencia de irregularidades tales como demoras, pérdidas o expoliaciones, o daños al correo descubiertas durante el transporte de conformidad con el presente Acuerdo.

6. El Transportista deberá siempre notificar al Mandante dentro de las 24 horas en los casos en que envíos postales enfrenten acontecimientos que impidan la continuidad del transporte, como cuando se descubre en ubicaciones intermedias, envíos aceptados por error. Ante la notificación de un envío retenido, el Mandante deberá brindar instrucciones específicas para resolver el incidente. Deberá darse una respuesta inicial en las primeras 24 horas a contar desde la recepción del informe. Es posible que la respuesta inicial del Mandante no necesariamente resuelva el acontecimiento informado, si no que más bien oficie de reconocimiento de que ha sido informado y de que el asunto está siendo estudiado. El Mandante proporcionará informes actualizados cada 72 horas hasta la resolución del acontecimiento. Estas directrices relativas al marco temporal refieren a días laborables normales y toman en cuenta feriados, los diferentes husos horarios y los fines de semana.

# 7. Cuando no es posible distribuir el correo hacia el destino designado, el Transportista debe notificar al Mandante y solicitar se le indique qué acción requiere el Mandante que tome el Transportista. Según sea el motivo de la falta de distribución, las Partes acordarán cuál será el costo para remediar la situación.

# 8. Cada parte enviará por escrito a la otra, una notificación sobre la irregularidad, a través de correo postal, fax o correo electrónico, acompañada de las copias que estén disponibles de los documentos y adjuntos del correo, tales como pruebas del daño o de los errores de encaminamiento cometidos por el Mandante. Dicha notificación estará dirigida al departamento responsable del Transportista o del Mandante (cuya información de contacto se proporciona en los Anexos 5 y 6 respectivamente). No es necesario iniciar acción alguna en caso de existir una irregularidad relacionada con el correo, a no ser que medie una queja previa ante el Transportista o Mandante, según corresponda.

9. En el caso de que se descubran mercaderías peligrosas o envíos prohibidos, inadmisibles o erróneamente aceptados en un envase durante un transbordo, el transportista deberá referirse a la sección 350 del Manual de la IATA sobre el tratamiento del correo en los aeropuertos. Dicha sección trata la «Resolución de alertas», la cual se refiere a incidentes durante el transporte que levantan sospechas en la cadena logística impidiendo que el artículo continúe avanzando hasta lograr la resolución de las mismas. En el caso de los transbordos, el transportista en el lugar intermedio deberá gestionar la situación de manera independiente y realizar su mayor esfuerzo para ponerle fin a la alerta. Como última medida, el incidente de la alerta debe ser informado al operador designado de la ubicación intermedia, el cual posteriormente podrá brindar la asistencia necesaria, como por ejemplo ponerse en contacto con el operador designado de origen responsable para coordinar una solución. La resolución final (como eliminación, devolución al flujo de transporte, o liberación de la custodia y entrega al operador designado de la ubicación intermedia) puede variar según las circunstancias.

# Artículo 24

# Responsabilidad

# 1. El Transportista será responsable de toda demora, pérdida, espoliación o daño que sufra el correo estando bajo su custodia durante la prestación de los Servicios de conformidad con el presente Acuerdo.

# 2. Cada parte asumirá la misma responsabilidad contractual frente al otro con relación a las acciones de sus respectivos agentes, tal como si fuesen propias durante el cumplimiento del presente Acuerdo.

3. El Mandante será responsable de cualquier daño real causado por el correo entregado por el Mandante al Transportista según el presente Acuerdo de conformidad con la legislación nacional aplicable, el Convenio Internacional de la OACI y las Actas de la UPU.

# 4. Sujeto a lo expresado en los artículos 5 y 17, si el Transportista no cargara el correo según el calendario de transporte, el Mandante tendrá derecho a utilizar un medio de transporte o transportista alternativo. Todos los gastos adicionales en los que se incurra al despachar el correo mediante vías alternativas serán de cargo del Transportista, excepto cuando haya notificado al Mandante acerca de la cancelación de un vuelo o cambio de avión. De haber documentos probatorios disponibles, los mismos deberán presentarse.

# 5. Todos los gastos y costos que resulten del incumplimiento del operador designado de destino en lo que respecta a tomar la distribución del correo, correrán por cuenta del Mandante, siempre y cuando el Transportista haya cumplido con sus obligaciones debidamente de conformidad con el presente Acuerdo.

# 6. Con sujeción a lo expresado en los artículos 5 y 17, el Transportista asumirá los costos de almacenamiento razonables si no lograra entregar o aceptar correo que satisfaga las condiciones para ser transportado en el horario y lugar acordados.

# 7. En caso de error de encaminamiento de cualquier categoría de correo, el Transportista reembolsará los costos reales de transporte reclamados por el Mandante en cuestión, siempre y cuando dicho error de encaminamiento no haya sido generado por el Mandante.

# 8. Cuando el Transportista no pueda distribuir el correo al destino designado fijado originalmente, el Mandante pagará al Transportista solo las tasas de transporte de correo correspondientes a la sección sobre la cual el correo iba a ser transportado originariamente según la factura de distribución CN 38. Cuando las tasas de transporte mencionadas anteriormente y los cargos correspondientes al tránsito pagados por el Mandante a otras compañías aéreas o a otros operadores designados para el posterior tránsito del correo hacia el destino previsto excedan el costo de transporte que se hubiera pagado por el transporte normal de dicho correo, la diferencia será de cargo del Transportista.

9. En el caso de daño al correo, el Mandante deberá presentar una queja contra el Transportista al momento de descubrir el daño, y a lo sumo, dentro de los 14 días posteriores a la fecha de entrega en destino. Cuando haya demoras en el transporte de correo, el Mandante deberá quejarse frente al Transportista en el acto, y a más tardar, dentro de los 21 días posteriores a la fecha de entrega en destino.

10. Todas las quejas deben presentarse por escrito.

11. No recaerá acción alguna contra el Transportista si no se presentara ninguna queja dentro de los plazos establecidos en el párrafo 9, excepto en el caso de fraude de su parte.

12. El derecho del Mandante a reclamar daños se considerará extinguido si no se presentara acción alguna dentro del plazo de dos años a contar desde la fecha de entrega en destino o desde la fecha en que se detuvo el transporte.

13. El método de cálculo del plazo establecido en el párrafo 12 será determinado por la legislación del tribunal que entienda en el asunto.

# Artículo 25

# Límite de responsabilidad

1. De conformidad con el artículo 25.2 a continuación, la responsabilidad de cada una de las Partes frente a la otra será la siguiente:

1.1 la responsabilidad del Transportista frente al Mandante estará limitada a \_\_\_\_\_ unidades monetarias pero no podrá exceder la responsabilidad que tenga el Mandante frente a su cliente, tal como se especifica en las Actas de la UPU;

1.2 la responsabilidad del Mandante frente al Transportista estará limitada a \_\_\_\_\_ unidades monetarias.

2. Las limitaciones de responsabilidad establecidas en los párrafos 1.1 y 1.2 no serán de aplicación ante la pérdida o daño de causas intencionales o resultantes de negligencia manifiesta de una parte o de sus agentes o ante quejas que surjan de conformidad con el artículo 24.3 y 24.4 anteriores, en cuyo caso la responsabilidad será ilimitada excepto si estuviese específicamente excluida o limitada por la legislación nacional aplicable, y en ese caso únicamente en la medida de tal exclusión o limitación.

# Artículo 26

# Exoneración de responsabilidad

# 1. En el caso de que el Mandante/operador designado de destino (o sus agentes nominados) se negaran o no lograran entregar el correo o hacerse del correo y/o se negaran a firmar en concepto de aceptación del correo, el Transportista no incurrirá por ello en responsabilidad alguna por falta o demora si:

# 1.1 el Transportista ha cumplido con el procedimiento de entrega acordado según las especificaciones de los anexos, los cuales incluyen entrega en la ubicación acordada en el horario de procedimiento acordado con los documentos adecuados y completos, y/o la transmisión de mensajes EDI; y

# 1.2 el Transportista ha suministrado al Mandante la notificación correspondiente, en el menor período de tiempo posible, incluyendo la fecha y el horario del intento de entrega o distribución, cuando corresponda, y respaldado, si fuera posible, mediante la confirmación del operador designado de destino que confirme la negativa y/o presentando los motivos para dicha respuesta negativa a tomar posesión del correo.

# 2. Dadas las circunstancias descritas en el párrafo 1, el Mandante será responsable de todos los costos adicionales en los que se haya incurrido por el tratamiento adicional realizado por el Transportista con arreglo al artículo 11 del presente Acuerdo. Deberán presentarse los documentos probatorios si fueran solicitados.

# 3. Ninguna de las Partes será responsable frente a la otra por cualquier demora o falta en el desempeño de sus obligaciones debida a razones que excedan su propio control o al control de sus agentes, siempre y cuando dicha parte continúe estando afectada por los antemencionados acontecimientos de fuerza mayor de conformidad con la definición en el artículo 31.

# 4. La parte que desee invocar las disposiciones de esta cláusula deberá comunicarlo de inmediato a la otra parte, y retomar el desempeño de sus obligaciones tan pronto como sea posible.

5. Si un acontecimiento de fuerza mayor impidiese a una parte cumplir con sus obligaciones durante un período corrido que excediera al mes, la otra parte tendrá derecho a rescindir el presente Acuerdo con efecto inmediato con posterioridad a notificar por escrito a la parte impedida de cumplir.

# 6. El Transportista no será responsable en ninguna circunstancia por la demora, pérdida o expoliación, o por el daño o destrucción del correo o de cualquier otra propiedad causado o resultante de:

# 6.1 defectos, calidad o vicios inherentes a su contenido;

# 6.2 embalaje del correo defectuoso;

# 6.3 un acto de guerra o conflicto armado;

# 6.4 una acción desarrollada por una autoridad pública en conexión con la llegada, la salida o el transbordo del correo.

# IX. Plazo y rescisión del Acuerdo

# Artículo 27

# Entrada en vigor y plazo del Acuerdo

# 1. El presente Acuerdo entrará en vigor el (fecha de entrada en vigor) y vencerá el (fecha de finalización) excepto que se rescinda con anterioridad a esa fecha de conformidad con el artículo 28 del presente. Las Partes podrán acordar la prórroga del presente Acuerdo al menos (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) días antes de su fecha de finalización.

# Artículo 28

# Rescisión del Acuerdo

# 1. El Acuerdo podrá ser rescindido, total o parcialmente, por cualquiera de las partes antes de la fecha de finalización del contrato notificando por escrito acerca de la rescisión a la otra parte al menos (\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) días antes de que dicha rescisión entre en vigor.

# 2. Si el Transportista no cumpliera con el nivel de desempeño acordado para un destino específico, o hubiera cambiado el horario y los requisitos del Mandante no se cumplieran, podrá rescindirse parcialmente el Acuerdo para ese destino específico.

# 3. Si una de las partes incumpliera de manera sustancial cualquiera de las obligaciones expresadas en el presente Acuerdo y no rectificara la situación en un plazo de (\_\_\_\_\_\_\_\_\_) días desde la recepción de la notificación escrita de dicho incumplimiento, la parte que no incumplió podrá rescindir el presente Acuerdo inmediatamente notificando por escrito a la otra parte, sin considerar ningún plazo de notificación previa.

# 4. Sin perjuicio de las demás disposiciones del presente Acuerdo, cada parte tiene la capacidad de rescindir este Acuerdo con efecto inmediato, sin establecer razón adicional en el caso de que y al momento en que:

# 4.1 la otra parte se declarase en suspensión de pagos;

# 4.2 la otra parte se declare en quiebra, insolvente o atraviese un proceso similar, o sea declarado en quiebra;

# 4.3 la otra parte sea una persona jurídica y se disuelva.

# X. Litigios

# Artículo 29

# Legislación aplicable y jurisdicción competente

# 1. El presente Acuerdo se regirá y se interpretará conforme a las leyes de \_\_\_\_\_\_\_\_\_, independientemente de los principios de conflicto entre leyes.

# 2. Todos los diferendos o desacuerdos que surjan a partir del presente Acuerdo deberán negociarse y ser resueltos entre las Partes de una manera constructiva y razonable.

# 3. Todo diferendo o desacuerdo que no pueda resolverse amigablemente será sometido al tribunal competente en (país \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_) o, a discreción de las Partes, será resuelto mediante arbitraje.

# XI. Disposiciones finales

# Artículo 30

# Información confidencial

# 1. Las Partes reconocerán que el presente Acuerdo contiene información comercialmente sensible, y acordarán dar un tratamiento de la totalidad del contenido de este Acuerdo, sus anexos y cualquier información proporcionada en el presente, estrictamente confidencial. Evitarán divulgar dicha información a terceros, excepto cuando se haya obtenido el consentimiento previo por escrito de la otra parte. Lo anterior estará sujeto a la legislación aplicable en (país \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_).

# Artículo 31

# Fuerza mayor

# 1. Ninguna parte será responsable frente a la otra por demoras o defectos en el desempeño de sus obligaciones o deberes debidos a motivos imprevisibles, incluidos, sin restricciones, catástrofes naturales, incendios, inundaciones, disturbios, epidemias, restricciones por cuarentena, actos gubernamentales, levantamientos políticos, embargos de carga o cualquier otra causa similar que escape al control de la parte.

# Artículo 32

# Enmiendas

# 1. Este Acuerdo representa la totalidad de lo convenido entre las Partes y solamente podrá ser enmendado si dichas enmiendas se hacen por escrito y las firman ambas Partes del Acuerdo.

# 2. Todos los anexos del presente Acuerdo son parte integral de este.

# Artículo 33

# Separabilidad

# 1. Si alguna disposición del presente Acuerdo se considera inválida o prohibida, dicha disposición quedará sin efecto únicamente en la medida de tal invalidez o prohibición, y no invalidará el resto de la disposición ni las disposiciones restantes del presente Acuerdo.

# De conformidad, se firma en dos vías el:

# Transportista Mandante

# Nombre: Nombre:

# Cargo: Cargo:

# Detalles: Detalles

# Parte B – Lista de Anexos

# *Anexo 1* *Plan de encaminamiento*

# *Anexo 2* *Tasas*

# *Anexo 3* *Tonelaje estimado*

# *Anexo 4* *Nivel de éxito del desempeño y horas críticas de entrega*

# *Anexo 5* *Lista de contactos del Mandante*

*Anexo 6* *Lista de contactos del Transportista*

# *Anexo 7* *Medidas y tareas específicas relacionadas con las mercaderías peligrosas*

*Anexo 8* *Intercambio de mensajes CARDIT/RESDIT para contratos del transportista*

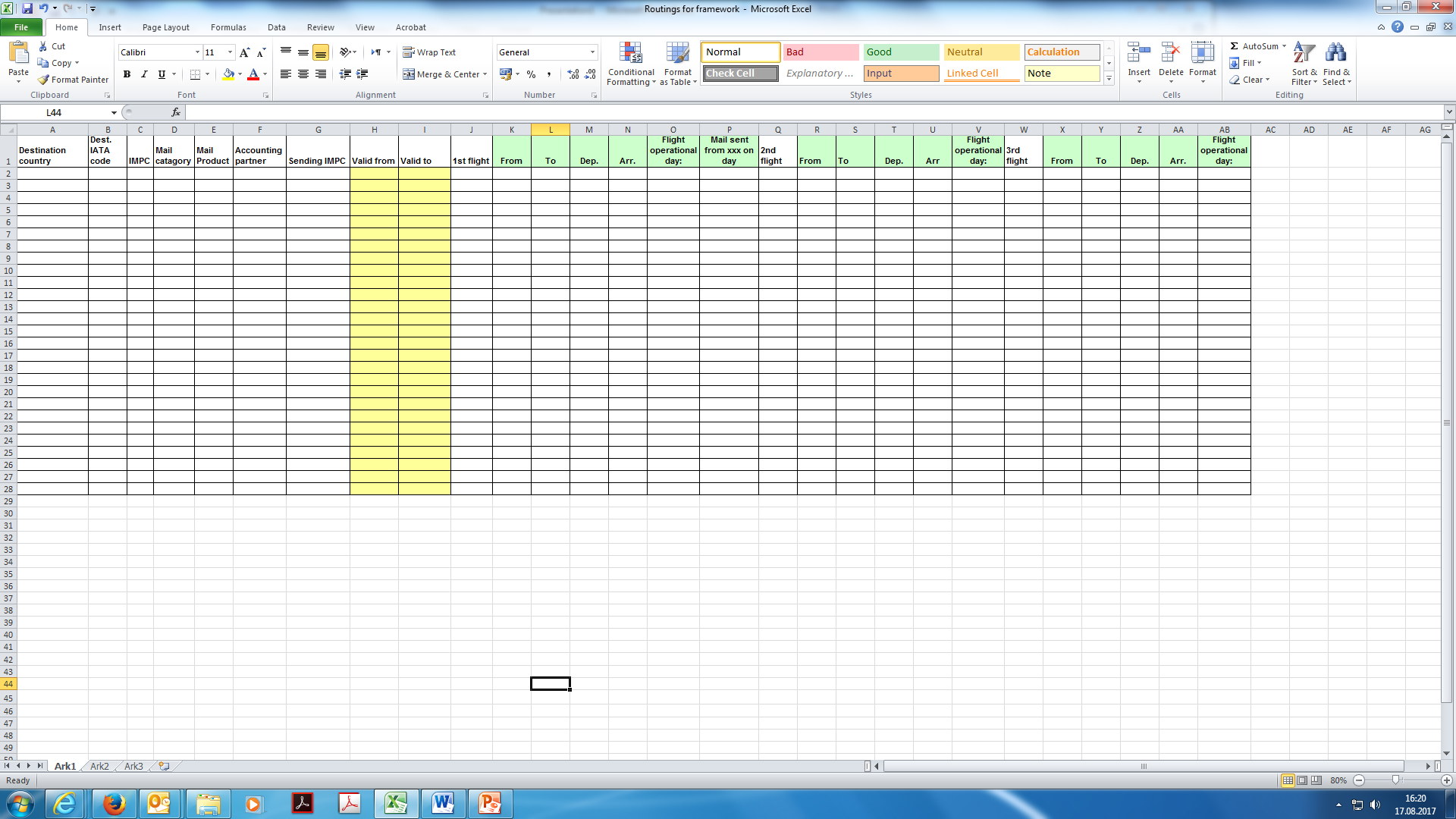
*Anexo 9* *Escenarios de planes de contingencia*

*Anexo 1* *Plan de encaminamiento*

A continuación se incluyen posibles encabezados para planificar encaminamientos utilizando una hoja de cálculo de Excel:

| *Encabezado de la columna* | *Interpretación* | *Ejemplo* |
| --- | --- | --- |
| País de destino | El nombre del país de destino |  |
| Dest. Código IATA | Código de aeropuerto IATA del aeropuerto de destino |  |
| CTCI | Código CTCI de destino |  |
| Categoría de correo | Avión o S.A.L. |  |
| Producto postal | U (correspondencia), C (encomiendas), E (envíos EMS) |  |
| Socio contable | El nombre del transportista contratado (el transportista a quien se le paga) |  |
| CTCI expedidor | El código CTCI de la oficina de cambio expedidora (en caso de que haya dos o más rutas hacia un mismo destino) |  |
| Válido desde | Fecha de entrada en vigor del plan de encaminamiento |  |
| Válido hasta | Fecha de finalización del plan de encaminamiento |  |
|  |  |  |
| 1er vuelo | El número de vuelo del 1er vuelo |  |
| De | Código de aeropuerto IATA del aeropuerto de origen del 1er vuelo |  |
| A | Código de aeropuerto IATA del aeropuerto de destino del 1er vuelo |  |
| Salida | Horario de salida previsto para el 1er vuelo |  |
| Llegada | Horario de llegada previsto para el 1er vuelo |  |
| Día operativo del vuelo | Días de la semana en que opera el 1er vuelo |  |
| Correo enviado desde xxx el día | Días de la semana en que se utiliza el 1er vuelo para el correo (xxx es el código de aeropuerto IATA del aeropuerto de origen) |  |
|  |  |  |
| 2do vuelo | Si es de 2 etapas, el número de vuelo del 2do vuelo |  |
| De | Código de aeropuerto IATA del aeropuerto de origen del 2do vuelo |  |
| A | Código de aeropuerto IATA del aeropuerto de destino del 2do vuelo |  |
| Salida | Horario de salida previsto para el 2do vuelo |  |
| Llegada | Horario de llegada previsto del 2do vuelo; si el vuelo llega al día siguiente, indicarlo mediante la adición de +1 |  |
| Día operativo del vuelo | Días de la semana en que opera el 2do vuelo |  |
|  |  |  |
| 3er vuelo | Si es de 3 etapas, el número de vuelo del 3er vuelo |  |
| De | Código de aeropuerto IATA del aeropuerto de origen del 3er vuelo |  |
| A | Código de aeropuerto IATA del aeropuerto de destino del 3er vuelo |  |
| Salida | Horario de salida previsto para el 3er vuelo |  |
| Llegada | Horario de llegada previsto del 3er vuelo; si el vuelo llega al día siguiente, indicarlo mediante la adición de +1 |  |
| Día operativo del vuelo | Días de la semana en que opera el 3er vuelo |  |

A continuación se proporciona un ejemplo del aspecto que podría tener la hoja de cálculo de Excel:



# *Anexo 2* *Tasas*

A continuación se proporciona un ejemplo de un archivo con las tasas (a mantener, por ejemplo, en Excel).

Se recomienda que el título del archivo o de la hoja de cálculo de Excel sea el código IATA del aeropuerto de origen.

Se recomienda además que los volúmenes estimados se basen en los volúmenes reales durante un período específico. Esto debe estar mencionado en la parte superior de la página (de la hoja de cálculo de Excel).

Los volúmenes estimados están basados en los volúmenes reales desde el dd.mm.aaaa hasta el dd.mm.aaaa.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | *Envíos de correspondencia prioritarios y envíos EMS* | | *Correspondencia S.A.L.* | | *Encomiendas* | | *Observaciones* |
| *País de destino* | *Código de país de 2 caracteres según la norma ISO 3166* | *Código IATA del aeropuerto de destino* | *Estimación (kg)* | *Tasa (código de moneda/kg)* | *Estimación (kg)* | *Tasa (código de moneda/kg)* | *Estimación (kg)* | *Tasa (código de moneda/kg)* |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

*Anexo 3* *Tonelaje estimado*

A continuación se proporciona un ejemplo de diseño para el mantenimiento de los volúmenes esperados por año.

Se recomienda que los volúmenes estimados se basen en los volúmenes reales durante un período específico. Esto debe estar mencionado en la parte superior de la página (de la hoja de cálculo de Excel).

Los volúmenes estimados están basados en los volúmenes reales desde el dd.mm.aaaa hasta el dd.mm.aaaa.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | *Envíos de correspondencia prioritarios y envíos EMS* | *Correspondencia S.A.L.* | *Encomiendas* |
| *País de destino* | *Código de país de 2 caracteres según la norma ISO 3166* | *Código IATA del aeropuerto de destino* | *Estimación de kg por año* | *Estimación de kg por año* | *Estimación de kg por año* |
|  |  |  |  |  |  |

# *Anexo 4* *Nivel de éxito del desempeño y horas críticas de entrega*

Este anexo proporciona ejemplos de información relacionada con los niveles de éxito del desempeño y las horas críticas de entrega.

*El Transportista realizará el tratamiento del correo de conformidad con los siguientes niveles de desempeño:*

Desempeño – correo

– Objetivo a tiempo (\_\_\_%) por categoría de correo (por destino – de corresponder)

– Medida y control de desempeño dentro de los plazos

– Medidas relativas a descargas

Desempeño – EDI

– Objetivos de calidad (es el mensaje EDI enviado a tiempo; es el contenido en base a información correcta, etc.)

– Medida y control de la calidad

– Requisitos específicos – por ejemplo, "No se aceptan mensajes RESDIT generados automáticamente"

*Las horas críticas de entrega en origen y en destino acordada por las Partes son:*

– La última hora de entrega en origen

– La última hora de entrega en destino

# *Anexo 5* *Lista de contactos del Mandante*

# Compras del Mandante (asuntos contractuales):

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# Gestión del correo-avión del Mandante (asuntos contractuales):

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# Gestión de rutas del Mandante (planificación, asignaciones, asuntos de seguridad, etc.):

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# Contacto por mensajes EDI del Mandante:

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# Operaciones del Mandante (asuntos relativos a operaciones diarias):

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# *Anexo 6* *Lista de contactos del Transportista*

# Gestión del correo-avión del Transportista:

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# Contacto por mensajes EDI del Transportista:

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# Operaciones del correo-avión del Transportista:

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# Contabilidad del Transportista:

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

# Operaciones del Transportista en el aeropuerto xx:

# Teléfono:

# Celular:

# Telefax:

# Correo electrónico:

*Anexo 7* *Medidas y tareas específicas relacionadas con las mercaderías peligrosas*

A completar

*Anexo 8* *Intercambio de mensajes CARDIT/RESDIT para contratos del transportista*

*Antecedentes*

Los operadores designados siguen un protocolo de intercambio de mensajes desarrollado por la UPU. El intercambio de mensajes se realiza entre el operador designado de origen, el Transportista y el operador designado de destino, para notificar previamente sobre expediciones postales y presentar comentarios sobre el tratamiento.

La UPU definió dos formatos de mensajes de intercambio electrónico de datos (EDI) para utilizar e intercambiar entre los operadores designados y los Transportistas:

– el CARDIT (CARrier Documents International Transport advice – Notificación del transporte internacional de documentos); y

– el RESDIT (RESponse to Documents International Transport advice – Respuesta a la Notificación del transporte internacional de documentos).

Todos los mensajes sobre transporte EDI utilizan la norma UN/EDIFACT. Las especificaciones detalladas de estos dos grupos de mensajes están disponibles en la UPU.

Resumidamente, se presentan ambos formatos de mensaje:

– El mensaje CARDIT contiene información sobre los envases y los contenedores de una expedición de correo que se entrega o se prevé será entregada a un Transportista para que la transporte y suministra las instrucciones de transporte correspondientes, así como los requisitos del servicio de transporte. Se envía, o debería enviarse, antes de que se entregue físicamente el correo al Transportista. La información contenida es similar a la incluida en la factura de distribución CN 37, CN 38 o CN 41.

– El mensaje RESDIT contiene la información sobre la expedición de correo tal como es recibida por el Transportista. Los mensajes RESDIT informan sobre la ocurrencia de acontecimientos a los envases o a los contenedores en una o más expediciones. Dichos acontecimientos incluyen la confirmación de que los envases o contenedores han sido recibidos por el Transportista del operador designado, la asignación de los envases a uno o más vuelos, la aceptación del servicio, la carga, el transbordo y la descarga de los envases y la distribución al operador designado de destino.

Los mensajes CARDIT y RESDIT generalmente se utilizan juntos, donde los CARDIT representan el punto de vista o la intención del operador designado, y los RESDIT informan lo que el Transportista recibió en realidad. Sin embargo, es posible utilizar los RESDIT solos si el Transportista recibe envases o contenedores que no estuvieran notificados previamente en un mensaje CARDIT.

Los operadores designados y los Transportistas que utilizan los mensajes especificados deben acordar qué versión utilizar del mensaje CARDIT.

Los envases asociados con un despacho están identificados mediante etiquetas para envases con identificación mediante código de barras. A cada saca de correo, bandeja, contenedor con correo a granel, así como a cada gran encomienda individual se le adhiere una etiqueta de envase (CN 35). El operador designado de origen escanea las identificaciones de los envases al momento del despacho, y esas identificaciones se incluyen en el mensaje CARDIT que se envía al Transportista junto con todas las demás instrucciones de transporte y requisitos del servicio de transporte, lo cual incluye la referencia al número de expedición postal, el cual consta además en una CN 38, CN 41 o CN 47 que también se suministra.

A medida que el Transportista recibe y carga los envases, deben escanearse las identificaciones de los envases[[2]](#footnote-3). Durante los posteriores acontecimientos de lectura deben escanearse los envases individuales. El mensaje RESDIT suministra información del escaneado a nivel del envase que confirma que todos los envases han sido contabilizados, asignados en el transporte planificado, transportados y luego distribuidos.

*Requisitos para el escaneado de envases e intercambio de mensaje EDI*

El Transportista trabajará conjuntamente con el operador designado para impulsar un entorno de documentación sin soporte papel (equivalente al CN 38) e intercambiar todos los mensajes EDI posibles. Cuando el Transportista encuentre obstáculos para realizar transacciones sin papel con el operador designado de destino, el operador designado de origen se esforzará para facilitar las conversaciones.

Una vez que el Transportista ha aceptado el correo dentro del límite de tiempo de entrega acordado, el Transportista verificará el correo según los documentos (CN 35 y CN 38) o el mensaje EDI. En caso de discrepancia, el operador designado o el Transportista corregirá los documentos y/o el mensaje EDI para rectificar la discrepancia.

Se recomienda que los Transportistas utilicen las normas de mensajería EDI más actualizadas. En el caso de utilizar mensajería CARDIT/RESDIT entre las partes:

* El operador designado de origen transmitirá un mensaje CARDIT, de conformidad con las normas para el intercambio de mensajes EDI de la UPU, al Transportista por cada expedición entregada.
* El Transportista transmitirá un mensaje RESDIT, de conformidad con las normas para el intercambio de mensajes EDI de la UPU, al operador designado de origen por cada expedición recibida.
* Los preparativos técnicos, así como los acontecimientos y las ubicaciones cubiertas por los CARDIT/RESDIT se acordarán y documentarán por separado entre las partes.

Al menos el 98 % de todos los escaneados de mensajes RESDIT de envases debe ser transmitido por el Transportista al buzón de mensajes EDI del operador designado de origen tan pronto como sea posible y antes de pasadas ocho horas desde el acontecimiento de lectura. El escaneado del RESDIT requerido la realizará el Transportista y/o su agente, como el personal de tratamiento en tierra en destino, como parte de los servicios prestados como parte de la tasa única. El cumplimiento de este requisito será medido mensualmente por el operador designado de origen y/o el Transportista.

El Transportista será responsable de realizar los siguientes escaneados del envase del operador designado de origen:

* Un escaneado de la transferencia de aceptación y/o de carga y un escaneado de distribución por cada correo entregado por el operador designado de origen o su agente designado.
* Cualquier entrega del Transportista a otro Transportista o al distribuirlo en el Correo de destino.

La mensajería EDI se hace a través de CARDIT y RESDIT.

El escaneado se hace a nivel del envase o contenedor, donde los envases pueden agruparse en un contenedor a los efectos del seguimiento y la visibilidad.

Todos los mensajes EDI se envían y reciben a través de las redes de EDI: OpenText Business Network y POST\*Net. Todos los costos correspondientes a los datos enviados o recibidos por el Transportista a través de las redes de EDI son responsabilidad del Transportista.

El mensaje RESDIT utiliza una lista de códigos (lista de códigos 100 – Códigos de acontecimientos de expedición) que define los códigos utilizados para informar acontecimientos asociados al transporte de expediciones y los envases y contenedores en ellas.

No todos los acontecimientos definidos en la lista de códigos 100 se informan necesariamente al Transportista.

Se dispone de más detalles en el sitio web de la UPU: [www.upu.int/uploads/tx\_sbdownloader/100.txt](http://www.upu.int/uploads/tx_sbdownloader/100.txt).

| *Código del acontecimiento* | *Interpretación* | *Explicación del acontecimiento* |
| --- | --- | --- |
| 1 | «Transport arrived» (Transporte arribado) | Arribado a la ubicación de destino, aterrizaje |
| 5 | «Accepted» (Aceptado) | Aceptado para el servicio según reserva |
| 6 | «Assigned to load plan» (Asignado a un plan de carga) | El Transportista ingresa la expedición en un plan de carga |
| 7 | «Removed from load plan» (Retirado del plan de carga) | El Transportista cancela la expedición de un plan de carga |
| 14 | «Transport leg completed» (Etapa de transporte terminada) | Arribo a andén o terminal, ruedas bloqueadas |
| 21 | «Delivered» (Distribuido) | El Transportista cede el control/la custodia al destinatario o agente |
| 23 | «Mail at destination» (Correo en destino) | Disponible para liberar/recoger/distribuir al destinatario o agente, intento de distribución |
| 24 | «Uplift» (Despegue) | Salida desde andén o terminal, maniobrando hacia atrás |
| 31 | «En route» (En ruta) | Salida de la ubicación de origen, despegando |
| 40 | «Mail arrived» (Correo arribado) | Correo arribado a las instalaciones del Transportista en el destino de la etapa del transporte |
| 41 | «Transhipment» (Transbordo) | Transferencia de un vuelo o transporte a otro, mismo Transportista. Acontecimiento en proceso de eliminación |
| 42 | «Handover delivered» (Entrega distribuida) | Transferencia del control/la custodia del correo del Transportista a otro Transportista, en función del primero |
| 43 | «Handover received» (Entrega recibida) | El Transportista toma el control/la custodia del correo de otro Transportista, en función del segundo |
| 48 | «Loaded» (Cargado) | La carga se ha realizado, plan de carga cerrado |
| 57 | «Not loaded» (No cargado) | El Transportista nota que la carga no se realizó o no se realizará de conformidad con el plan de carga |
| 59 | «Off loaded» (Descargado) | Retiro del medio de transporte |
| 74 | «Received» (Recibido) | El Transportista toma el control/la custodia mediante la recepción/recolección |
| 82 | «Returned» (Devuelto) | Devolución de la expedición al expedidor, o, en caso de recolección, notificación de disponibilidad para recolección |

*Anexo 9* *Escenarios de planes de contingencia*

A continuación se proporciona una lista no exhaustiva de las situaciones en las que se debería contar con planes:

1. El sistema de producción momentáneamente no está disponible.

2. No hay intercambio de EDI del operador designado de origen.

3. Los elementos de los datos de las eCSD están incorrectos o incompletos.

1. La entrega (aceptación y distribución) puede ser facilitada por un Dispositivo de registro de correo (MRD) que permite un registro simple y rápido de las entregas de correo de y a los operadores postales en las instalaciones postales ubicadas en los aeropuertos. [↑](#footnote-ref-2)
2. Basándose en CARDIT V2.1, es técnicamente posible evitar escanear cada envase y en su lugar escanear solamente un «grupo» (un contenedor identificado: posiblemente un carro, no necesariamente un contenedor de una compañía aérea), siempre y cuando el Correo expedidor utilice esta característica. [↑](#footnote-ref-3)