

Guía de Transporte Postal

Enero de 2024

Índice de materias	Página
1. Objetivo de la Guía de Transporte Postal	5
1.1 Introducción	5
1.2 Organizaciones internacionales pertinentes	5
1.3 Punto de vista sobre el transporte postal	6
2. Proceso postal básico	7
2.1 Servicios y productos postales de la UPU	7
2.2 Pequeños paquetes/encomiendas	7
2.3 Productos y servicios relacionados con el transporte	8
3. Definición de términos y descripción general de los envíos postales, los envases, los despachos y las expediciones	8
3.1 Series de despachos	9
3.2 Despacho	10
3.3 Envase	10
3.4 Relación entre el identificador del envase, el identificador del despacho, la serie de despachos y el tipo de despacho	11
3.5 Expedición («consignment»)	12
3.6 Centros de tratamiento del correo internacional	13
3.7 Categoría de correo/clase de correo/subclase de correo/año del despacho/número del despacho	15
4. Cadena de tratamiento del correo	18
4.1 Esquema del proceso (incluidos los mensajes EDI)	18
4.2 Identificador S10 de envío/mensaje EMSEVT	20
4.3 Guía para el intercambio electrónico de datos (EDI)	21
5. Tipos de transporte y de tránsito	22
5.1 Transporte directo	22
5.2 Transbordo directo – intralíneas	22
5.3 Transbordo directo – interlíneas	23
5.4 Tránsito en despachos cerrados	23
5.5 Tránsito al descubierto	24
5.6 Sacas pequeñas cerradas incluidas en un envase	25
5.7 Diagramas de transporte y de tránsito	26
6. Transporte y tránsito postales – Costos y principios de contabilidad	32
6.1 Compilación de Envíos de Correspondencia y Compilación de Encomiendas Postales	32
6.2 Transporte aéreo	32
6.3 Transporte marítimo	33
6.4 Transporte ferroviario	34
6.5 Tránsito en despachos cerrados – Principios de contabilidad entre operadores designados	34
6.6 Tránsito al descubierto – Principios de contabilidad entre operadores designados	35
6.7 Antigua lista CN 68	35

6.8	Compilación de Tránsito	36
6.9	Tasa básica de transporte aéreo	36
6.10	Distancia aerpostal	37
6.11	Transporte aéreo interno	37
6.12	Devolución de sacas vacías	39
7.	Fórmulas de la UPU e intercambio de mensajes	41
7.1	Facturas de entrega	41
7.2	Etiquetas de envases	41
7.3	Otras fórmulas de la UPU relativas al transporte	44
7.4	Panorama general de las normas relativas a los intercambios de mensajes	44
7.5	Panorama general de las normas técnicas	51
8.	Encaminamiento del correo	53
8.1	Normas de distribución	53
8.2	Algunas mejores prácticas	54
9.	Iniciativa de transporte sin soporte papel	57
10.	Cumplimiento de las exigencias relativas al intercambio de mensajes EDI y de información electrónica anticipada en el transporte	58
10.1	Utilización de los mensajes EDI para el control de las operaciones de transporte	58
10.2	Proyecto sobre el cumplimiento de las exigencias relativas a la información electrónica anticipada en el transporte	59
11.	Aspectos relacionados con la seguridad	62
12.	Anexo – Principal reglamentación de la UPU	65

1. Objetivo de la Guía de Transporte Postal

1.1 Introducción

La presente Guía ha sido concebida como un documento evolutivo publicado en el sitio web de la UPU. Tiene que poder ser actualizada fácilmente, en función de la experiencia adquirida o de la evolución de la situación.

La Guía constituye una fuente de información para el personal postal encargado del transporte o del tránsito postal¹. Contiene información sobre todas las modalidades de transporte utilizadas para el transporte postal internacional: el transporte aéreo, el transporte marítimo, el transporte por carretera y el transporte ferroviario.

Se busca que sea un medio para que el personal pueda familiarizarse con los diferentes aspectos del transporte y del tránsito postal.

Puesto que esta Guía contiene información actualizada, coherente y exhaustiva sobre aspectos relacionados con el transporte en el marco de la UPU, los operadores designados deberían incluirla en el programa de sus escuelas postales.

La Guía es actualizada por el Grupo «Transporte» del Consejo de Explotación Postal (CEP).

Por cualquier comentario, sugerencia o pregunta con respecto a la presente Guía, sírvase escribir a transport@upu.int.

1.2 Organizaciones internacionales pertinentes

- Sector postal: Unión Postal Universal (UPU) – organismo especializado de las Naciones Unidas que responde a las necesidades de sus 192 Países miembros, independientemente de su ubicación geográfica.
- Sector aduanero: Organización Mundial de Aduanas (OMA) – organismo intergubernamental que se ocupa de la elaboración de normas y el apoyo técnico para la armonización de los procedimientos aduaneros.
- Sector de la aviación:
 - Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) – asociación comercial de compañías aéreas responsable de las políticas y las normas de aviación.
 - Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) – organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de elaborar normas internacionales de aviación civil.
- Sector ferroviario:
 - Organización Intergubernamental para los Transportes Internacionales por Ferrocarril (OTIF) – organización intergubernamental responsable de promover, mejorar y facilitar el tráfico ferroviario internacional.
 - Organización de Cooperación Ferroviaria (OSJD) – organización intergubernamental dedicada a mejorar la coordinación del transporte ferroviario internacional de pasajeros y mercaderías.
 - Otras: Consejo Internacional de Coordinación del Transporte Transeuroasiático (CCTT), Comité Internacional de Transporte Ferroviario (CIT), Comunidad de Empresas Ferroviarias y de Infraestructuras Europeas (CER), etc.
- Sector marítimo: Organización Marítima Internacional (OMI) – organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación, y de prevenir la contaminación del mar por los buques.

Las organizaciones gubernamentales regionales, como la Unión Europea (UE), también influirán en el transporte postal.

¹ A los efectos de la presente Guía, el término «transporte» se utiliza cuando un operador designado recurre a transportistas tales como compañías aéreas, empresas ferroviarias o empresas de transporte y el término «tránsito» se emplea para las situaciones en las que un operador designado de origen utiliza los servicios de otro operador designado (de tránsito).

1.3 Punto de vista sobre el transporte postal

La mayoría de los lectores de esta Guía seguramente han viajado al extranjero alguna vez.

Piense en toda la planificación necesaria para la preparación de un viaje:

- ¿Es conveniente la hora de salida?
- ¿Es conveniente la hora de llegada?
- ¿El tiempo para las conexiones es demasiado corto o demasiado largo?
- ¿Es conveniente el aeropuerto donde debe hacerse la conexión?
- ¿Hay transporte disponible?
- ¿Cuál es el costo?
- ¿Es fiable la empresa de transporte?

Estas preguntas, entre otras, también son importantes a la hora de planificar el transporte internacional de envíos postales.

Ahora, tenga en cuenta que en todos los países los clientes pueden expedir cartas, paquetes, encomiendas y envíos EMS a cualquier otro país del mundo, todos los días. Tenga también en cuenta que existen normalmente dos categorías de servicio: el servicio de envíos prioritarios y el servicio de envíos no prioritarios.

El personal encargado de definir la red operativa postal para un operador designado de origen debe planificar el transporte internacional directo y el tránsito hacia todos los países de destino del mundo y hacerlo de modo que esa planificación sea fiable y adecuada para cada día de la semana y cada período del año, tanto para los envíos postales prioritarios como para los envíos postales no prioritarios.

Puede resultar una tarea muy compleja, sobre todo si se tiene en cuenta la variabilidad de las condiciones: volúmenes de correo diarios y estacionales, horarios del transporte, capacidad de los transportistas, últimas horas de entrega en origen, horarios de funcionamiento de las oficinas de cambio y de las aduanas, acuerdos de servicio con transportistas, exigencias de información electrónica en los países de tránsito/destino, negociaciones con los operadores designados de tránsito, disposiciones en materia de transbordo, últimas horas de entrega en destino, etc.

Se agrega además la complejidad de que el plan de transporte operativo (es decir, las disposiciones con respecto a los vuelos, las rutas de transporte de superficie y el tránsito) debe cargarse oportunamente en el sistema informático de expedición, de modo que cuando la oficina de cambio de origen cree una etiqueta de envase la información sobre el encaminamiento esté incluida.

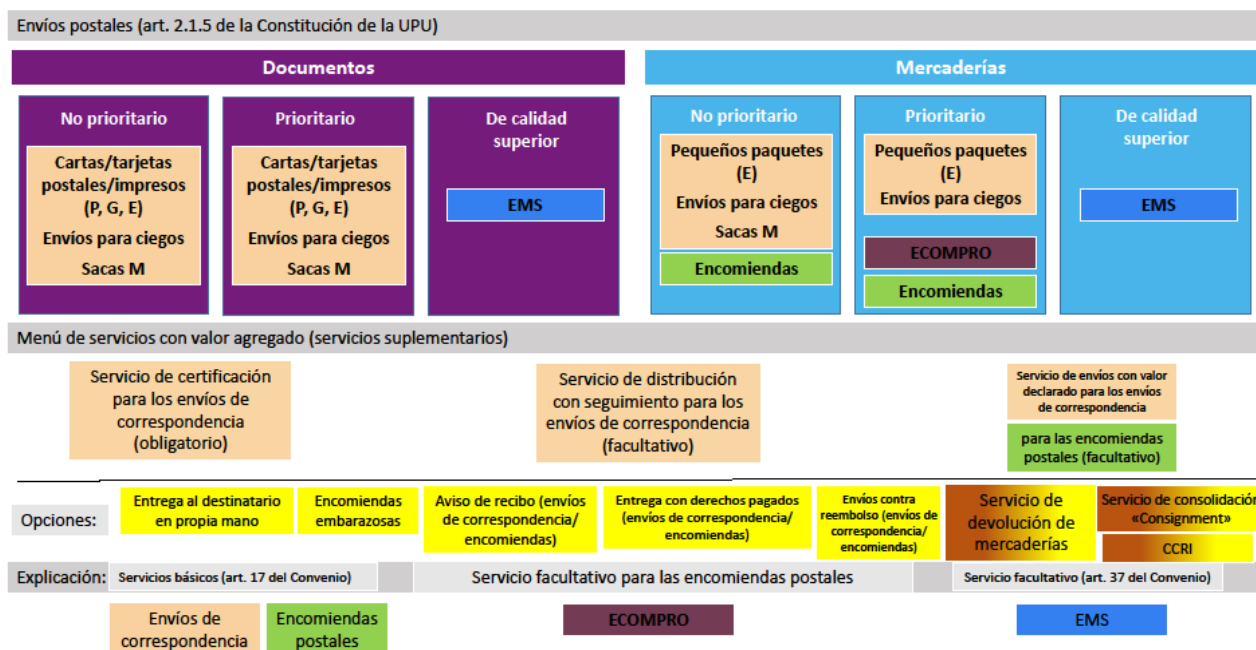
La utilización del tránsito al descubierto y del tránsito en despachos cerrados (ambos se describen más adelante en el presente documento) por un operador designado de origen puede simplificar la planificación necesaria, y efectivamente es así. Sin embargo, no es inhabitual que un operador designado de origen expida diariamente despachos hacia más de 100 países de destino.

La calidad de la planificación del transporte y del tránsito repercute directamente en la calidad de servicio. Esta tarea compleja e importante se lleva a cabo por todos los operadores designados de origen y de tránsito. Es importante que la complejidad de la tarea sea reconocida por el operador designado y que se movilicen los recursos necesarios para poder llevarla a cabo.

2. Proceso postal básico

2.1 Servicios y productos postales de la UPU

En el esquema que figura a continuación se indican los productos y servicios de la UPU:



Como puede verse en el esquema anterior, los productos postales se clasifican en envíos de correspondencia, encomiendas postales y envíos EMS. Los envíos de correspondencia incluyen envíos tales como las cartas y las tarjetas postales, que normalmente no están sujetos a un control aduanero sistemático. Los envíos de correspondencia también incluyen los pequeños paquetes y las sacas M (sacas especiales de impresos destinados a un mismo destinatario a una misma dirección), estando estos dos tipos de envíos sujetos a control aduanero. Todas las encomiendas postales, incluidas las encomiendas ECOMPRO, están sujetas a control aduanero. Los envíos EMS pueden contener documentos o mercaderías. Los que contienen mercaderías están sujetos a control aduanero y los que contienen documentos pueden estar sujetos a control aduanero en función de la legislación interna del país de destino.

Envíos de correspondencia certificados/con valor declarado

Los envíos de correspondencia certificados son un servicio suplementario obligatorio. Las encomiendas postales o los envíos EMS no están comprendidos en esta opción de servicio, puesto que ya constan de las mismas características que los envíos de correspondencia certificados.

Los envíos de correspondencia con valor declarado son un servicio facultativo. Muchos operadores designados no aceptan este tipo de envíos. Las encomiendas postales con valor declarado también son facultativas, pero su uso está mucho más extendido que el de los envíos de correspondencia con valor declarado.

A partir del 1º de enero de 2014, los envíos de correspondencia certificados (y con valor declarado) deben expedirse como correo prioritario (categoría A o, facultativamente, D).

2.2 Pequeños paquetes/encomiendas

Un pequeño paquete es un envío de correspondencia de hasta dos kilogramos que contiene mercaderías. La distinción entre un pequeño paquete de envíos de correspondencia y una encomienda radica en el flujo de correo en el que el envío será tratado (envíos de correspondencia o encomiendas) y en las características básicas del producto. Las características básicas de las encomiendas incluyen el seguimiento, la responsabilidad y la firma en el momento de la entrega. En general, para la aduana la determinación de las tasas y los derechos es la misma para un pequeño paquete que para una encomienda. Sin embargo, el rotulado postal de los envíos, el tratamiento que les dan los operadores designados y la remuneración entre operadores designados difieren según se trate de un pequeño paquete o de una encomienda. En el cuadro que figura a continuación se dan algunas indicaciones.

	<i>Pequeño paquete</i>	<i>Encomienda</i>
Base reglamentaria	Reglamento del Convenio – (Reglamento relativo a Envíos de Correspondencia)	Reglamento del Convenio – (Reglamento relativo a Encomiendas Postales)
Declaración de aduana	CN 22 o CN 23 facultativo	CN 23 (puede formar parte de un juego de fórmulas CP 72)
Peso	De 0 a 2 kilogramos	De 0 a 20 kilogramos (o a 30 kg facultativo)
Remuneración entre Correos	Gastos terminales	Cuotas-parte territoriales de llegada
Documento de expedición/Etiqueta de envase	Hoja de aviso CN 31/etiquetas de envase CN 34, CN 35 o CN 36	Hoja de ruta CP 87/etiquetas de despacho CP 83, CP 84 o CP 85
Identificador con código de barras	Es obligatorio utilizar un identificador de envío único con código de barras conforme a la norma técnica S10 de la UPU para el intercambio de información electrónica anticipada (más adelante se ofrece información sobre la información electrónica anticipada)	Es obligatorio utilizar un identificador de envío único con código de barras conforme a la norma técnica S10 de la UPU. El identificador puede colocarse por separado o estar integrado en la fórmula CN 23

2.3 Productos y servicios relacionados con el transporte

Hay algunos productos y servicios que se denominan servicios suplementarios. Algunos servicios suplementarios son obligatorios. Otros son facultativos y se prestan a discreción del operador designado de origen, mientras que hay otros que son también facultativos, pero requieren para su prestación un acuerdo entre el operador designado de origen y el operador designado de destino.

Algunos productos están relacionados con el transporte y su presencia debe indicarse en las etiquetas o en las facturas de entrega; por ejemplo, los envíos certificados, los envíos con valor declarado y los envíos con seguimiento.

3. Definición de términos y descripción general de los envíos postales, los envases, los despachos y las expediciones

Esta sección tiene por objeto ayudar al personal de los operadores designados a familiarizarse con los elementos clave del transporte. Se presta especial atención a la expedición, que se utiliza solo para el transporte.

Las operaciones postales comprenden generalmente los elementos jerárquicos siguientes:²

- Envío postal: carta, tarjeta postal, pequeño paquete de envíos de correspondencia, saca M de envíos de correspondencia, encomienda, envío EMS, etc. Los envíos rastreables llevan un identificador único del envío. La norma S10 es la norma técnica de la UPU utilizada para los identificadores que se colocan en los envíos que pueden ser objeto de seguimiento (p. ej., envíos certificados, envíos de correspondencia con valor declarado o por expreso, encomiendas y envíos EMS).³
Debe tenerse en cuenta que un pequeño paquete ordinario que contenga mercaderías también lleva un código de barras S10 utilizado para vincular la información del envío con el envase que lo contiene y no con fines de seguimiento y localización para los clientes.
- Envase postal: unidad de un despacho. El envase postal es generalmente una saca o una bandeja que contiene envíos postales. Lleva un identificador de envase con código de barras de 29 caracteres. Los envases postales son los elementos físicos tratados por transportistas. El identificador del envase es utilizado por los transportistas y por los operadores designados. La norma técnica de la UPU que se utiliza para el identificador del envase es la norma S9.

² En la UPU, el empleo de la terminología referente a los envíos, los envases, los despachos, las series de despachos y las expediciones («consignment» en inglés) puede ser incoherente. En la presente Guía, la terminología se utiliza tal como aquí se describe.

³ Las normas de la UPU (las normas técnicas y las referentes a los intercambios de mensajes) pueden adquirirse (suscripción o ejemplar individual) a través del sitio web de la Unión Postal Universal en la siguiente dirección: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Standards.

- Despacho postal: cada envase postal es un elemento de un despacho postal y lleva un identificador de despacho normalizado de 20 caracteres. El identificador del despacho también forma parte del identificador de envase de 29 caracteres. La norma técnica de la UPU que se utiliza para el identificador del despacho es la norma S8.
- Serie de despachos postales: los despachos postales se numeran en forma secuencial dentro de una serie de despachos establecida entre la oficina de cambio de origen y la oficina de cambio de destino. La serie de despachos consta de 15 caracteres y también forma parte del identificador de los envases.
- Expedición postal: los envases postales se incluyen en expediciones para su transporte. Una expedición está constituida por envases asignados a un transporte específico, independientemente del despacho (o de los despachos) al que pertenecen los envases.

El principio de los despachos postales constituye la base de todas las operaciones y de la contabilidad entre operadores designados. En su forma más simple, puede describirse de la manera siguiente:

Cada despacho enviado desde una oficina de cambio de origen a una oficina de cambio de destino para cada clase de correo (y, dado el caso, cada subclase) se numera en forma secuencial, reiniciándose la numeración con el primer despacho de cada año calendario. Se trata del «número de despacho».

Cada despacho está acompañado de una hoja de aviso o de una hoja de ruta impresa que contiene indicaciones sobre el despacho en cuanto a la cantidad de envases, el peso, etc. Los operadores designados pueden convenir bilateral o multilateralmente que los despachos (cartas o encomiendas) que intercambien no necesiten ir acompañados de una hoja de aviso o de una hoja de ruta en soporte papel, puesto que el mensaje PREDES 2.1 proporciona información similar por vía electrónica. Para el primer despacho del año calendario, también se indica en la hoja de aviso o en la hoja de ruta el número del último despacho del año calendario anterior. La hoja de aviso o la hoja de ruta se coloca dentro de uno de los envases del despacho, generalmente el último envase del despacho.

Las oficinas de cambio de destino clasifican las hojas de aviso y las hojas de ruta siguiendo el orden de los números de despacho para cada oficina de cambio de origen y cada producto. De este modo, es posible detectar inmediatamente un despacho faltante al recibir el despacho siguiente.

A título de ejemplo, si la oficina de cambio de Montreal (Canadá) recibe el despacho de envíos de correspondencia prioritarios nº 0123 de 2012 proveniente de la oficina de cambio de Zúrich (Suiza), pero no ha recibido el despacho nº 0122, puede saber inmediatamente que este último se ha perdido. Por consiguiente, puede crear un boletín de verificación para que la oficina de cambio de Zúrich comience las investigaciones.

Asimismo, un despacho puede estar constituido por un solo envase (p. ej., una saca o una bandeja) o varios envases, en función del volumen de correo. Sin embargo, los envases individuales de un despacho no siempre permanecen juntos a lo largo de la cadena logística. La hoja de aviso o la hoja de ruta también indica la cantidad de envases expedidos. De este modo, es posible verificar en destino no solo que se ha recibido el despacho, sino también que se ha recibido cada uno de los envases que lo componen. Evidentemente, es de suma importancia que la oficina de cambio de destino reciba la hoja de aviso o la hoja de ruta. En la etiqueta del envase que contiene la hoja de aviso o la hoja de ruta se anota en forma bien visible la letra «F» (correspondiente a «fórmulas»). Este envase se denomina a menudo «saca F».

3.1 Series de despachos

Los despachos postales se numeran en forma secuencial por series de despachos. La serie de despachos consta de 15 caracteres:

- Seis caracteres para el código del centro de tratamiento del correo internacional (CTCI) de la oficina de cambio de origen.
- Seis caracteres para el código del CTCI de la oficina de cambio de destino.
- Un carácter para la categoría de correo (A, B, C o, facultativamente, D).
- Dos caracteres para la subclase de correo. El primero corresponde a la clase de correo (U, C, E o T) y el segundo se utiliza para distinguir las diferentes series de despachos dentro de la clase de correo.

Nota: la asociación de la categoría de correo con la subclase de correo a nivel del despacho constituye el «tipo de despacho» de tres caracteres. Un ejemplo de serie de despachos sería CAYMQACHZRHBAUN:

- CAYMQA corresponde a MONTREAL, siendo el operador designado *Canada Post* (lista de códigos 108⁴).
- CHZRHBA corresponde a ZURICH 1, siendo el operador designado *La Poste Suisse* (lista de códigos 108).
- La letra «A» indica «*Airmail or Priority mail*» (correo-avión o correo prioritario) (lista de códigos 115).
- «UN» corresponde a «*LETTERS – LC/AO*» (cartas – LC/AO) (lista de códigos 117).

Otro ejemplo de serie de despachos sería: CAYMQACHZRHBAUL. Esta serie de despachos contiene correo «*LETTERS – LC*».

La coexistencia de dos series de despachos para los envíos de correspondencia prioritarios de MONTREAL a ZURICH 1 indica que existen motivos para que haya dos series. De lo contrario, habría una sola serie de despachos.

La serie de despachos es un elemento importante para todos los aspectos operativos y de contabilidad y está definida en los artículos 17-120 y 17-223 del Reglamento del Convenio. La expresión se utiliza en el *International Postal System* (IPS), así como en la hoja de aviso CN 31 y en la hoja de ruta CP 87 creadas por las versiones más recientes de IPS, aunque todavía no aparece en los modelos de fórmulas de la UPU.

3.2 Despacho

Dentro de cada serie de despachos se crean despachos individuales, cada uno de los cuales lleva un identificador de despacho único. La norma técnica S8 de la UPU define el identificador de despacho postal, que consta de 20 caracteres:

- Quince caracteres para la serie de despachos.
- Un carácter para el año del despacho («2» corresponde a 1992, 2002, 2012, 2022, etc.).
- Cuatro caracteres para el número del despacho, asignado en forma secuencial.

Un despacho puede estar compuesto por uno o varios envases, en función del volumen de correo expedido al mismo tiempo.

3.3 Envase

Cada envase de un despacho lleva un identificador de envase. La norma técnica S9 de la UPU define el identificador de envase postal, que consta de 29 caracteres:

- Veinte caracteres corresponden al identificador del despacho.
- Tres caracteres para el número de orden del envase.
- Un carácter para el indicador del envase que lleva el número más alto.
- Un carácter para el indicador de envíos certificados/con valor declarado.
- Cuatro caracteres para el peso del envase.

El identificador del envase de 29 caracteres se presenta en forma de código de barras (simbología de código 128) en las etiquetas de los envases. Este identificador es el que es creado por las oficinas de cambio de origen y escaneado por los operadores designados de tránsito y de destino y por los transportistas tales como las compañías aéreas.

Cuando se escanea el identificador de un envase, se capturan automáticamente el identificador del despacho y la serie de despachos. De este modo, con una sola lectura se capturan la oficina de cambio de origen y la oficina de cambio de destino, la categoría de correo, la clase y la subclase de correo, los indicadores que permiten determinar si se trata del envase que lleva el número más alto dentro del despacho y si contiene envíos certificados o con valor declarado, así como el peso bruto.

⁴ Las listas de códigos correspondientes a las normas de la UPU están disponibles en el sitio web de la UPU en la siguiente dirección: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Standards.

3.4 Relación entre el identificador del envase, el identificador del despacho, la serie de despachos y el tipo de despacho

Nombre de la entidad y ejemplo				Nombre del elemento		Referencia UPU o definición del contenido		Posición Longitud – Formato		Ejemplo	
Identificador de envase S9 DEFRAANLAMSAAUN40027002000258	Identificador de despacho S8 DEFRAANLAMSAAUN40027	Serie de despachos DEFRAANLAMSAAUN		CTCI de origen – código		Los CTCI de origen y de destino deben figurar en la lista de códigos 108 de la UPU		1–6 6 – alfabético		DEFRAA	
				CTCI de destino – código				7–12 6 – alfabético		NLAMSA	
			Tipo de despacho AUN	Código para la categoría de correo		El código para la categoría de correo debe figurar en la lista de códigos 115 de la UPU.		13 1 – alfabético		A	
				Código para la subclase de correo (a nivel del despacho)	Código para la clase de correo	El código para la subclase de correo debe figurar en la lista de códigos 117 de la UPU (el primer carácter de la subclase de correo corresponde al código de la clase de correo definido en la lista de códigos 116).		14–15 2 – alfabético (excepto si por acuerdo bilateral se ha convenido que sea alfanumérico)		UN	
	Segundo carácter para la subclase de correo										
				Año del despacho		Último dígito del año calendario (p. ej., 4 para 1994, 2004, 2014, 2024) Para cada serie de despachos, se ajusta el año del despacho para el primer despacho del año calendario y sigue siendo el mismo para todos los despachos subsiguientes de ese año.		16 1 – numérico		4	
				Número del despacho		Numérico (0001–9999). Para cada serie de despachos, se reinicia el número de despacho (normalmente en 0001) para el primer despacho del año calendario y se aumenta en una unidad para cada despacho subsiguiente enviado durante ese año.		17–20 4 – numérico		0027	
				Número de orden del envase		Numérico (001–999). Se trata del número del envase dentro del despacho		21–23 3 – numérico		002	
				Indicador del envase que lleva el número más alto (excepto si se ha convenido otra cosa por acuerdo bilateral)		0 – No El envase no es el que lleva el número más alto dentro del despacho 1 – Sí El envase es el que lleva el número más alto dentro del despacho 9 – El código de barras no contiene ninguna información		24 1 – numérico		0	
				Indicador de envío certificado/con valor declarado (excepto si se ha convenido otra cosa por acuerdo bilateral)		0 – No El envase no contiene envíos certificados y/o con valor declarado 1 – Sí El envase contiene envíos certificados y/o con valor declarado 9 – El código de barras no contiene ninguna información		25 1 – numérico		0	
Peso del envase				Peso bruto al décimo de kilogramo. No se incluyen decimales (si el peso es superior a 999,8 kg, se anota el valor 9999)		26–29 4 – numérico		0258			
29 caracteres		20 caracteres		15 caracteres		3 caracteres					

3.5 Expedición («consignment»)

En la versión inglesa del Reglamento del Convenio de la UPU, el término «*consignment*» se utiliza en dos contextos diferentes: en uno designa un producto postal facultativo (ver el art. 18-005 referente al servicio de consolidación «*Consignment*») y en el otro (traducido en español por «expedición») se refiere al transporte (ver el art. 17-007). En algunos documentos los términos «envío» y «expedición» se emplean indistintamente. En la presente Guía se utiliza el término «expedición» en el sentido del artículo 17-007.

Como ya se ha señalado, es posible que los envases de un despacho no permanezcan juntos durante el encaminamiento. También es posible que no sean encaminados por la misma modalidad de transporte prevista al crearse el despacho. Envases pertenecientes a diferentes despachos pueden ser encaminados por un transporte específico. Un operador designado puede recibir envases creados por otro operador designado y reencaminarlos junto con sus propios envases (esto se denomina «tránsito en despachos cerrados»).

Una expedición se compone de los envases asignados a un transporte especial (p. ej., vuelo, aeropuerto de origen y destino, fecha), independientemente del despacho (o de los despachos) al que pertenecen.

Mientras que un despacho se define por lo general por medio de una hoja de aviso o de una hoja de ruta (fórmulas CN 31, CN 32 y CP 87), una expedición se define por medio de una factura de entrega (fórmulas CN 37, CN 38, CN 41 y CN 47) o su equivalente electrónico.

La expedición se utiliza, en el marco del transporte, tanto para el control operativo como para la contabilidad entre el operador designado y el transportista.

Desde el punto de vista operativo, la expedición permite desplazar los envases entre un CTCI de origen que actúa como simple centro de tratamiento del correo y un CTCI de destino que actúa de la misma manera, generalmente a través de un transportista.

Desde el punto de vista de la contabilidad, la expedición constituye la base para el pago entre el operador designado de origen de la expedición y el transportista (p. ej., una compañía aérea).

La norma técnica S32 de la UPU define el identificador de la expedición, que puede tener hasta 12 caracteres:

- Dos caracteres para el código ISO del país.
- Hasta 10 caracteres para el identificador único de la expedición, estructurado en función de las especificaciones nacionales.

Es importante tener en cuenta la diferencia entre el «identificador del despacho» y el «identificador de la expedición». El identificador del despacho es un componente del identificador del envase. Por consiguiente, se puede identificar inmediatamente el despacho al que pertenece un envase. En cambio, el identificador de la expedición no es un componente del identificador del envase. Por lo tanto, a partir del identificador del envase o de la información consignada en la etiqueta del envase no es posible determinar a qué expedición pertenece el envase. Además, un envase puede formar parte de más de una expedición durante su transporte desde la oficina de cambio de origen a la oficina de cambio de destino (p. ej., en tránsito en despachos cerrados).

Las facturas de entrega (CN 37, CN 38, CN 41 y CN 47) son fórmulas de la UPU que suministran información sobre las expediciones. El dato «nº de serie» es el equivalente del identificador de la expedición. De acuerdo con las normas relativas a los intercambios de mensajes para el intercambio electrónico de datos (EDI), la expedición está cubierta por el mensaje PRECON, que es enviado al operador designado de destino, y por el mensaje CARDIT, que es enviado al transportista.

Las expediciones (las facturas de entrega o los mensajes CARDIT) son muy importantes para los transportistas, ya que permiten definir los envíos como correo y, por consiguiente, como sujetos al despacho de aduanas aplicable a los envíos postales. 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 al operador designado de destino para efectuar el despacho de aduanas de los envíos postales.

Despacho y expedición

Un despacho es un conjunto de envases que tienen el mismo identificador de despacho. Por lo tanto, todos los envases de un despacho comparten las características definidas en el identificador del despacho: mismo origen, mismo destino, misma categoría de correo, misma clase y subclase y mismo número de despacho para el año calendario. El despacho puede contener uno o varios envases. Las fórmulas de la UPU, a saber, las hojas de aviso CN 31/CN 32 y la hoja de ruta CP 87, contienen la información que describe el despacho. En un sistema automatizado, el mensaje PREDES contiene la información que describe el despacho, así como las etiquetas de los envases.

Una expedición es algo bastante diferente. Es posible que los envases individuales de un despacho no permanezcan juntos a lo largo de todo el encaminamiento. Pueden ser separados en cualquier punto de la cadena logística. Una expedición es una lista de los envases asignados a un transporte específico. Por lo tanto, una expedición puede contener todos los envases de un despacho o solo algunos. También puede contener envases que forman parte de más de un despacho. Además, puede contener envases creados por más de un operador designado. Las fórmulas de la UPU, a saber, las facturas de entrega CN 37, CN 38, CN 41 y CN 47, respectivamente para el correo de superficie, el correo-avión, los despachos de superficie transportados por vía aérea (S.A.L.) y los envases vacíos, contienen información que describe la expedición. En un sistema automatizado, los mensajes PRECON y CARDIT contienen información que describe la expedición.

3.6 Centros de tratamiento del correo internacional

La presente sección tiene por objeto ayudar al personal de los operadores designados a familiarizarse con el funcionamiento de los CTCL. Para efectuar la gestión del transporte, es necesario conocer bien los principios referentes a los CTCL. Un CTCL puede ser una oficina de cambio, un simple centro de tratamiento del correo o ambos.

Oficinas de cambio

Uno de los principios clave para el tratamiento del correo internacional es que los operadores designados de los Países miembros de la UPU establezcan oficinas de cambio por las que debe pasar todo el correo de salida y de llegada. De hecho, el correo internacional intercambiado entre los países se mueve entre oficinas de cambio. Los operadores designados capacitan y preparan al personal de las oficinas de cambio para que «internacionalicen» el correo de salida en función de las normas y los reglamentos y para que «interioricen», en la medida de lo posible, el correo de llegada sobre la base de sus propios productos y procesos. En un país grande, un operador designado puede tener una sola oficina de cambio o varias. La cantidad de oficinas de cambio es siempre mucho menor que la cantidad de instalaciones postales que tratan el correo nacional. El trabajo efectuado en una oficina de cambio es normalmente bastante especializado y diferente del que se realiza en una oficina donde se procesa el correo interno.

Oficina de cambio y centro de tratamiento del correo

De acuerdo con las reglas, una oficina de cambio crea y recibe despachos. Por consiguiente, también formula y recibe las hojas de aviso o las hojas de ruta (CN 31, CN 32, CP 87), o el equivalente para los envíos EMS, así como los envases. Para el correo de llegada, la oficina de cambio abre los envases. Una oficina de cambio crea y recibe mensajes PREDES y RESDES⁵.

Un centro de tratamiento crea y recibe expediciones. Por consiguiente, formula y recibe facturas de entrega CN 37, CN 38, CN 41 y CN 47. La expresión «centro de tratamiento» es una expresión que se utiliza en las normas. No se utiliza en el Reglamento del Convenio de la UPU.

Por lo general, un CTCL es tanto una oficina de cambio como un centro de tratamiento del correo. Sin embargo, si una oficina de cambio crea despachos (y por consiguiente envases) y los encamina hacia otra oficina a fin de consolidarlos para el transporte (p. ej., en un vuelo), entonces el CTCL es una oficina de cambio, pero no un centro de tratamiento.

Un CTCL para el correo de salida (exportación) que funcione únicamente como centro de tratamiento recibe los envases creados por las oficinas de cambio, los registra en una factura de entrega y se ocupa de su transmisión al transportista (p. ej., compañía aérea). Un CTCL para el correo de llegada (importación) que funcione únicamente como centro de tratamiento recibe los envases del transportista, confirma su recepción y los reencamina hacia una oficina de cambio donde serán abiertos o reencaminados en otra expedición.

Ejemplo de CTCL que funciona únicamente como simple centro de tratamiento: GBLGWA GATWICK AMU. Este CTCL se ocupa de la transmisión entre el transportista y el operador designado, creando y recibiendo expediciones. No crea envases postales y, por consiguiente, no es una oficina de cambio.

Registro de los centros de tratamiento del correo internacional

Por motivos contables y operativos, es fundamental que los CTCL estén identificados sin ambigüedad en todas las comunicaciones entre las organizaciones postales encargadas del tratamiento del correo y que todas las partes que intervienen sepan qué categorías y clases de correo pueden ser tratadas en los diferentes CTCL.

⁵ El mensaje PREDES es un equivalente electrónico de las hojas de aviso/hojas de ruta, las etiquetas de envase y la lista de envíos rastreables. El mensaje RESDES es la confirmación electrónica del tratamiento del envase en destino. Más adelante se da explicación más detallada con respecto a estos mensajes.

Para satisfacer esta necesidad, la UPU creó un mecanismo de identificación única de los CTCl y un procedimiento de registro y publicación de sus capacidades en materia de tratamiento. La norma S34 define la estructura del código de identificación utilizado y establece los procedimientos de asignación de códigos, así como los procedimientos de registro, actualización y publicación de los datos referentes a los CTCl.

La lista completa de los CTCl registrados se publica en la Lista de Códigos 108 de la UPU (Sistema electrónico de gestión de las listas de códigos referentes a las normas), disponible en la sección «Standards» del sitio web de la UPU (www.upu.int).

Todos los CTCl están registrados, cada uno con un código específico de seis caracteres. Los CTCl también han evolucionado y en muchos casos han pasado de ser entidades físicas (tales como edificios) a ser entidades lógicas.

Los CTCl registrados figuran en la lista de códigos 108. La estructura del código CTCl, tal como está definida en la norma S34 de la UPU, se presenta de la manera siguiente:

- Los caracteres 1 a 5 corresponden al LOCODE/ONU de la ubicación del CTCl, correspondiendo los caracteres 1 y 2 al código ISO del país.
- El carácter 6 es un calificador que permite obtener más de un código CTCl a partir de un mismo LOCODE/ONU.

Las listas de los códigos de CTCl están disponibles en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Standards).

Los CTCl se publican en tres listas de códigos en formato de texto: la lista 108 (códigos de CTCl, oficinas abiertas), la lista 108c (códigos de CTCl, lista completa (códigos de CTCl abiertos y cerrados)) y la lista de referencia 108d (direcciones de CTCl). Estas listas de códigos de la UPU se basan directamente en la norma S34 de la UPU. Debe tenerse en cuenta que la lista de códigos 108c contiene códigos cuyo registro ha expirado y no de oficinas cerradas. Si un atributo de CTCl cambia, el registro anterior con los atributos antiguos figurará todavía en la lista 108c. Es posible que la oficina en sí no esté cerrada.

Especificaciones de los centros de tratamiento del correo internacional

Los CTCl se registran con varias especificaciones:

- Nombre del CTCl (12 y 35 caracteres).
- Código del operador designado.
- Nombre del operador designado (12 y 35 caracteres).
- Dirección física.
- Información de contacto.
- Función: oficina de cambio, simple centro de tratamiento o ambos.
- Flujos de correo: importación, exportación o tránsito o cualquier combinación de los tres.
- Categorías de correo de llegada: códigos de las categorías A, B, C y D (o cualquier combinación de esos valores) sobre la base de la lista de códigos 115.
- Categorías de correo de salida: códigos de las categorías A, B, C y D (o cualquier combinación de esos valores) sobre la base de la lista de códigos 115.
- Clases de correo de llegada: códigos de las clases de correo U, C, E y T (o cualquier combinación de esos valores) sobre la base de la lista de códigos 116.
- Clases de correo de salida: códigos de las clases de correo U, C, E y T (o cualquier combinación de esos valores) sobre la base de la lista de códigos 116.
- Indicador para algunos establecimientos especiales: oficina de cambio extraterritorial (OCE), unidad militar.
- Indicador de acuerdo bilateral.
- Restricciones especiales.

Uno de los objetivos principales de la lista de códigos 108 es indicar el registro de los CTCl e identificar a los operadores designados.

Operador designado del centro de tratamiento del correo internacional

Es importante tener en cuenta que a partir del código CTCI no es posible determinar el operador designado de un CTCI o el País miembro de la UPU. A título de ejemplo, USLAX es un CTCI situado en Los Ángeles (Estados Unidos de América), pero el CTCI no es operado por el Servicio Postal de Estados Unidos de América. Se trata de una OCE operada por *Deutsche Post* (Alemania).

Un CTCI puede ser una OCE, es decir, una oficina o centro operado por un operador designado o vinculado a este en el territorio de otro país. Los operadores designados establecen las OCE con fines comerciales para desarrollar su actividad en mercados fuera de su territorio nacional (resolución C 6/2012 del Congreso).

Las políticas nacionales sobre las OCE varían de un País miembro de la UPU a otro y pueden consultarse en el sitio web de la UPU ([www.upu.int/en/Members-Centre/Polices-Regulation/Extra-Territorial-Offices-of-Exchange-\(ETOEs\)](http://www.upu.int/en/Members-Centre/Polices-Regulation/Extra-Territorial-Offices-of-Exchange-(ETOEs))). Cabe destacar que, dado que las oficinas militares no se establecen con fines comerciales, no se clasifican como OCE, aunque se encuentren en el territorio de otro país.

El operador designado de un CTCI solo puede determinarse refiriéndose a la lista de códigos 108. Los operadores designados deben verificar y confirmar periódicamente que sus CTCI corresponden correctamente a sus operaciones. Los operadores designados de destino definen si un CTCI recibe todas las clases de correo o solo algunas de ellas. Los operadores designados también deben comprobar las listas para asegurarse de que utilizan CTCI de destino válidos y correctos.

Los cambios funcionales en los CTCI suelen ser anunciados por los operadores designados mediante circulares de la Oficina Internacional. Los usuarios también pueden suscribirse a las actualizaciones de las listas de códigos a través del formulario de solicitud de listas de distribución de correo disponible en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Standards).

Entidad física o lógica

Un CTCI no es necesariamente una entidad física, tal como un edificio. Ha evolucionado para transformarse más bien en una entidad lógica. Por consiguiente, puede haber varios CTCI no solo dentro de una misma zona LOCODE/ONU, sino también dentro del mismo edificio. Asimismo, las actividades de un solo CTCI pueden llevarse a cabo en más de un edificio.

El carácter número seis de los códigos CTCI es el calificador. Se utiliza para manejar estas situaciones.

3.7 Categoría de correo/clase de correo/subclase de correo/año del despacho/número del despacho

Esta sección tiene por objeto ayudar al personal de los operadores designados a familiarizarse con los elementos que componen el identificador del envase.

Categoría de correo

La expresión «categoría de correo» es una expresión que se utiliza en las normas de la UPU. No está (todavía) bien definida en el Reglamento del Convenio de la UPU, pero está estrechamente relacionada con las casillas que figuran en las hojas de aviso CN 31 y CN 32 y la hoja de ruta CP 87.

Es importante tener en cuenta que, en el Reglamento del Convenio, la expresión «correo-avión» no designa necesariamente una modalidad de transporte, sino más bien un producto. Esto a menudo da lugar a confusión. En una época, los Reglamentos de la UPU designaban el «correo-avión» como correo prioritario. Sin embargo, entre países muy cercanos, puede resultar más rápido utilizar el transporte por vía de superficie. Muchos países siguen denominando «correo-avión» su producto más rápido de envíos de correspondencia o de encomiendas internacionales en sus transacciones con sus clientes, aunque algunas veces ese correo es transportado por vía de superficie.

En las normas de la UPU, la categoría de correo está definida en la lista de códigos 115, de la manera siguiente:

- A – *Airmail or priority mail* (correo-avión o prioritario).
- B – *S.A.L. mail/non-priority mail* (correo S.A.L./correo no prioritario).
- C – *Surface mail/non-priority mail* (correo de superficie/correo no prioritario).
- D – *Priority mail sent by surface transportation* (código facultativo) (correo prioritario expedido por vía de superficie).

La categoría B corresponde al correo S.A.L. (que significa «*surface air-lifted*», es decir, correo de superficie transportado por vía aérea). El correo S.A.L. puede constituirse de diferentes maneras. Un operador designado de origen puede considerar que el transporte por vía de superficie no es viable para su correo no prioritario y decidir utilizar el transporte por vía aérea con prioridad reducida para algunos destinos o para todos los destinos. Esto se basa generalmente en un contrato suscrito entre el operador designado y la compañía aérea, y normalmente una compañía aérea efectúa el transporte en siete a catorce días. Debe haber un tiempo mínimo para que los volúmenes de correo prioritario no disminuyan a causa del correo S.A.L.

Otra manera en que los operadores designados de origen pueden implementar el producto S.A.L. es ofrecer un producto separado situado entre el correo-avión/prioritario tradicional y el correo de superficie/no prioritario. Esta solución permite ofrecer a los clientes tres niveles de servicio en lugar de dos.

Para el operador designado de destino, el correo S.A.L. de llegada es el equivalente al correo de superficie de llegada en lo que respecta a la prioridad y a la remuneración.

La categoría de correo C (correo de superficie/correo no prioritario) se expide por vía de superficie, es decir, por vía marítima o por vía terrestre o una combinación de ambas.

La categoría D puede utilizarse para el correo prioritario enviado por vía de superficie, pero generalmente es preferible utilizar la categoría A para el correo prioritario, tanto si es transportado por vía aérea como por vía de superficie. Se puede utilizar la categoría D si, en virtud de un acuerdo bilateral, la remuneración entre operadores designados aplicable al correo prioritario expedido por vía aérea difiere de la aplicable al correo expedido por vía de superficie.

Clase de correo

Las clases de correo están definidas en la lista de códigos 116, de la manera siguiente:

- U – *Letters (LC/AO)* (cartas).
- C – *Parcels (CP)* (encomiendas).
- E – EMS.
- T – *Empty receptacles* (envases vacíos).

En este contexto, «*letters (LC/AO)*» se utiliza como sinónimo de envíos de correspondencia. «LC/AO» es una abreviatura de la expresión francesa «*lettres et cartes postales/autres objets*» (cartas y tarjetas postales/otros objetos). «*Parcels (CP)*» es un sinónimo de «encomiendas postales». «CP» es la abreviatura de la expresión francesa «*colis postaux*» (encomiendas postales). «*Empty receptacles*» (envases vacíos) se refiere normalmente a la devolución de sacas vacías, pero también puede incluir la devolución de otro material, tal como bandejas o contenedores.

Subclase de correo

La subclase de correo está representada por un código de dos caracteres, el primero de los cuales corresponde a la clase de correo. En su forma más simple y más utilizada, el segundo carácter es una «N», que corresponde a «normal».

Cuando entre dos oficinas de cambio existe una serie de despachos única para una categoría y una clase de correo determinadas, se aplica la «N».

Por ejemplo, si hay una sola serie de despachos para los envíos de correspondencia prioritarios, el código de la subclase de correo es UN y el tipo de despacho es AUN. Del mismo modo, si hay una sola serie de despachos para las encomiendas postales expedidas como envíos de superficie/no prioritarios, el código de la subclase de correo es CN y el tipo de despacho es CCN.

Sin embargo, puede ser necesario que haya más de una serie de despachos dentro de una clase de correo entre una oficina de cambio de origen y una oficina de cambio de destino. Por ejemplo, los envíos certificados normalmente se incluyen junto con los envíos sin certificar en la misma serie de despachos de envíos de correspondencia. Pero un operador designado de origen puede decidir crear una serie de despachos separada que contenga exclusivamente envíos certificados. Entonces tendrá una serie de despachos para la subclase de correo UN (tipo de despacho AUN) y otra para la subclase de correo UR (tipo de despacho AUR).

El EMS constituye un buen ejemplo de servicio en el que se utilizan comúnmente códigos de subclase de correo múltiples. Si los operadores designados de origen separan los documentos EMS de las mercaderías, esto se hace normalmente a nivel de las series de despachos, utilizando los códigos ED y EM (tipos de despachos AED y AEM). Si los documentos y las mercaderías están mezclados, entonces el código de la subclase de correo es EN (tipo de despacho AEN).

Algunos códigos de subclases de correo se crean para tener en cuenta acuerdos bilaterales. Por ejemplo, la subclase de correo CE se utiliza exclusivamente para las encomiendas de *European Parcels Group* (EPG) (una red de intercambio de encomiendas creada sobre una base multilateral que tiene condiciones de remuneración diferentes de las que se aplican a las encomiendas normales de la UPU).

Códigos de subclase de correo a nivel del despacho y códigos de subclase de correo a nivel del envase⁶

Según las normas de la UPU, los códigos de subclase de correo pueden utilizarse a nivel del despacho, a nivel del envase e incluso a nivel del envío. El identificador del envase presenta el código de la subclase de correo solo a nivel del despacho. Por lo tanto, todos los envases de un despacho tienen el mismo identificador de despacho.

Por ejemplo, un despacho creado para la subclase de correo UN puede contener un envase de la subclase de correo UM (indicando que se trata de una saca M). En este caso, los caracteres «UN» figurarían en el código de barras del identificador del envase, que figura en la etiqueta del envase (en las posiciones 14 y 15 del identificador de 29 caracteres) y en el identificador de envase de todos los envases en mensajes tales como los mensajes PREDES. El código de subclase de correo UM figuraría en el mensaje PREDES en la clase de envase, que es un elemento de dato diferente en el mensaje PREDES.

Los códigos de las subclases de correo a nivel del despacho tienen generalmente un conjunto específico de códigos de subclases a nivel del envase (la clase del envase) que son lógicos a nivel operativo. A título de ejemplo, es ilógico que un despacho de la subclase UM contenga un envase de la subclase UN.

En mensajes tales como los mensajes PREDES, la subclase de correo que representa la clase de envase debería incluirse solo si la clase de envase no es la misma que la subclase de correo a nivel del despacho y solo si se autoriza la combinación de los códigos de subclase de correo a nivel del despacho y a nivel del envase, sobre la base de la lista de códigos 117a correspondiente a las combinaciones permitidas.

La utilización correcta de los códigos de las subclases de correo, junto con las categorías de tratamiento, a nivel del despacho y a nivel del envase, es una de las dificultades más grandes para muchos operadores designados.

Año del despacho

El identificador del despacho contiene un carácter para el año del despacho.

Las normas (y el Reglamento) de la UPU no definen con precisión la fecha del despacho, o por extensión el año del despacho. Algunos operadores designados definen estos elementos en función de la fecha de cierre del despacho, otros en función de la fecha de creación del envase y otros en función de la fecha de salida del primer transporte previsto. Se considera que la mejor práctica consiste en establecer el año del despacho en función de la fecha del primer transporte previsto. Esto permite evitar el problema de que algunos envases del despacho se creen el año N y otros el año N + 1. Sin embargo, significa que la fecha del primer transporte previsto debe conocerse (y debe haber sido ingresada en el sistema) cuando se crea el primer envase. También significa que un despacho cerrado el 31 de diciembre puede llevar el número de despacho 0001.

Número del despacho

Para cada serie de despachos, se reinicia el número del despacho (normalmente en 0001) para el primer despacho del año calendario. Sin embargo, el operador designado de origen puede comenzar por otro número si existen para ello motivos de carácter operativo. Por ejemplo, en el caso de series de despachos múltiples para la misma categoría y la misma clase de correo (pero no subclase), el operador designado de origen puede elegir comenzar una serie de despachos para el tipo de despachos AUN en 0001 y otra para el tipo de despachos AUL en 1001 a fin de que las etiquetas de los envases de ambas series de despachos sean más fáciles de diferenciar. De lo contrario, es posible que dos etiquetas de envase de despachos diferentes sean muy similares (siendo la única diferencia el carácter 15 del identificador del envase) y, por consiguiente, difíciles de distinguir para el operador designado de destino. Algunos operadores designados también eligen asociar el primer carácter del número del despacho a una oficina de cambio de origen específica.

⁶ El «nivel del despacho» se refiere a todos los envases de un despacho que presentan el mismo valor y el «nivel del envase» se refiere a los envases individuales que presentan valores diferentes.

Cuando un operador designado de origen inicia el número de despacho de una serie de despachos con un número distinto de 0001, debe asegurarse de que existan suficientes números de despacho disponibles para el año calendario, de modo que la numeración de los despachos aumente en forma lógica a lo largo de todo el año calendario. Utilizar el primer carácter para ayudar a identificar la serie de despachos limita la cantidad de despachos de un año a 999.

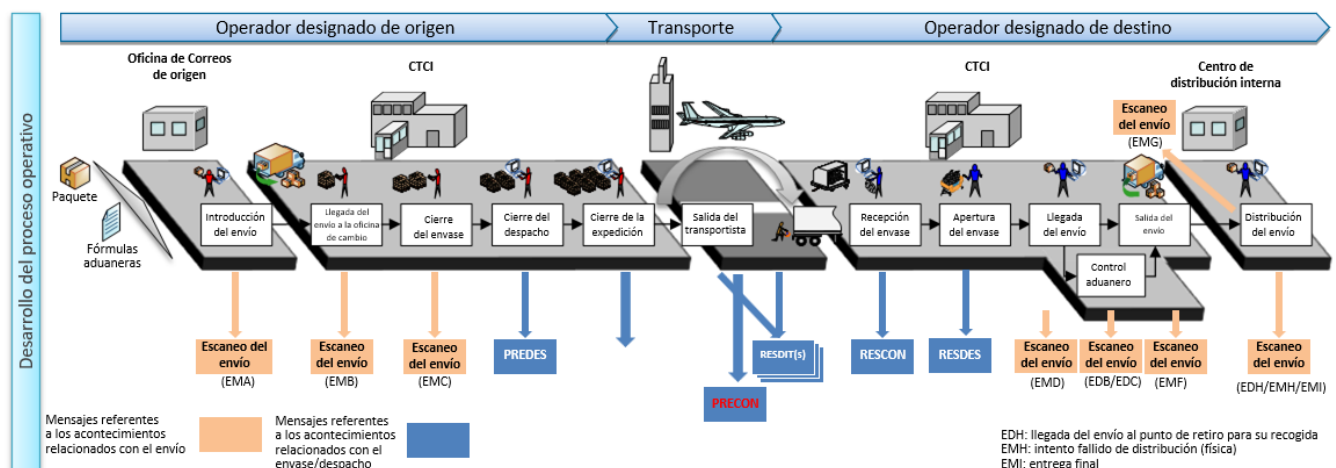
Además, la hoja de aviso o la hoja de ruta para el primer despacho del año calendario contiene el número de despacho del último despacho del año calendario anterior. Esto permite al operador designado de destino asegurarse de que se han recibido todos los despachos, aunque la numeración se reinicie al cambiar de año.

El mensaje PREDES, que está relacionado con la hoja de aviso o la hoja de ruta, también presenta esta característica. De este modo, el primer mensaje PREDES para cada serie de despachos del año calendario presenta, como elemento de dato suplementario, el número del último despacho del año calendario anterior.

Lo ideal sería diseñar los sistemas automatizados de modo que no exista interrupción en la numeración de los despachos. El Reglamento actual, basado en una numeración manual de los despachos, no contiene ninguna disposición en caso de que se interrumpa la numeración de los despachos. Puede suceder que no haya correo para una serie de despachos prevista para un transporte específico (p. ej., vuelo) en determinada fecha, sobre todo para las encomiendas postales o los despachos EMS hacia destinos para los que se expiden escasos volúmenes. En este caso, el número del despacho tendría que poder transferirse automáticamente al siguiente transporte previsto para la serie de despachos.

4. Cadena de tratamiento del correo

4.1 Esquema del proceso (incluidos los mensajes EDI)



En el diagrama anterior se indican el desarrollo normal de las operaciones físicas y los mensajes electrónicos relacionados con el transporte. Los mensajes ITMATT, que se utilizan como representación electrónica de las declaraciones de aduana, no se ilustran aquí. Sírvase consultar la sección 4.3, relativa a la Guía para el intercambio electrónico de datos (EDI), que ofrece información exhaustiva sobre los mensajes EDI.

Los mensajes a nivel de los envases y a nivel de los envíos tienen una relación bastante estrecha con el transporte internacional. Los mensajes referentes a los acontecimientos relativos a los envíos se utilizan únicamente para los envíos que pueden ser rastreados (mediante un código de barras) (p. ej., envíos de correspondencia certificados o con valor declarado, encomiendas y envíos EMS) y pueden estar relacionados con el transporte en forma indirecta, especialmente para los acontecimientos EMC y EMD.

Normalmente, los operadores designados de origen crean mensajes con respecto al acontecimiento EMC e integran los datos a nivel del envío en los mensajes PREDES mediante un escaneo único.

Los mensajes RESDIT, RESCON y RESDES se basan normalmente en el escaneo del identificador del envase. En lo que respecta al mensaje RESDES, esto puede hacerse en el momento de la llegada a la oficina de cambio de destino o en el momento de la apertura del envase, como se indica más arriba en el esquema.

El proceso es el siguiente:

<i>Acontecimiento operativo</i>	<i>Mensaje a nivel del envío que puede ser rastreado</i>	<i>Mensaje a nivel del despacho y del envase</i>
<i>Etapas 1</i>		
Depósito del envío en una oficina de Correos	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMA se captura y se envía al operador designado de destino. Para algunos productos, este mensaje es facultativo	
Llegada del envío a la oficina de cambio de salida	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMB se captura y se envía al operador designado de destino. Para algunos productos, este mensaje es facultativo	
Expedición del envío desde la oficina de cambio de salida	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMC es enviado al operador designado de destino	El mensaje PREDES es enviado al operador designado de destino. El mensaje PREDES establece la relación entre el identificador del envío y el identificador del envase
<i>Etapas 2</i>		
El envase con el envío se agrega a la expedición (factura de entrega CN 37, CN 38, CN 41 y CN 47)		El mensaje PRECON es enviado al Correo de destino de la expedición (que será un operador designado de tránsito en caso de tránsito en despachos cerrados)
La expedición se entrega al transportista/agente de tratamiento para el transporte		El mensaje CARDIT se envía al transportista con los detalles de los envases individuales para los que se solicita el transporte
Tratamiento de la expedición por el transportista/agente de tratamiento en origen		El mensaje RESDIT 74 es enviado por el transportista a modo de confirmación (el transportista asume el control/la custodia del envío en el momento de su recepción/retiro)
El transportista cede el control/la custodia al destinatario o agente en destino		El mensaje RESDIT 21 es enviado por el transportista para confirmar que la expedición ha sido entregada en destino
Llegada del envase al Correo de destino de la expedición (puede tratarse de un operador designado de tránsito o de destino)		El operador designado de destino o de tránsito envía un mensaje RESCON al operador designado de origen que envió el mensaje PRECON
Tratamiento del envase en la oficina de cambio de llegada. Puede tratarse de la llegada a la oficina de cambio de llegada o de la apertura del envase en esa oficina		El operador designado de destino envía un mensaje RESDES al operador designado de origen que envió el mensaje PREDES
<i>Etapas 3</i>		
Escaneo del envío después de la apertura del envase en la oficina de cambio de llegada	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMD es enviado al operador designado de origen	
Presentación del envío a los servicios aduaneros a la importación	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EDB es enviado al operador designado de origen	
Retención del envío por la aduana (normalmente en la oficina de cambio de llegada)	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EME es enviado al operador designado de origen	

<i>Acontecimiento operativo</i>	<i>Mensaje a nivel del envío que puede ser rastreado</i>	<i>Mensaje a nivel del despacho y del envase</i>
Devolución del envío por los servicios aduaneros a la importación	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EDC es enviado al operador designado de origen	
Salida del envío de la oficina de cambio de llegada (liberado por la aduana)	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMF es enviado al operador designado de origen	
Llegada del envío a la oficina de distribución	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMG es enviado al operador designado de origen. Para algunos productos, este mensaje es facultativo	
Llegada del envío al punto de recogida para su retiro	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EDH es enviado al operador designado de origen	
Intento fallido de distribución (p. ej., el destinatario no está presente para firmar la recepción del envío)	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMH es enviado al operador designado de origen	
Entrega final	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMI es enviado al operador designado de origen	

Acontecimiento a nivel de envío en tránsito

<i>Acontecimiento operativo</i>	<i>Mensaje a nivel del envío que puede ser rastreado</i>	<i>Mensaje a nivel del despacho y del envase</i>
Llegada del envío a la oficina de cambio de tránsito (p. ej., en caso de tránsito al descubierto)	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMJ es enviado al operador designado de origen	
Salida del envío de la oficina de cambio de tránsito (p. ej., en caso de tránsito al descubierto)	El mensaje EMSEVT referente al acontecimiento EMK es enviado al operador designado de origen	

Notas:

- Las normas de mensajería M48 y M49 definen claramente la secuencia de escaneo de los diferentes tipos de mensajes CARDIT y RESDIT. Se pide a los operadores designados y sus respectivos transportistas que transmitan los tipos pertinentes de mensajes de expedición de conformidad con las siguientes normas.
- Se espera que cada transportista transmita varios acontecimientos RESDIT para cubrir las etapas de transporte del correo. La lista de posibles acontecimientos RESDIT está publicada en la lista de códigos 100 de la UPU. Los acontecimientos transmitidos por cada transportista dependen del proceso exacto y el acuerdo establecido con el operador designado expedidor, pero deben basarse en la clasificación de acontecimientos que figura en la lista de códigos 100 de la UPU (críticos, suplementarios y facultativos).

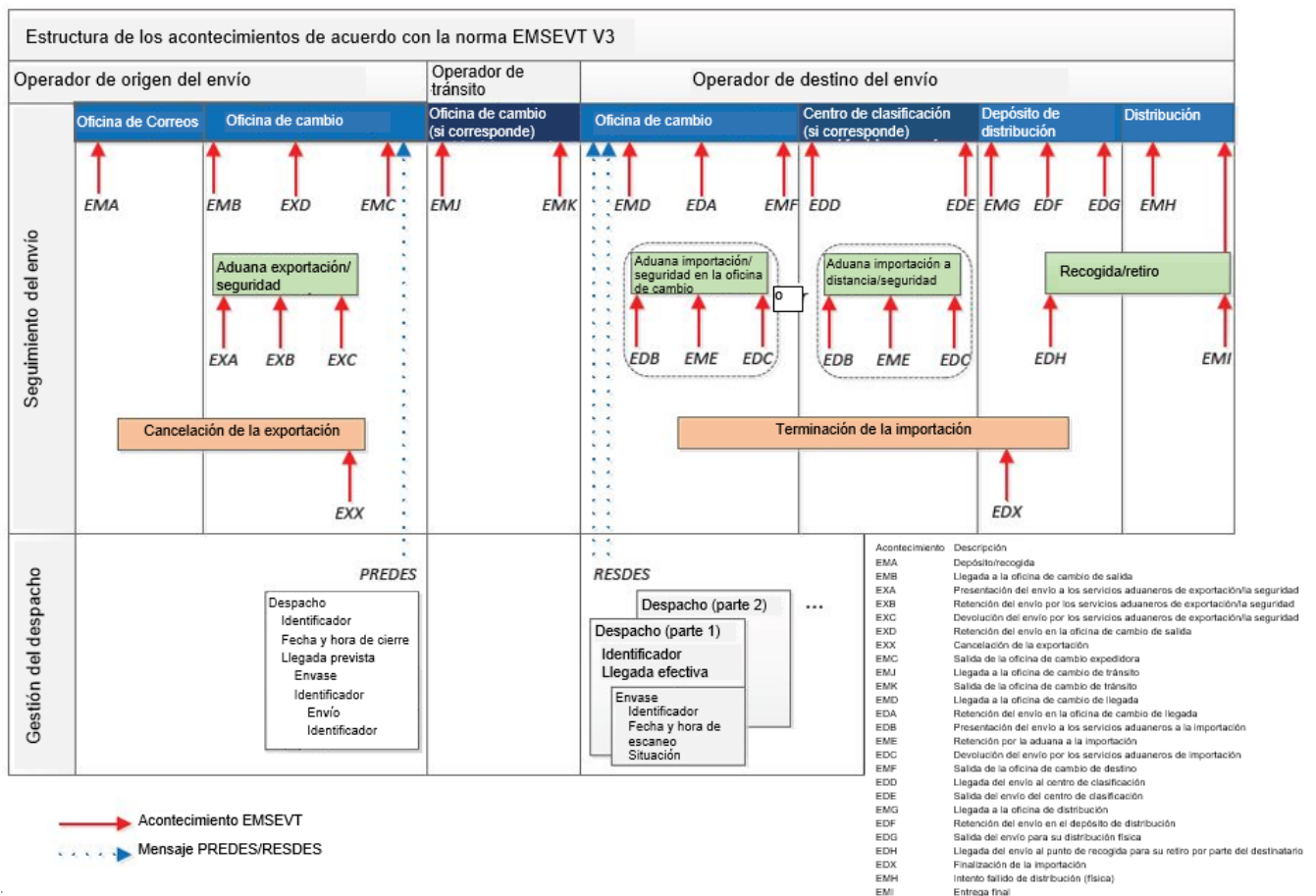
4.2 Identificador S10 de envío/mensaje EMSEVT

Casi todos los lectores de esta Guía seguramente han utilizado la norma S10, ya que se trata del identificador de envío con código de barras de 13 caracteres que se coloca en todos los envíos internacionales que pueden ser rastreados (p. ej., cartas certificadas, encomiendas y envíos EMS). Se trata de una norma utilizada por los expedidores de correo. Muchos operadores designados también utilizan esta misma norma para sus envíos del régimen interno rastreables.

La norma S10 corresponde a un identificador de envío que tiene 13 caracteres alfanuméricos.

Caracteres	Contenido
1 y 2 – alfabéticos	Indicador de producto/servicio
3 a 10 – numéricos	Número de orden
11 – numérico	Dígito de control
12 y 13 – alfabéticos	Código del país

Los acontecimientos básicos a nivel del envío, tal como se indican en la norma EMSEVT v3, están representados en el diagrama que figura a continuación. Téngase en cuenta que la referencia para todos los acontecimientos es el identificador de envío S10.



4.3 Guía para el intercambio electrónico de datos (EDI)

La UPU, la IATA e IPC elaboraron y publicaron en forma conjunta, copatrocinada por diferentes proveedores de soluciones EDI, una guía para el intercambio electrónico de datos (EDI) titulada «*EDI: The key to post-airline supply chain integration*» (EDI: la clave para la integración de los intercambios entre Correos y aerolíneas en la cadena logística). La guía presenta la cadena de tratamiento del correo y los mensajes postales EDI asociados, así como los mensajes equivalentes para la carga aérea. Está disponible en el sitio web de la UPU en la dirección <http://www.upu.int/UPU/media/upu/files/postalSolutions/programmesAndServices/postalSupplyChain/Transport/UPU-IATA%20Cooperation/UpulataIpcEdiGuide2017SpreadEN.pdf>.

La guía EDI:

- destaca la importancia del intercambio electrónico de datos en el marco del comercio electrónico y la seguridad;
- presenta las nuevas versiones de las normas EDI y menciona las mejores prácticas en materia de intercambio electrónico de datos;
- hace hincapié en el testimonio de los usuarios del EDI;

- incluye una introducción detallada elaborada por las tres organizaciones que promocionan el intercambio electrónico de datos (IATA, UPU e IPC) y examina sus iniciativas conjuntas;
- tiene una presentación más moderna y de lectura más fácil.

5. Tipos de transporte y de tránsito

En esta sección se describen los diferentes medios de transporte utilizados para los intercambios de correo internacional.

En el presente documento, se utiliza el término «transporte» cuando intervienen solo transportistas (tales como compañías aéreas). Se emplea el término «tránsito» cuando un operador designado interviene en calidad de tercero.

El término «transporte» se emplea cuando un operador designado utiliza una sola etapa de transporte para desplazar el correo directamente desde el lugar de origen al de destino.

El término «tránsito» se emplea cuando un operador designado de origen utiliza los servicios de otro operador designado (de tránsito) para el tránsito en despachos cerrados o al descubierto.

El término «transbordo» (intra líneas o inter líneas) se emplea cuando un operador designado de origen utiliza los servicios de uno o dos transportistas comerciales, por ejemplo, compañías aéreas para transferir el correo de un vuelo a otro en el aeropuerto de tránsito sin que intervenga el operador designado de un país de tránsito.

Se utilizan seis tipos de transporte y de tránsito:

- 1º Transporte directo.
- 2º Transbordo directo – intra líneas.
- 3º Transbordo directo – inter líneas.
- 4º Tránsito en despachos cerrados.
- 5º Tránsito al descubierto.
- 6º Sacas pequeñas cerradas incluidas en un envase

Cabe señalar que cuando los operadores designados y los transportistas intercambian mensajes EDI, las partes pueden ponerse de acuerdo en utilizar documentos sin soporte papel para el transporte. Esto significa que no habrá facturas de entrega en papel, como las fórmulas CN 38/CN 41, que acompañen la expedición de origen a destino.

5.1 Transporte directo

Se habla de transporte directo cuando el correo es desplazado desde el operador designado de origen al de destino en un solo tramo. Se trata de la opción más sencilla y normalmente de la más eficaz para el servicio. Varios operadores designados están en países «plataforma», donde hay facilidad de transporte directo hacia numerosos destinos, pero la mayoría de los operadores designados se encuentran en países «periféricos», donde es necesario recurrir al transbordo o al tránsito para la mayoría de los destinos.

El Reglamento del Convenio de la UPU recomienda la utilización de la vía más directa posible (ver art. 17-015). Sin embargo, aun cuando existen vías directas, los operadores designados pueden elegir vías menos directas si cumplen con las exigencias de servicio y son más económicas.

Cuando hay transporte marítimo, muy pocos operadores designados pueden utilizar una vía directa para muchos destinos.

5.2 Transbordo directo – intra líneas

Se trata de un transbordo directo intra líneas cuando el transbordo de las expediciones en el punto de tránsito se realiza entre rutas de transporte operadas por el mismo transportista. Esto se hace generalmente en una plataforma de tránsito. Es, por ejemplo, el caso de KLM en Ámsterdam (Países Bajos (Reino de los)), Lufthansa en Fráncfort (Alemania) o Cathay Pacific en Hongkong, China.

Un transbordo intralíneas presenta altas probabilidades de éxito. Este tipo de transbordo también puede ser fácil de administrar desde el punto de vista contable, en función del contrato suscrito entre el operador designado y el transportista.

Cabe señalar que el código compartido para el transporte aéreo,⁷ aunque es corriente entre las compañías aéreas para los vuelos de pasajeros, generalmente no incluye acuerdos en lo que respecta al correo. Al planificar un transbordo intralíneas, puede ser importante determinar la compañía que realmente opera el vuelo de conexión en caso de que se trate de un vuelo con código compartido.

5.3 *Transbordo directo – interlíneas*

Se trata de un transbordo directo interlíneas cuando el transbordo de las expediciones en el punto de tránsito se realiza entre rutas de transporte operadas por transportistas diferentes.

El transbordo interlíneas requiere una minuciosa planificación. Sin una planificación y una coordinación detalladas en las que intervengan el operador designado de origen y los dos transportistas, así como las empresas de tratamiento en tierra, este tipo de operación tiene pocas probabilidades de éxito.

Otro método utilizado regularmente por el operador designado de origen consiste en suscribir un contrato con un solo transportista para todo el encaminamiento. Ese transportista se encarga entonces de establecer contratos con los demás transportistas que intervienen, para todo lo que tiene que ver con el encaminamiento. Este tipo de operación presenta buenas probabilidades de éxito.

5.4 *Tránsito en despachos cerrados*

Se habla de tránsito en despachos cerrados cuando los envases son enviados a un operador designado de tránsito para ser reencaminados hacia el operador designado de destino junto con los envases del operador designado de tránsito.

Puede ser importante que los operadores designados de origen y de tránsito se consulten para los acuerdos con respecto al tránsito en despachos cerrados. Es lo que se recomienda en el Reglamento del Convenio, ya que algunos operadores designados pueden prestar mejor que otros el servicio de tránsito.

«Artículo 17-015

Encaminamiento de los despachos

1. Los despachos, incluidos los despachos cerrados en tránsito, se encaminarán por la vía más directa posible.
2. Cuando un despacho se componga de varios envases, estos permanecerán reunidos y se encaminarán, dentro de lo posible, por el mismo medio de transporte.
3. El operador designado de origen podrá consultar con el operador designado que presta el servicio de tránsito en despachos cerrados con respecto al recorrido que siguen los despachos enviados por ese servicio. El operador designado del país de origen no ingresará en las facturas de entrega (CN 37, CN 38, CN 41 o CN 47) o en sus equivalentes electrónicos, ni en las etiquetas de envase CN 34, CN 35 o CN 36 para los envíos de correspondencia y CP 83, CP 84 o CP 85 para las encomiendas, ninguna información sobre la vía de encaminamiento que habrá de utilizar el operador designado que presta el servicio de tránsito en despachos cerrados. La información sobre la vía utilizada indicada en la factura de entrega o en su equivalente electrónico y en las etiquetas de envase se limitará a la vía prevista para el encaminamiento de los envases desde el país del operador designado de origen hasta el país del operador designado que presta el servicio de tránsito en despachos cerrados».

Si los operadores designados de origen y de tránsito siguen procesos eficaces de consulta y colaboración, el tránsito en despachos cerrados puede tener altas probabilidades de éxito. Tiene la gran ventaja de no exigir al operador designado de origen que planifique y gestione el transporte más allá del aeropuerto de transbordo, lo que puede resultar complejo. También puede ser relativamente fácil de administrar desde el punto de vista de la contabilidad.

El tránsito en despachos cerrados se utiliza cuando los volúmenes justifican un despacho, pero el operador designado de origen no está en condiciones de planificar el transporte en forma eficaz hasta el destino.

El tránsito en despachos cerrado se utiliza muy corrientemente cuando hay transporte marítimo.

⁷ Se habla de «código compartido» cuando una compañía aérea opera físicamente un vuelo y otras compañías aéreas incluyen ese mismo vuelo en sus propios horarios de vuelos para pasajeros utilizando su propio código de compañía y su propio número de vuelo.

5.5 Tránsito al descubierto⁸

El tránsito al descubierto se utiliza cuando los volúmenes no justifican la formación de un despacho cerrado.

Se habla de tránsito al descubierto cuando los envíos (atados de cartas, encomiendas) para un país de destino se incluyen en envases (generalmente sacas) expedidos a un operador designado tercero (de tránsito). El operador designado de tránsito luego incluye esos envíos postales en tránsito al descubierto dentro de sus propios envases, junto con sus propios envíos.

Como se indica en los extractos del Reglamento del Convenio que figuran a continuación, es esencial que los operadores designados de origen y de tránsito se consulten con respecto a los acuerdos en materia de tránsito al descubierto. Al igual que para el tránsito en despachos cerrados, algunos operadores designados son más apropiados que otros para el tránsito al descubierto.

Si los operadores designados de origen y de tránsito intercambian consultas, el tránsito al descubierto puede presentar altas probabilidades de éxito. Hay que tener en cuenta que este proceso de consulta es una exigencia reglamentaria, tanto para los envíos de correspondencia como para las encomiendas postales. También puede ser relativamente fácil de administrar desde el punto de vista de la contabilidad.

«Artículo 17-117

Tránsito al descubierto

1. La transmisión de los envíos al descubierto a un operador designado intermediario se limitará estrictamente a los casos en que no esté justificada la formación de despachos cerrados para el país de destino. No deberá utilizarse la transmisión al descubierto para los países de destino para los que el peso de los envíos exceda de 3 kilogramos por despacho o por día (cuando se efectúan varias expediciones por día) y tampoco deberá utilizarse para las sacas M.

[...]

3. El operador designado expedidor deberá consultar por anticipado a los operadores designados intermediarios para saber si puede hacer transitar por ellos sus envíos al descubierto hacia los destinos correspondientes. El operador designado expedidor comunicará a los operadores designados interesados la fecha en que comenzará a expedir correo en tránsito al descubierto y proporcionará, al mismo tiempo, una estimación del volumen anual previsto para cada destino final. Salvo que los operadores designados involucrados convinieren lo contrario en forma bilateral, esta notificación deberá renovarse si, durante un período estadístico dado (mayo u octubre), no se hubiere observado ningún envío al descubierto y, por consiguiente, el operador designado intermediario no hubiere tenido que formular ninguna cuenta. Los envíos en tránsito al descubierto deberán, dentro de lo posible, transmitirse a un operador designado que forme despachos para el operador designado de destino».

«Artículo 17-219

Diversas formas de transmisión

[...]

3. Los operadores designados podrán ponerse de acuerdo para establecer intercambios en tránsito al descubierto. La transmisión de encomiendas en tránsito al descubierto a un operador designado intermediario se limitará estrictamente a los casos en que la confección de despachos cerrados para el país de destino no se justifique. Sin embargo, será obligatorio formar despachos cerrados si, según la declaración de un operador designado intermediario, las encomiendas en tránsito al descubierto pudieren dificultar sus operaciones.

3.1 La transmisión en tránsito al descubierto será posible únicamente en las siguientes condiciones:

- 3.1.1 el operador designado intermediario confecciona despachos para el operador designado de destino;
- 3.1.2 el operador designado de origen y el operador designado intermediario acuerdan previamente y por escrito o por correo electrónico prestar este servicio, así como la fecha en que comenzará a prestarse».

Como se indica en el artículo 17-117.1, el tránsito al descubierto no debe utilizarse para las sacas M. Para los operadores designados, una forma de respetar esta disposición consiste en ofrecer el producto saca M únicamente para los países hacia los que se expiden despachos cerrados.

⁸ En la versión inglesa del Reglamento del Convenio, se utiliza la expresión «*transit à découvert*».

5.6 *Sacas pequeñas cerradas incluidas en un envase*

Este tipo de tránsito se utiliza (excepcionalmente) cuando un operador designado debe reencaminar una saca de correo muy pequeña recibida de un operador designado de origen. Las sacas muy pequeñas (p. ej., que contienen muy pocos envíos de correspondencia) suelen estar más sujetas a que se produzcan errores.

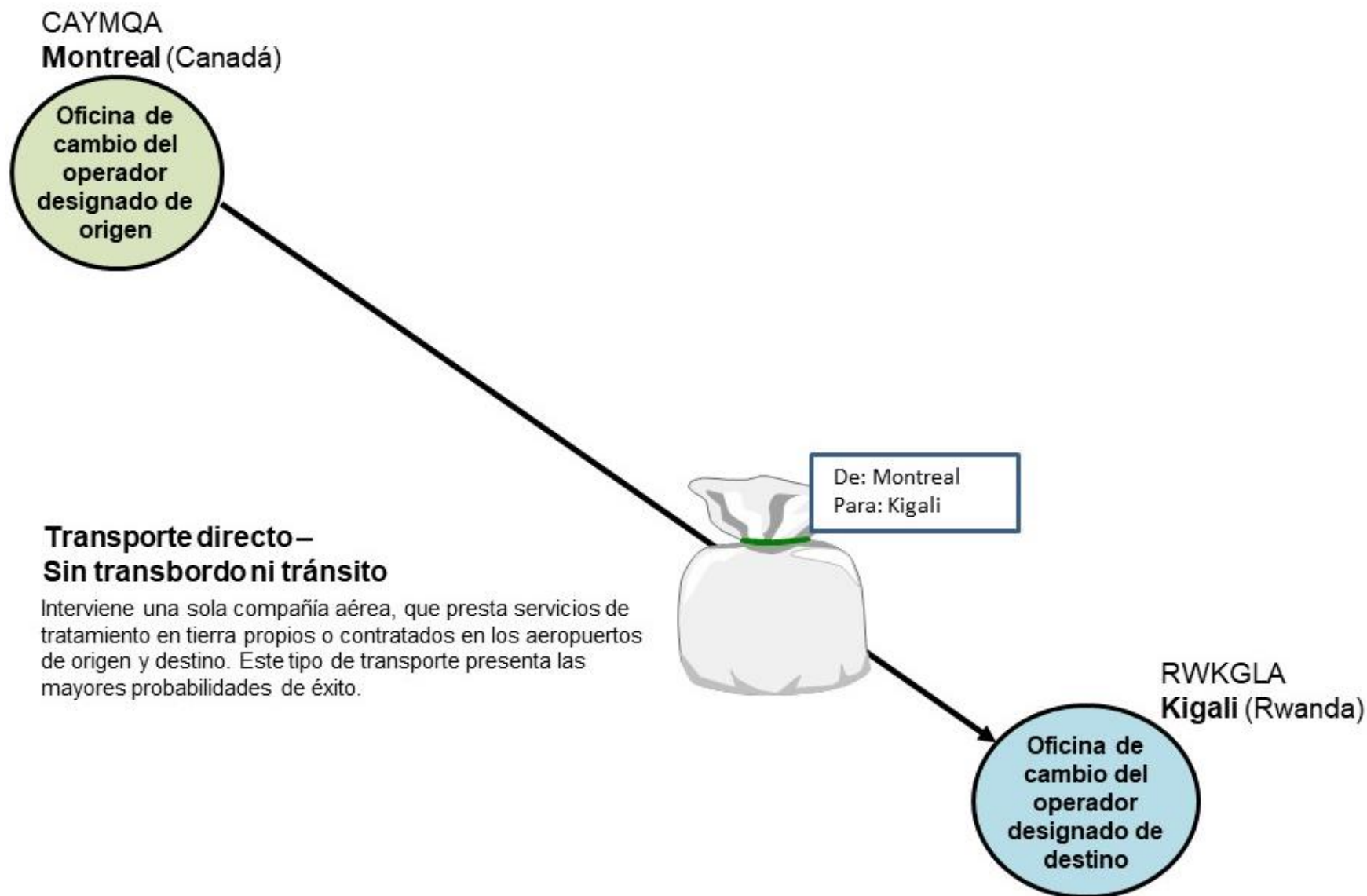
El operador designado tiene la posibilidad de incluir las sacas muy pequeñas que contienen envíos postales dentro de una de sus propias sacas. El encaminamiento de los envases de esta manera puede ofrecer más seguridad.

Algunos operadores designados hacen uso de esta opción y otros no.

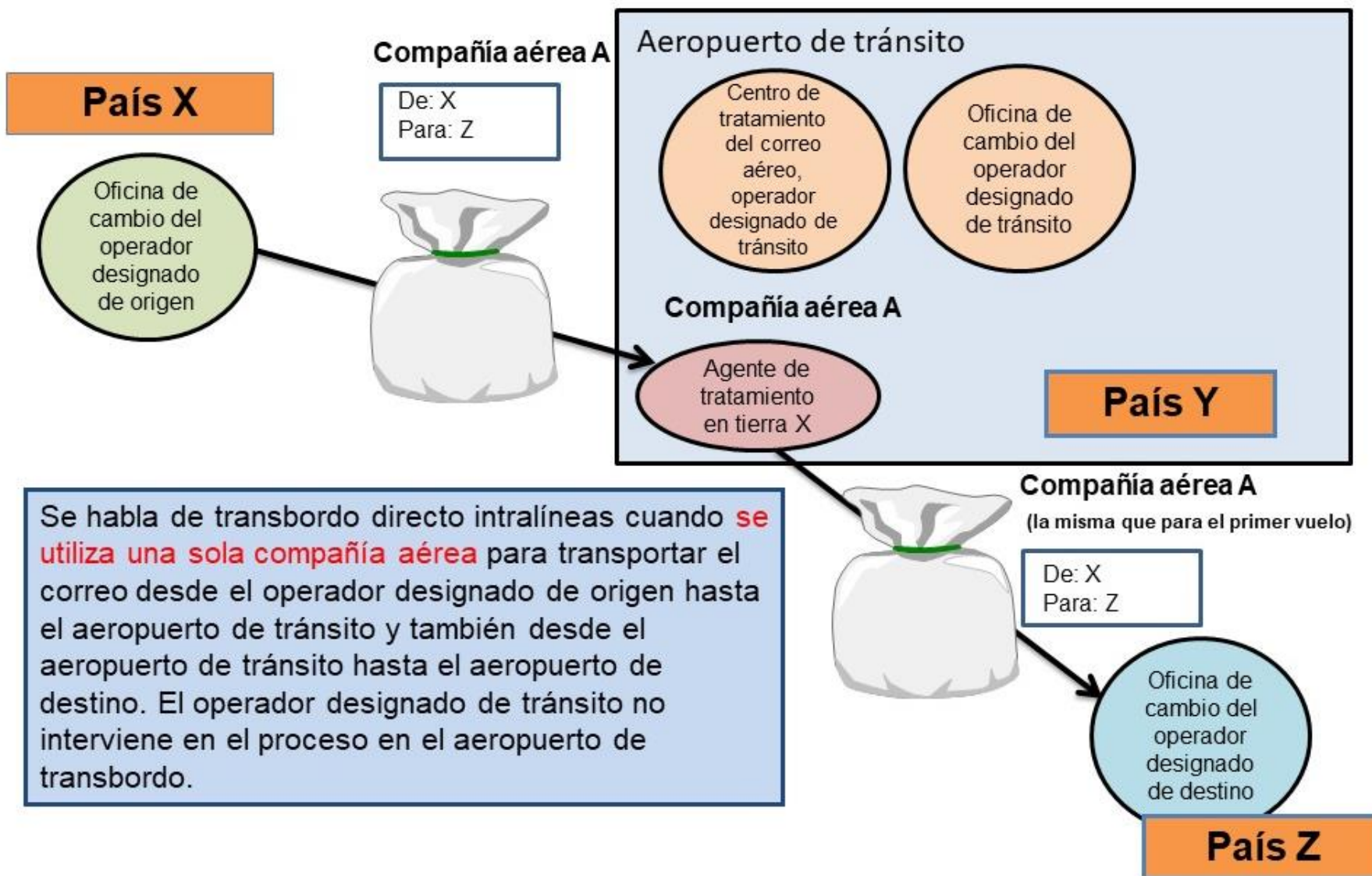
Se trata de una variante del tránsito en despachos cerrados y ofrece una alta probabilidad de que el correo llegue a su destino correcto.

La contabilidad para este tipo de tránsito puede hacerse sobre la base del mensaje PREDES v2.1.

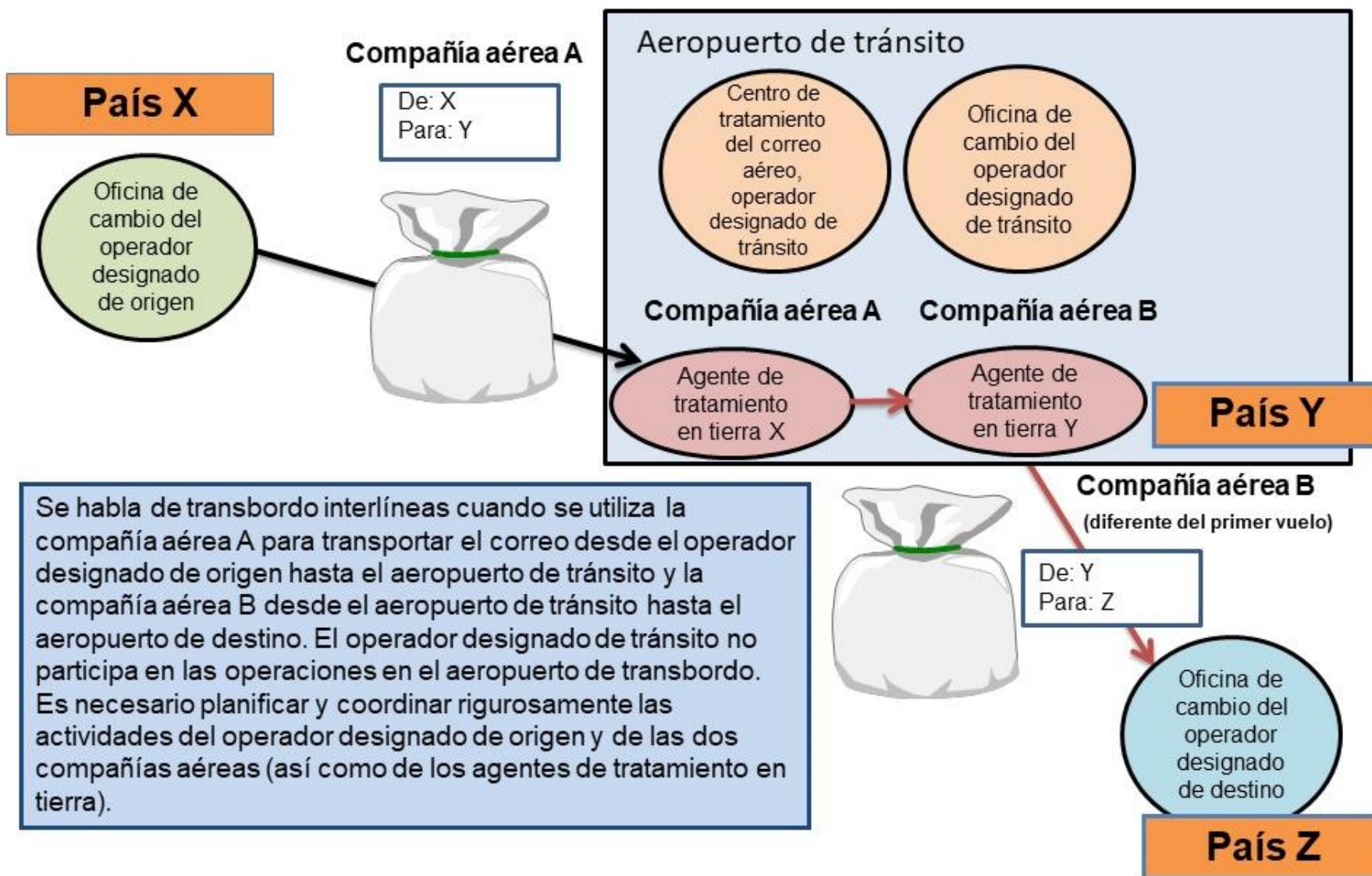
Los diagramas que figuran a continuación ilustran los seis tipos de transporte.



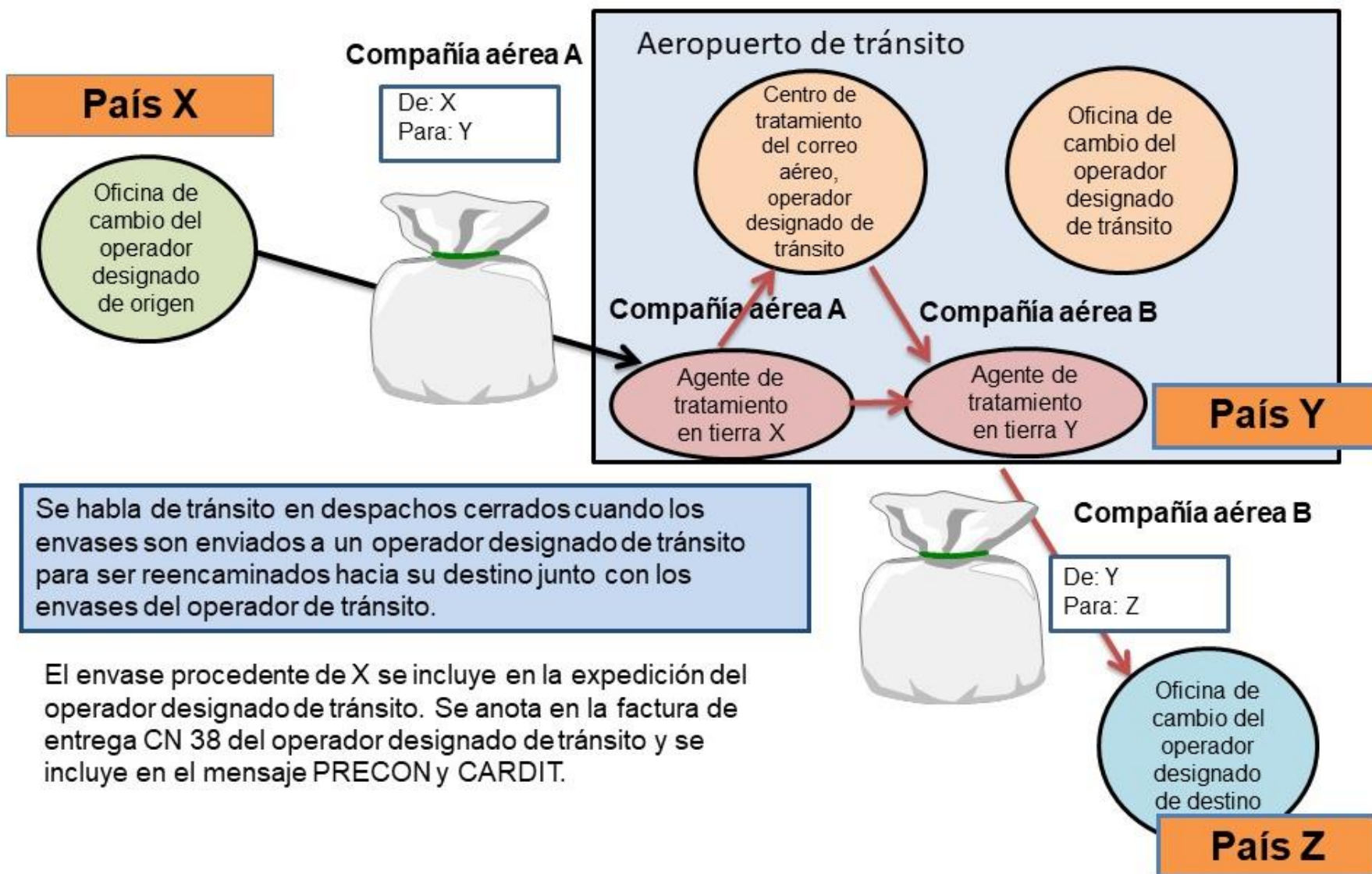
Transbordo directo – intralíneas



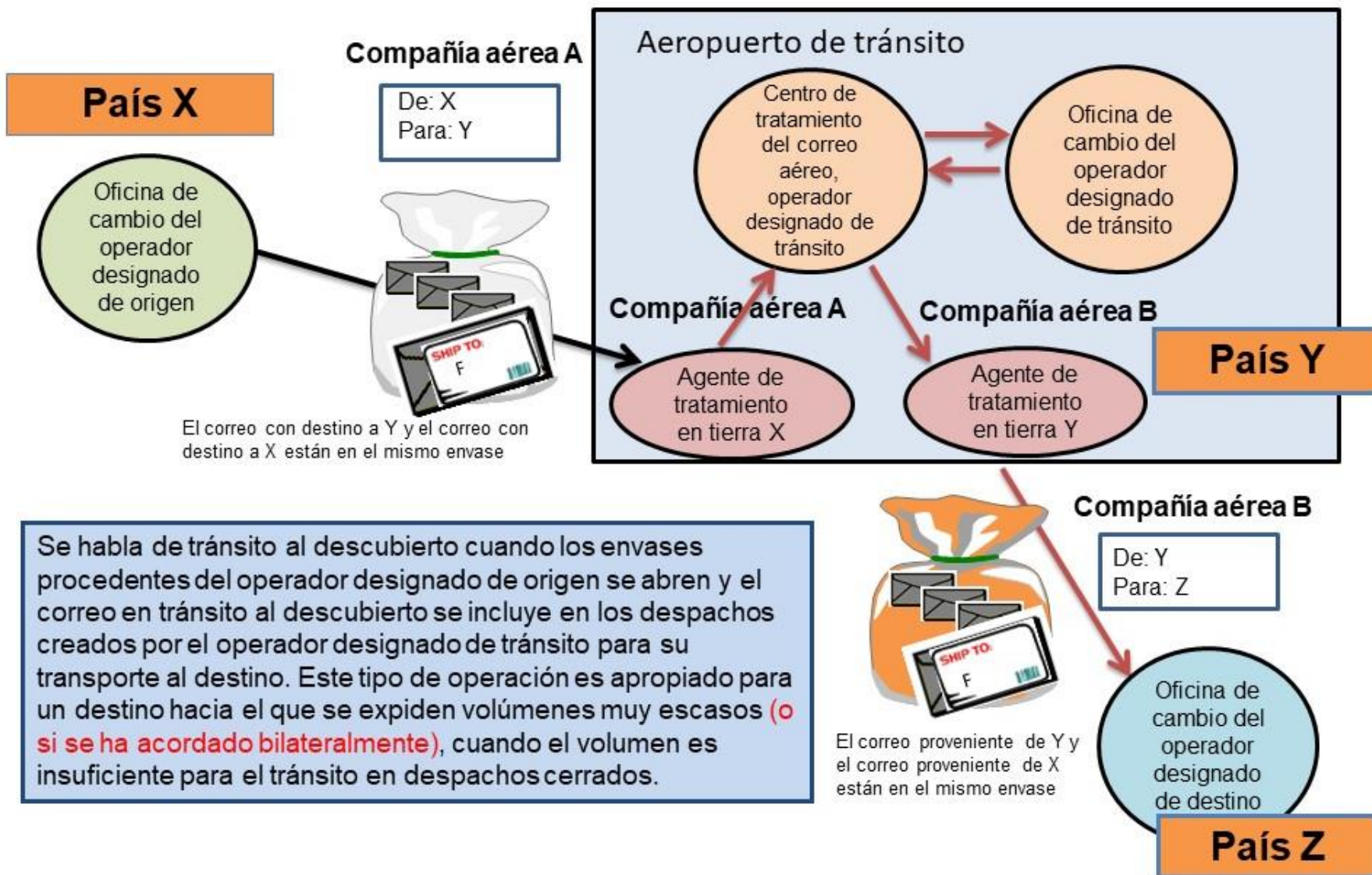
Transbordo directo – interlíneas

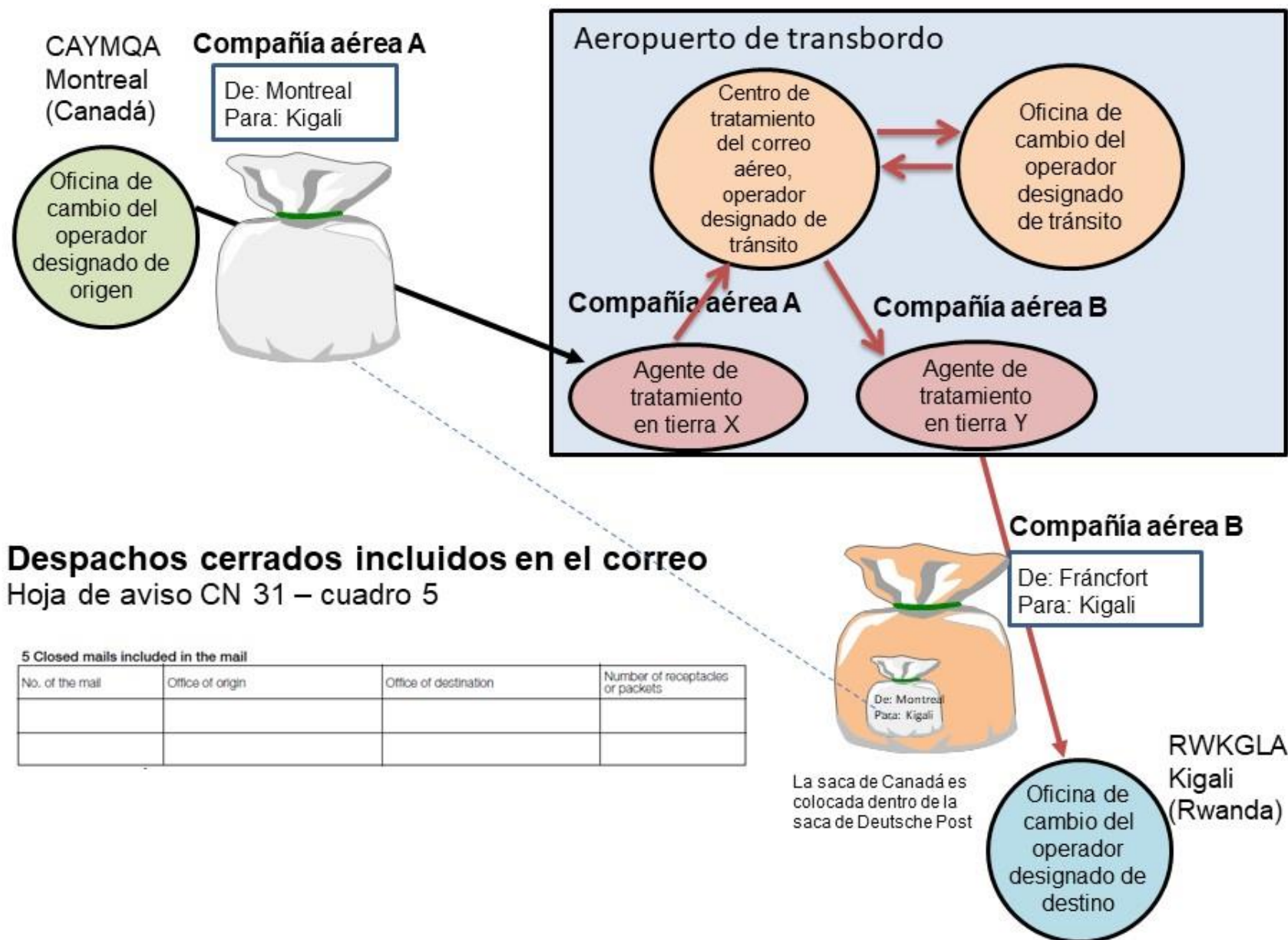


Tránsito en despachos cerrados



Tránsito al descubierto





6. Transporte y tránsito postales – Costos y principios de contabilidad

6.1 *Compilación de Envíos de Correspondencia y Compilación de Encomiendas Postales*

La Compilación de Envíos de Correspondencia y la Compilación de Encomiendas Postales son publicaciones de la UPU que brindan información operativa sobre los servicios postales internacionales de envíos de correspondencia y encomiendas para todos los países. Estos recursos están disponibles en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Compendia).

6.2 *Transporte aéreo*

Existen dos tratados internacionales que definen las reglas, la reglamentación, las fórmulas, etc., referentes al transporte por vía aérea.

- Los Convenios de Varsovia y de Montreal de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) no incluyen el correo⁹ en la definición de mercadería. Es por ese motivo que el correo no puede ser transportado en las mismas condiciones que se aplican para las mercaderías. Esto significa específicamente que el correo no puede ser transportado con una carta de porte aéreo de la IATA y que, en lugar de ello, debe estar acompañado de una fórmula CN 38 de la UPU.
- El Convenio de la UPU y su Reglamento contienen las disposiciones referentes al correo.

Es por este motivo que toda la carga aérea debe estar acompañada de una carta de porte aéreo, mientras que, desde el punto de vista del transporte aéreo, el correo transportado por vía aérea va acompañado de una factura de entrega de la UPU (fórmula CN 38 o CN 41).

Independientemente de los documentos que se utilicen, es decir, los de la carga o los del correo postal, establecer si un envío puede ser expedido por correo es de entera competencia de la UPU, pero establecer qué puede o no puede ser transportado por vía aérea es de competencia jurídica de la OACI.

En lo que respecta al transporte de mercaderías peligrosas, los Convenios de la OACI también se aplican al correo.

Los mismos principios que se aplican al transporte aéreo de mercaderías peligrosas también se aplican al transporte de correo por superficie.

En el sitio web de la UPU (<http://www.upu.int/en/Universal-Postal-Union/Outreach-Campaigns/Dangerous-Goods>) se ofrece capacitación en materia de mercaderías peligrosas. También se encuentran disponibles en la página web otras herramientas de comunicación sobre la campaña de mercaderías peligrosas y objetos prohibidos.

La factura de entrega (p. ej., CN 38) o su equivalente electrónico y las etiquetas de envase (p. ej., CN 35, CN 36, CP 84 y CP 85) son muy importantes para los operadores designados y para las compañías aéreas por diversos motivos, e inclusive para las aduanas en los aeropuertos. Para la compañía aérea, la factura de entrega y las etiquetas de envase normalizadas de la UPU permiten identificar que un envío es correo y no mercadería o carga, y tratarlo aplicando los procesos correspondientes al correo.

La UPU suscribió protocolos de acuerdo u otros acuerdos con las organizaciones internacionales encargadas del transporte aéreo (IATA para las compañías aéreas y OACI para la aviación civil).

El operador designado de origen es responsable del transporte del correo hasta el operador designado de destino o de tránsito y asume los costos correspondientes. Esos costos normalmente se establecen en el contrato negociado entre el operador designado de origen y la compañía de transporte. Esto se aplica tanto para el transporte aéreo como para el transporte marítimo y el transporte por carretera. El Convenio de la UPU y su Reglamento no se ocupan de estos costos. Sin embargo, para el transporte aéreo, de no existir contrato, los operadores designados y las compañías aéreas pueden utilizar la tasa básica de transporte aéreo, aun cuando esta tasa está prevista para las liquidaciones financieras entre operadores designados, por ejemplo, para la contabilidad referente al tránsito en despachos cerrados y para determinar la tasa de transporte aéreo interno, cuando corresponda.

⁹ Las reglas aplicables a las mercaderías peligrosas son una excepción. En estos casos, los Convenios de la OACI también pueden hacer referencia al correo.

Para el transporte aéreo, el operador designado de origen o de tránsito debe prever el transporte hasta un aeropuerto internacional adecuado en el país de destino. No existe ninguna publicación de la UPU que defina los aeropuertos internacionales que se consideran adecuados. Esto puede determinarse generalmente sobre la base de la lista de códigos de los CTCL. En caso de ambigüedad, el operador designado de origen debe consultar al operador designado de destino.

Ejemplo: Halifax (YHZ) es un aeropuerto internacional en Canadá. Sin embargo, el operador designado de Canadá no tiene oficina de cambio en Halifax. De ello puede deducirse que el aeropuerto YHZ no es un aeropuerto de destino adecuado para el correo, mientras que Montreal (YUL), Toronto (YYZ) y Vancouver (YVR) sí lo son.

El operador designado de origen debe disponer que la compañía aérea entregue el correo al operador designado de destino en un lugar adecuado del aeropuerto. Muchos operadores designados tienen centros de tratamiento del correo-avión con rampas de acceso previstas a estos efectos. En el acuerdo también puede establecerse que la compañía aérea debe poner a disposición el correo en sus propias instalaciones, de donde lo retirará el operador designado de destino.

Si, en el caso del transporte aéreo, un operador designado de origen utiliza el transbordo directo, intralíneas o interlíneas, es él el responsable de disponer el pago a la o a las compañías aéreas. En el caso de un transbordo interlíneas, el operador designado de origen puede disponer que se pague directamente a las dos compañías o puede suscribir un acuerdo para pagar a una sola compañía aérea y que esa compañía pague a la otra. Es muy importante que los acuerdos, tanto operativos como contables, se definan en forma detallada entre las tres partes.

El Comité de Contacto «IATA-UPU» ha elaborado un marco para un acuerdo de servicio entre una compañía aérea y un operador designado. Los Correos pueden utilizar ese modelo de acuerdo cuando negocian y redactan contratos. Está disponible en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport). Cabe señalar que ese acuerdo marco está siendo mejorado constantemente.

Las directrices para la utilización del marco para un contrato de servicio entre una empresa de transporte aéreo y un operador designado aportan información suplementaria sobre las disposiciones del marco para un contrato de servicio a fin de ayudar a los operadores designados a comprenderlas mejor y a utilizarlas de mejor manera. Se puede acceder a ellas en el siguiente enlace: <http://www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport>.

6.3 Transporte marítimo

Por regla general, el transporte marítimo implica una estrecha colaboración entre los operadores designados de origen y de destino, así como la celebración de acuerdos operativos y contables bilaterales. La UPU ya ha entablado un diálogo con organismos especializados como la OMI para aumentar la cooperación y la interoperabilidad en el transporte de superficie, como parte de su objetivo de apoyar a los operadores designados en el desarrollo de diferentes soluciones de transporte.

El operador designado de origen debe consultar al operador designado de destino en lo que respecta a los puertos de llegada adecuados (sírvese consultar información conexa en la Compilación de Envíos de Correspondencia y en la Compilación de Encomiendas Postales). Cabe señalar que los puertos de llegada no están situados necesariamente en el litoral. En efecto, puede tratarse de transporte intermodal en virtud del cual los contenedores se desembarcan de los navíos y son transportados hasta un puerto interior por tren.

El artículo 27-002 del Reglamento del Convenio se refiere al transporte marítimo, como se indica a continuación:

«Artículo 27-002

Aplicación de los gastos de tránsito

1. Salvo acuerdo, se considerarán como servicios terceros los transportes marítimos efectuados directamente entre dos países por medio de navíos de uno de ellos.

2. El tránsito marítimo comienza cuando los despachos postales son entregados a la compañía marítima elegida por el operador designado expedidor y termina cuando los despachos postales son entregados al operador designado de destino o cuando el operador designado de destino recibe la orden de entrega o cualquier otro documento pertinente, si son comunicados antes. Los gastos de tránsito marítimo que debe pagar el operador designado expedidor incluyen todos los gastos en que incurre la compañía marítima en el puerto de llegada. Si el operador designado de destino tuviere que pagar gastos suplementarios por concepto de servicios suministrados antes de la notificación, tales como tasas portuarias, peajes de canales, gastos de tratamiento en la terminal o en los muelles, por el servicio en cuestión y cualquier otro gasto análogo por el tratamiento de despachos en contenedor o a granel, el operador designado de destino deberá obtener del operador designado expedidor un reembolso de esos gastos suplementarios. Sin embargo, todos los gastos de almacenaje en que se incurra después de que la compañía marítima hubiere hecho saber que los despachos postales están a disposición y pueden ser tomados a cargo físicamente serán asumidos por el operador designado de destino.

- 2.1 A pesar de las disposiciones de 2, el operador designado de destino de los despachos cobrará al operador designado de origen la suma correspondiente a las tasas de almacenaje portuario cuando la oficina expedidora no le hubiere llegado a tiempo una copia de la factura CN 37, tal como se establece en el artículo 17-009.4.1.
- 2.2 El reembolso de los gastos de tránsito marítimo suplementarios se reclamará por medio de una fórmula de cuenta particular CN 62bis, de conformidad con lo establecido en el artículo 35-011».

6.4 *Transporte ferroviario*

El Grupo «Transporte» del CEP elaboró directrices con respecto al transporte del correo por ferrocarril. El documento «Directrices para el establecimiento de un servicio internacional de transporte de los envíos postales por ferrocarril» (2022) está disponible en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport).

Estas directrices fueron elaboradas por un equipo especial integrado por varios operadores designados, organizaciones ferroviarias internacionales, la OMA, la UE y administraciones de aduanas de varios países. Los trabajos fueron realizados por el equipo especial sobre la base de la propuesta de trabajo 10 (Organización de las actividades de la UPU relativas al transporte) del plan de actividades de Estambul.

Estas directrices tienen 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 recorrido, 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. Pretenden 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 en la Guía información adicional para que los lectores se familiaricen con la información pertinente sobre el sector, que ha de resultar beneficiosa en las etapas de evaluación e implementación. La información adicional puede abarcar 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.

Estas directrices no son de carácter obligatorio y podrían servir de modelo para los operadores designados y las empresas de transporte ferroviario en otras partes del mundo.

Estas directrices son un documento evolutivo, que será actualizado en función de las necesidades.

6.5 *Tránsito en despachos cerrados – Principios de contabilidad entre operadores designados*

Sobre la base del Reglamento del Convenio de la UPU, los principios de contabilidad referentes al reencaminamiento de los despachos cerrados en tránsito por vía aérea y por vía de superficie son similares, con excepción del tránsito en despachos cerrados de las encomiendas de superficie:

- El operador designado de tránsito incluye los envases en su factura de entrega (CN 38 para el transporte aéreo, CN 37 para el transporte por vía de superficie, CN 41 para el correo S.A.L. y CN 47 para despachos de envases vacíos).

- En el caso del transporte aéreo, la tasa de transporte aplicable es la tasa básica de transporte aéreo (ver art. 34-101). En caso de transporte por vía terrestre o vía marítima, la tasa de transporte aplicable está definida en el Reglamento. El Reglamento también define los gastos de tratamiento (ver art. 27-003).
- Los gastos de transporte están a cargo del operador designado del país de origen. El procedimiento para el pago de los gastos de transporte aéreo por parte del operador designado del país de origen se indica en el Reglamento. Cabe señalar que el operador designado de tránsito paga los gastos de transporte aéreo a la compañía aérea y luego envía la factura correspondiente al transporte y el tratamiento al operador designado de origen.

Hoja de ruta especial CP 88

De acuerdo con el Reglamento del Convenio de la UPU, los principios de contabilidad referentes al tránsito en despachos cerrados para las encomiendas de superficie se basan en la fórmula CP 88, enviada por el operador designado de origen al operador designado de destino. Esto se aplica solo para las encomiendas de superficie.

6.6 Tránsito al descubierto – Principios de contabilidad entre operadores designados

Según el Reglamento, los principios de contabilidad son muy diferentes según se trate de envíos de correspondencia o de encomiendas postales.

La contabilidad de los envíos de correspondencia se basa en estadísticas anuales realizadas alternadamente en mayo y octubre, a partir de la fórmula CN 65. Sin embargo, si el operador designado de tránsito lo solicita, la contabilidad se basa en los pesos reales.

La contabilidad para las encomiendas postales en tránsito al descubierto se basa en la inclusión de los gastos en la fórmula CP 87. Los gastos aplicables a cada encomienda expedida en tránsito al descubierto se incluyen en una columna específica de la hoja de ruta CP 87. Las cuotas-parte aplicables para determinar esos gastos son publicadas por los operadores designados de tránsito en los cuadros CP 81 y CP 82. Cabe señalar que los valores indicados en las columnas de la hoja de ruta CP 87 son los únicos valores de liquidación financiera directa (en DEG) que figuran en los documentos de expedición. El hecho de que esos valores, en DEG, deban figurar en los documentos de expedición es significativo. Quiere decir que la información consignada en los cuadros CP 81 y CP 82 de los operadores designados de tránsito (que puede ser modificada dos veces al año) debe ser incorporada en el sistema del operador designado de origen antes de poder expedir correctamente un despacho que contenga encomiendas encaminadas en tránsito al descubierto (en lo que respecta a la información contable). Las instrucciones para completar las fórmulas CP 81 y CP 82 están publicadas en el sitio web de la UPU, en la siguiente dirección: www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Physical-Services/Parcel-Post-Forms.

La información contenida en los cuadros CP 81 y CP 82 puede ser difícil de administrar. El mantenimiento de estos cuadros por parte de los operadores designados de tránsito, la difusión de la información a los operadores designados de origen y su interpretación por parte de estos últimos (incluida la incorporación de los datos pertinentes en el sistema de origen) pueden representar un desafío.

6.7 Antigua lista CN 68

La lista CN 68 contenía información aerpostal sobre cada país de la Unión o cada territorio dependiente de un país miembro. La lista ha dejado de publicarse y la información pertinente fue transferida a la Compilación de Envíos de Correspondencia, al rubro «*Transport*» del sitio web de la UPU o al sistema de control de la calidad (QCS).

La lista CN 68 constaba esencialmente de tres partes. A continuación, se describe el contenido de cada una de las partes y se indica el lugar donde figura ahora esa información.

La parte A contenía información aerpostal sobre cada País miembro/operador designado, destinada a otros Países miembros/operadores designados. Aspectos pertinentes contenidos en esta parte fueron transferidos a la Compilación de Envíos de Correspondencia (Pregunta 39 – Correo-avión).

La parte B contenía información sobre las tasas de transporte aéreo interno. Esta información se publica ahora en rubro «*Transport*» del sitio web de la UPU (Basic rate and Internal air conveyance rates) (Tasa básica del transporte aéreo del correo y gastos de transporte aéreo interno del país de destino).

La parte C contenía las listas de los despachos-avión expedidos a cada operador designado y recibidos por cada operador designado. Esas listas se utilizaban para planificar el tránsito. La lista CN 68 de las series de despachos fue pensada como una herramienta para permitir a los operadores designados de origen utilizar los datos contenidos en los mensajes PREDES del QCS a fin de consultar la lista de los despachos expedidos a cada operador designado, para todas las categorías y todas las clases de correo.

6.8 *Compilación de Tránsito*

La Compilación de Tránsito, disponible en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Remuneration/Transit-charges), contiene información sobre las tasas de cada país en lo que respecta a los gastos de tránsito aplicables a los envíos de correspondencia.

6.9 *Tasa básica de transporte aéreo*

La tasa básica de transporte aéreo se utiliza cuando el correo es reencaminado por vía aérea entre operadores designados. Puede aplicarse para cubrir el reencaminamiento por vía aérea de:

- los envases recibidos en tránsito en despachos cerrados;
- los envases mal encaminados recibidos;
- los envíos recibidos en tránsito al descubierto;
- los envíos mal dirigidos recibidos.

No está previsto que la tasa básica de transporte aéreo sea la tasa que se aplica para el transporte entre un operador designado y una compañía aérea, ya que esas tasas generalmente se negocian y se fijan por contrato. Las tasas fijadas por contrato, como las establecidas entre los operadores designados y las compañías aéreas, son por lo general confidenciales.

Sin embargo, un operador designado y una compañía aérea pueden acordar utilizar la tasa básica de transporte aéreo cuando determinadas situaciones no estén previstas en el contrato.

La tasa básica de transporte aéreo está regulada por la UPU y es fijada por el CEP, sobre la base de las estadísticas sobre los costos de las compañías aéreas elaboradas por la OACI, aplicando una fórmula matemática específica (definida en el art. 34-101 del Reglamento del Convenio de la UPU).

El CEP (en 1995) también decidió lo siguiente:

- Si la aplicación de la fórmula tiene como resultado un cambio inferior o igual a 3%, la tasa básica de transporte aéreo no se modifica.
- Si la aplicación de la fórmula tiene como resultado un cambio superior a 5% (aumento o disminución), la tasa básica de transporte aéreo se ajusta hasta un máximo de 5%.

De este modo, cualquiera sea el resultado de la aplicación de la fórmula, la modificación anual máxima es de 5%.

La fórmula es aplicada por la Oficina Internacional, sin intervención de los miembros o de los operadores designados de la UPU¹⁰. Los operadores designados no necesitan suministrar ninguna información.

Cabe señalar que el importe del aumento o de la disminución anual de la tasa básica de transporte aéreo puede tener consecuencias indirectas en los operadores designados y en las compañías aéreas. Puede ser así en caso de que en el contrato se prevea que una modificación en el porcentaje de la tasa básica de transporte aéreo generará una modificación porcentual similar en la tasa establecida en el contrato.

En lo que respecta al transporte de las sacas vacías, el Reglamento establece una tasa máxima de 30% de la tasa básica de transporte aéreo.

¹⁰ Los miembros o los operadores designados de la UPU pueden verificar la aplicación de la fórmula por parte de la Oficina Internacional en cada CEP.

No existe una tasa básica de transporte aéreo específica para el correo S.A.L. Si el correo es reencaminado como correo S.A.L., la tasa básica de transporte aéreo se aplica de la misma manera para el correo prioritario y para el correo S.A.L., salvo que exista un acuerdo bilateral entre los operadores designados.

La tasa básica de transporte aéreo se comunica anualmente a través de una circular de la Oficina Internacional a tal efecto y también puede consultarse en la página «Transport» del sitio web de la UPU (<http://www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport>).

6.10 Distancia aerpostal

Cuando se aplica la tasa básica de transporte aéreo para definir un costo por kilogramo (o por tonelada) entre un aeropuerto de origen y un aeropuerto de destino, es necesario determinar la distancia. La UPU publica una lista de distancias aerpostales en su sitio web (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport).

Las distancias aerpostales entre dos puntos se establecen sobre la base de una distancia ortodrómica, tal como está determinada por la IATA, aumentada en un 2,5%, que corresponde a un promedio para tener en cuenta las escalas intermedias. Las distancias obtenidas se redondean a la centena superior cuando las dos últimas cifras son iguales o superiores a 50.

6.11 Transporte aéreo interno

El principio del reembolso de los gastos de transporte aéreo interno se basa en el hecho de que la remuneración recibida por el operador designado de destino del operador designado de origen (gastos terminales para los envíos de correspondencia y cuotas-parte territoriales de llegada para las encomiendas postales) no es suficiente para cubrir los costos de transporte aéreo dentro del país de destino. Este principio es pertinente sobre todo para los países con una amplia extensión geográfica que deben utilizar el transporte aéreo para una parte de sus envíos de correspondencia prioritarios depositados en la ciudad donde está situada la oficina de cambio de llegada.

Por extensión, esos países utilizan el transporte aéreo para una parte de su correo internacional de llegada.

El reembolso de los gastos de transporte aéreo interno era más corriente en el pasado, cuando se utilizaba una tasa fija para los gastos terminales.

Ahora el sistema de gastos terminales ha evolucionado hacia un sistema objetivo basado parcialmente en la tasa aplicable a una carta del régimen interno de cada país. Cada año, algunos países pasan del sistema de gastos terminales de transición (basado en una tasa única) al sistema objetivo (basado parcialmente en las tarifas del régimen interno).

El cuadro que figura a continuación indica si el operador designado de destino tiene derecho a un reembolso por concepto de transporte aéreo interno.

	<i>País de origen en el sistema objetivo</i>	<i>País del origen en el sistema de transición</i>
País de destino en el sistema objetivo	No	Sí
País de destino en el sistema de transición	Sí	Sí

Por lo tanto, los países que forman parte del sistema de gastos terminales objetivo tienen derecho a recibir una remuneración por el transporte aéreo interno únicamente de los países que forman parte del sistema de transición.

Para las encomiendas postales, el equivalente de los gastos terminales son las cuotas-parte territoriales de llegada. El procedimiento para determinar las cuotas-parte territoriales de llegada de cada país se modificó, eliminándose el reembolso del transporte aéreo interno. En su lugar, para compensar el costo del transporte aéreo dentro del país de destino, los países pueden tener cuotas-parte territoriales de llegada diferentes para las encomiendas prioritarias y para las encomiendas no prioritarias.

Debido a las modificaciones introducidas en los sistemas de remuneración, tanto para los envíos de correspondencia como para las encomiendas postales, la aplicación de la remuneración del transporte aéreo interno para compensar el transporte aéreo dentro del país de destino se limita a los envíos de correspondencia prioritarios provenientes de los países que siguen formando parte del sistema de gastos terminales de transición.

La fórmula utilizada para determinar los gastos adeudados por concepto del transporte aéreo interno se define en el artículo 34-101 del Reglamento del Convenio. Se basa en el principio de que el operador designado de origen debe compensar al operador designado de destino por el sobrecosto que se genera al utilizar el transporte aéreo en lugar del transporte por vía de superficie. Existe sin embargo una limitación: la tasa de transporte aéreo máxima por tonelada kilométrica (t-km) utilizada para calcular la tasa de remuneración de los gastos adeudados por concepto del transporte aéreo interno tiene como tope el nivel de la tasa básica de transporte aéreo, fijada anualmente por el CEP. Por lo tanto, si en un país la tasa interna del transporte aéreo por t-km es inferior a la tasa básica de transporte aéreo, se utiliza la tasa interna del transporte aéreo del país. Si la tasa interna del transporte aéreo es superior a la tasa básica de transporte aéreo, se utiliza la tasa básica.

La fórmula se utiliza primero para determinar la tasa efectiva por tonelada-kilómetro sobre cuya base el operador designado de origen debe compensar al de destino. Se presenta de la manera siguiente: Tasa efectiva = (tasa básica de transporte aéreo o tasa interna del transporte aéreo (la menor de las dos)) menos (tasa interna del transporte por vía de superficie).

La tasa de remuneración de los gastos de transporte aéreo interno (TAI) se calcula luego de la manera siguiente: Tasa TAI = (tasa efectiva por t-km) multiplicada por (distancia media ponderada).

Para poder recibir una compensación por los gastos de transporte aéreo interno, el operador designado de destino debe comunicar a la Oficina Internacional la siguiente información:

- Información que permita determinar la distancia media ponderada a lo largo de la cual los envíos de correspondencia prioritarios de llegada son transportados por vía aérea dentro del país.
- Tasa interna del transporte aéreo.
- Tasa interna del transporte por vía de superficie.

La distancia media ponderada se determina efectuando un muestreo del correo durante un período adecuado y compilando los resultados como se indica en el cuadro siguiente:

<i>Desde</i>	<i>Hasta</i>	<i>Kilogramos</i>	<i>Distancia (en km)</i>	<i>Kilogramos-kilómetros</i>
Aeropuerto de la oficina de cambio de llegada	(Distribuido a nivel local o reencaminado por vía de superficie)	1500	0 (Distancia del transporte aerpostal cero)	0
	Aeropuerto A en el país de destino	500	400	200 000
	Aeropuerto B en el país de destino	700	600	420 000
	Aeropuerto C en el país de destino	1200	500	600 000
Total		3900		1 220 000

En este caso, la distancia media ponderada corresponde a la relación (total kg-km)/(total kg) = 1 220 000/3900 = 312,8 km.

La tasa interna del transporte aéreo se fija generalmente por contrato.

La tasa interna del transporte por vía de superficie se determina normalmente estimando el peso de un metro cúbico de correo y determinando el costo medio de transporte de un metro cúbico por vía de superficie.

Los operadores designados que desean que se publiquen las tasas de remuneración del transporte aéreo interno deben contestar un oficio de la Oficina Internacional en el que se solicita la información antes del 30 de setiembre de cada año. En el pasado, las tasas de remuneración del transporte aéreo interno se comunicaban a través de la Lista CN 68 (Lista general de servicios aerpostales), pero eso ya no es así. Ahora se publican a través de una circular de la Oficina Internacional. Las circulares de la Oficina Internacional sobre los gastos de transporte aéreo interno también se publican en la sección «Transport» del sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport).

6.12 Devolución de sacas vacías

Cabe señalar que el Reglamento autoriza a los operadores designados a fijar el valor de sus sacas y a cobrar la suma correspondiente a los operadores designados de destino que no las devuelven. Algunos operadores designados aplican esta disposición y otros no. Esta disposición demuestra que contar con el material necesario (en este caso, sacas) es muy importante para poder expedir el correo.

Los principios de las operaciones y el procedimiento de contabilidad para la devolución de las sacas vacías son algo diferentes de los que se aplican para las demás clases de correo.

Las principales diferencias son las siguientes:

- El propietario de las sacas (es decir, el operador designado destinatario del despacho de sacas vacías) puede indicar el itinerario que debe utilizarse para la devolución de sus sacas.
- La compañía aérea extiende la factura a nombre del propietario de las sacas y no del operador designado que creó la expedición (es decir, la factura de entrega CN 47, específica para sacas vacías). El operador designado que devuelve las sacas debe utilizar la factura de entrega CN 47.
- Estos principios pueden crear dificultades prácticas en el proceso de devolución de las sacas vacías. Por ejemplo, es posible que un operador designado que debe devolver sacas vacías no tenga ninguna relación comercial con la compañía aérea elegida por el propietario de las sacas. Asimismo, cuando se recurre al tránsito en despachos cerrados para transportar el correo hacia el operador designado de destino a través de un operador designado de tránsito, el operador designado de origen no tiene ninguna relación comercial directa con la compañía aérea utilizada por el operador designado de tránsito.

Debido a estas dificultades, algunos operadores designados han adoptado un método para reducir estas complicaciones:

- Algunos operadores designados han creado sacas que se utilizan una sola vez y que, por lo tanto, no es necesario devolver. Sin embargo, si el operador designado de destino no puede deshacerse de las sacas en forma poco costosa y respetando el medio ambiente, siempre puede devolverlas, corriendo el propietario de las sacas con los gastos de su devolución.
- Algunos operadores designados también han indicado que las sacas-avión deben devolverse utilizando transporte por vía de superficie.
- Algunos operadores designados autorizan e incentivan a los operadores designados de destino a utilizar las sacas que les han llegado para expedir correo al propietario de las sacas.
- Algunos operadores designados participan en un acuerdo multilateral para compartir las sacas, utilizando sacas comunes. Este acuerdo es administrado por IPC.
- Para muchos operadores designados, el aprovisionamiento adecuado de sacas es un desafío permanente. Los operadores designados piden regularmente a la Oficina Internacional que publique circulares solicitando que sus sacas les sean devueltas, sobre todo cuando se aproximan los períodos de alto volumen de tráfico.

A continuación, se indican algunas de las mejores prácticas que los operadores designados pueden tener en cuenta:

- Los operadores designados de origen deben asegurarse de que sus sacas estén claramente identificadas como de su pertenencia. Si las sacas tienen impreso solo el logotipo, sin el nombre del país, puede resultar difícil identificar al propietario.
- Los operadores designados de origen y de destino deben hacer el mayor esfuerzo posible para utilizar las sacas en ambos sentidos.
- Los operadores designados de origen deben revisar periódicamente la información con respecto a la devolución de sus sacas y actualizarla. Se recomienda hacerlo dos veces al año.
- Los operadores designados de destino que devuelven las sacas deben verificar regularmente que la frecuencia de expedición de las sacas vacías hacia todos los países sea adecuada, para que las sacas vacías que los propietarios necesitan no permanezcan almacenadas durante mucho tiempo.
- Los operadores designados de destino que devuelven las sacas deben asegurarse de que sus despachos de sacas vacías queden documentados en un mensaje PREDES. Al igual que los mensajes PREDES para los envíos de correspondencia, las encomiendas postales y los envíos EMS, los

mensajes PREDES para las sacas vacías pueden ser de suma utilidad para los operadores designados de destino.

- Puesto que las sacas son normalmente muy livianas, puede ser económico acordar bilateralmente devolver las sacas vacías en un despacho de correo. Las sacas vacías pueden expedirse exentas del pago de gastos terminales.
- La devolución de las sacas vacías debe gestionarse siguiendo el mismo proceso que para el intercambio de correo, en ausencia de un acuerdo entre los operadores designados en cuestión.

A título de referencia, ver el artículo 17-014 (Devolución de envases vacíos).

El Comité de Contacto «IATA–UPU» aprobó las modalidades prácticas que se describen a continuación.

- 1º *El operador designado propietario de las sacas tiene la libertad de elegir el itinerario y al transportista para la devolución de esas sacas. Podrá efectuar precisiones con respecto, por ejemplo, a los horarios y a las fechas, así como a la frecuencia de las expediciones y a la oficina encargada de la devolución de las sacas vacías. A este respecto, es conveniente que celebre acuerdos bilaterales en materia de tarifas y de explotación con uno o varios transportistas y que informe de ello a los operadores designados, así como a los transportistas encargados de la devolución. Por consiguiente, la liquidación de los asuntos financieros se limitará, en principio, a las facturas presentadas por el transportista en cuestión al operador designado propietario de los envases.*
- 2º En principio, las sacas vacías deberán devolverse a una única oficina de cambio, tal como se establece en el artículo 17-014. Esa oficina será indicada por cada operador designado en la Compilación oficial de informes de la UPU.
- 3º Es conveniente que las compañías aéreas y los operadores designados se pongan de acuerdo y coordinen lo más posible las modalidades de devolución de las sacas vacías.
- 4º Puesto que el operador designado propietario de las sacas debe pagar la devolución de las sacas vacías por avión, la compañía aérea deberá aceptar asumir la responsabilidad en caso de pérdida de las sacas.
- 5º Se creó un rubro «Operador designado propietario de los envases vacíos» en la factura de entrega CN 47, para los despachos de envases vacíos. El operador designado (no propietario) que devuelve los envases indicará el nombre del operador designado propietario, y las compañías aéreas que participan en el transporte formularán en consecuencia la factura destinada al operador designado propietario.
- 6º Las sacas devueltas por avión se expedirán siempre en despachos separados, acompañados exclusivamente de la fórmula CN 47. Cualquier otro procedimiento deberá ser objeto de un acuerdo entre las compañías aéreas y los operadores designados involucrados.
- 7º *Los transportistas facturarán a los operadores designados propietarios el transporte de las sacas vacías indicando las fechas, los números de los despachos y el operador designado de origen de las facturas CN 47 a las cuales se refiere cada factura, de modo que los operadores designados propietarios puedan controlar su material.*
- 8º Cuando no exista acuerdo bilateral previo y las sacas vacías sean tratadas y transportadas en el punto de tránsito por una compañía aérea no contratante de acuerdo con las instrucciones que figuran en la factura CN 47 formulada por el operador designado expedidor, el transportista no contratante facturará el transporte al operador designado propietario según su tarifa habitual. Esa tarifa corresponderá, como máximo, al 30% de la tasa básica de la UPU aplicable al transporte del correo-avión, tal como se establece en el artículo 34-101.
- 9º Si el operador designado de tránsito interviene en los procedimientos podrá pedir al operador designado propietario el pago de los gastos de tratamiento de los despachos de sacas vacías. El operador designado de tránsito formulará los estados CN 55 y CN 56 a partir de la información consignada en la factura de entrega CN 47.

La tarifa aplicable al transporte aéreo de las sacas vacías correspondería, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 34-101, como máximo al 30% de la tasa básica aplicable al transporte del correo-avión. El artículo 17-011 se aplica, *mutatis mutandis*, a las facturas CN 47.

Sacas vacías devueltas por vía de superficie

Para la facturación de los gastos de tránsito marítimo y territorial correspondientes a los despachos de envases vacíos, debería aplicarse el procedimiento siguiente:

- devolución de envases vacíos por vía directa entre el operador designado A y el operador designado B (propietario de los envases): los gastos de tránsito deberán ser facturados por el operador designado A al operador designado B, sobre la base de los gastos de tránsito indicados en el artículo 27-003 para la distancia A–B;
- devolución de envases vacíos del operador designado A al operador designado C (propietario de los envases) a través del operador designado de tránsito B:
 - los gastos de tránsito que corresponden al transporte A–B deberán ser facturados por el operador designado A al operador designado C, sobre la base de los gastos de tránsito indicados en el artículo 27-003 para la distancia A–B;
 - los gastos de tránsito correspondientes al transporte B–C deberán ser facturados por el operador designado B al operador designado C, sobre la base de los gastos de tránsito indicados en el artículo 27-003 para la distancia B–C.»

7. Fórmulas de la UPU e intercambio de mensajes

7.1 Facturas de entrega

Las facturas de entrega constituyen la base del pago entre los transportistas y los operadores designados de origen.

- CN 37 – Despachos por vía de superficie
- CN 38 – Despachos-avión
- CN 41 – Despachos de superficie transportados por vía aérea (S.A.L.)
- CN 47 – Despachos de envases vacíos

7.2 Etiquetas de envases

Las etiquetas de los envases postales son probablemente las fórmulas de la UPU más importante para la calidad de servicio. La información consignada en la etiqueta tiene una importancia capital tanto para los operadores designados como para los transportistas tales como las compañías aéreas.

La durabilidad de una etiqueta, es decir, su capacidad para resistir las duras condiciones de transporte, también es sumamente importante.

Números de las etiquetas

En el Reglamento del Convenio, los números de las etiquetas se asignan en función de la clase de correo y de la modalidad de transporte, de la manera siguiente:

	<i>Vía de superficie</i>	<i>Vía aérea</i>	<i>S.A.L.</i>
Envíos de correspondencia	CN 34	CN 35	CN 36
Encomiendas postales	CP 83	CP 84	CP 85
EMS	No corresponde	EMS CN 35	No corresponde

Algunos operadores designados que utilizan el sistema de clasificación basado en la rapidez de tratamiento de los envíos (art. 17-101) se apartan levemente de este sistema y aplican números de etiquetas de envases en función del nivel de prioridad de los envíos y no en función de la modalidad de transporte. La diferencia reside en que el correo prioritario encaminado por vía de superficie, por ejemplo, por carretera entre dos países muy cercanos, tendrá etiquetas con los números CN 35 y CP 84 en lugar de CN 34 y CP 83.

Colores de las etiquetas

La utilización de colores es un elemento importante para las etiquetas de envases.

La utilización más corriente de los colores es la siguiente:

- Encomiendas postales: amarillo ocre.
- Envíos EMS: azul/franjas anaranjadas (con el logotipo EMS).
- Sacas vacías: verde.
- Envíos de correspondencia ordinarios: blanco, azul, rojo.
- Sacas M/envases con envíos certificados o con valor declarado: debe incluir elementos de color rojo.
- Envíos de correspondencia masivos: violeta, rojo.

La diferencia entre el blanco o el azul en las etiquetas de los envíos de correspondencia ordinarios puede depender del sistema de clasificación (art. 17-101 (Servicios básicos): rapidez de tratamiento o contenido) aplicado por el operador designado de origen. La aplicación más corriente, y la recomendada, es utilizar el blanco para el correo prioritario (inclusive para el correo transportado por vía de superficie) y el azul para el correo no prioritario, inclusive para el correo S.A.L.

Se utiliza el rojo para las etiquetas de los envíos de correspondencia si el envase contiene envíos certificados o con valor declarado o la hoja de aviso¹¹. En este caso, toda la etiqueta puede ser roja o puede colocársele una pequeña marca roja. Es importante que el rojo sea visible para la oficina de cambio de destino a fin de que los envíos certificados o con valor declarado y/o las hojas de aviso sean tratados de manera adecuada en el momento de abrir el envase.

Etiqueta F

La etiqueta de la saca que contiene la hoja de aviso CN 31 o CN 32 o la hoja de ruta CP 87 debe llevar la letra «F» bien visible en la parte superior derecha (esta F significa «*Feuille d'avis*» (Hoja de aviso) o «*Feuille de route*» (Hoja de ruta)). Cabe señalar que, contrariamente a lo que se establece para los envases de envíos de correspondencia, no es necesario que el envase de encomiendas postales que contiene la hoja de ruta CP 87 esté marcado con el color rojo. Esto se debe a que es mucho más fácil detectar una hoja de ruta en un envase que contiene encomiendas que una hoja de aviso en un envase que contiene cartas o impresos.

Creación de las etiquetas de envases

Los operadores designados utilizan varios métodos para crear las etiquetas de los envases. El método más corriente consiste en producir etiquetas adhesivas en papel blanco y pegar esas etiquetas en una etiqueta más rígida del color apropiado, provista de un ojalillo. La etiqueta adhesiva se pega en la etiqueta más rígida, que es fijada a la saca por medio de un precinto. Si se trata de bandejas, la etiqueta adhesiva puede pegarse directamente en la bandeja.

Los operadores designados también pueden utilizar sistemas más sofisticados que permiten imprimir directamente en un soporte de color.

Diagrama de una etiqueta de envío (Formato CN 35) con los siguientes campos:

De		Por avión		CN 35
				Formato
Tipo de desp.		N° desp.		Para
Fecha				
Tipo de envase		N° envase		Identificador del envase
Precinto				
Subclase envase		Cant. envíos		Fecha de transporte
Kg bruto				
				Desembarque

Dimensiones 130 x 90 mm

¹¹ Sin embargo, los operadores designados pueden decidir, en sus relaciones bilaterales, no utilizar etiquetas rojas y optar, por razones de seguridad, por otro método convenido entre ellos.

La mayoría de los operadores designados ya cuenta con sistemas automatizados para el tratamiento de los despachos que permiten generar las etiquetas por computadora.

Norma S47

La norma técnica S47 de la UPU¹² define, para los operadores designados que cuentan con sistemas automatizados, los elementos de la etiqueta, así como su ubicación en la etiqueta. Cabe señalar que existe una relación directa entre los datos que figuran en la etiqueta de envase y el mensaje EDI normalizado PREDES (referencia M41 PREDES v2.1 o M14 PREDES v2.0).

Los operadores designados deben hacer todo lo que esté a su alcance para cumplir con la norma S47 en la mayor medida posible.

A continuación, se presenta un ejemplo de etiqueta CN 35 basada en la norma S47. Puesto que existe una gran diversidad de atributos para las etiquetas, es importante referirse a las especificaciones.

From: DEFRAA(DEA) FRANKFURT/M DeutschePost		Par avion CN 35	
Dispo. Type: AUN Dispo. No.: 1153		To: AUSYDA(AUA) SYDNEY Australia PC	
Date: 2004-11-10		 DEFRAA AUSYDA AUN 4 1153 002 00 0053	
Proc. Type: BG	Proc. No.: 2		
Formal: P			
Proc. Subcl.: UN	No. of items		
Gross Wt: 5,3	Net Wt: 5,1	10 FRA SQ 0325 SIN 11 SIN SQ 0221 SYD SYD	
Product: IPZ123.S47 #13			

Algunos elementos clave de la norma S47:

- El código de barras del identificador de envase S9 se coloca en el medio de la etiqueta, donde está mejor protegido.
- Se incluyen los operadores designados de los CTCI de origen y de destino, así como los códigos y los nombres de los CTCI que figuran en la lista de códigos 108.
- Se incluye el tipo de despacho (categoría de correo y subclase de correo).
- Se incluye el tipo de envase que figura en la lista de códigos 121.
- Se incluye el «formato del contenido» (lista de códigos 120), necesario para los gastos terminales del correo separado por formato.
- Se incluye la subclase de correo a nivel del envase que figura en la lista de códigos 117.
- Se indica el transporte previsto (una línea por tramo). Para cada etapa, se incluyen la fecha (día y mes únicamente), el lugar de origen, la referencia del transporte (p. ej., el vuelo) y el lugar de destino.

Mejores prácticas en lo que respecta a las etiquetas de envases

- Es necesario asegurarse de que el identificador de envase S9 provisto de un código de barras figure en todas las etiquetas de todas las oficinas de cambio de origen para todas las clases de correo.
- Algunos operadores designados de origen crean las etiquetas de envases en una primera etapa y después escanean el identificador del envase en una etapa siguiente, por ejemplo, para incluir el envase en una expedición. Esto constituye un control integrado de la calidad del código de barras. Los operadores designados de origen que no proceden de esta manera deberían aplicar procesos

¹² Las normas técnicas y las normas en materia de mensajes de la UPU pueden encontrarse en una de las tres etapas siguientes del proceso de homologación:
 Estadio P (documento de trabajo);
 Estadio O (proyecto de norma);
 Estadio 1 (proyecto de norma probado);
 Estadio 2 (norma UPU aprobada);
 Estadio S (norma reemplazada);
 Estadio W (norma retirada).

tendientes a garantizar que todas las etiquetas que crean puedan ser escaneadas. Debe procederse de esta manera debido a que es posible que una impresora de etiquetas tenga un problema técnico y cree etiquetas que no pueden ser escaneadas, lo que genera problemas considerables a los operadores designados de destino y a los transportistas. El operador designado de origen puede, por ejemplo, escanear en forma sistemática las etiquetas de los envases creados por cada impresora de etiquetas.

- Los operadores designados de origen deben controlar periódicamente la fabricación de sus etiquetas para garantizar que se utilice papel resistente e impermeable, que el adhesivo sea adecuado, que la tinta no se corra si se moja, que el ojalillo sea resistente, etc. Conviene efectuar todos estos controles, ya que la etiqueta de envase es la única fórmula de la UPU que tiene que poder resistir las duras condiciones de transporte, lo que es fundamental para la calidad de servicio y la seguridad del correo.

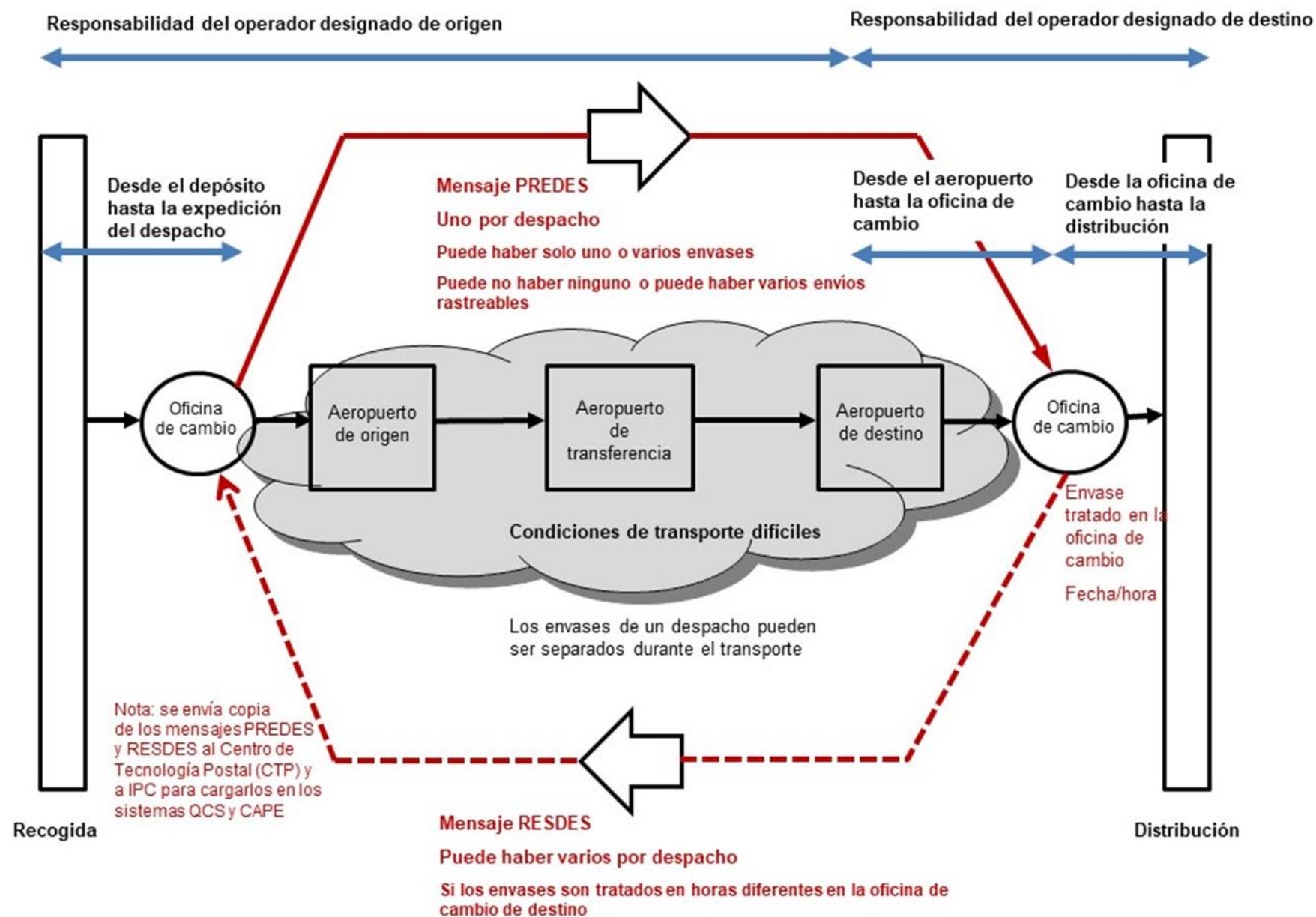
7.3 *Otras fórmulas de la UPU relativas al transporte*

- Hojas de aviso y hojas de ruta – CN 31, CN 32 (para los desechos de correo masivo) y CP 87. Estas fórmulas definen cada despacho e incluyen la modalidad de transporte prevista, al finalizar el despacho.
- Cuadros CP 81 (encomiendas de superficie) y CP 82 (encomiendas-avión). Estas fórmulas son creadas por los operadores designados de tránsito y enviadas a los operadores designados de origen. Definen las tasas de tránsito para la expedición de encomiendas como envíos en tránsito al descubierto. El operador designado de origen debe incluir los gastos correspondientes a cada encomienda en la hoja de ruta CP 87.
- Boletines de verificación CN 43 y CN 78. Estas fórmulas son informes de excepción entre oficinas de cambio y pueden identificar problemas de transporte.

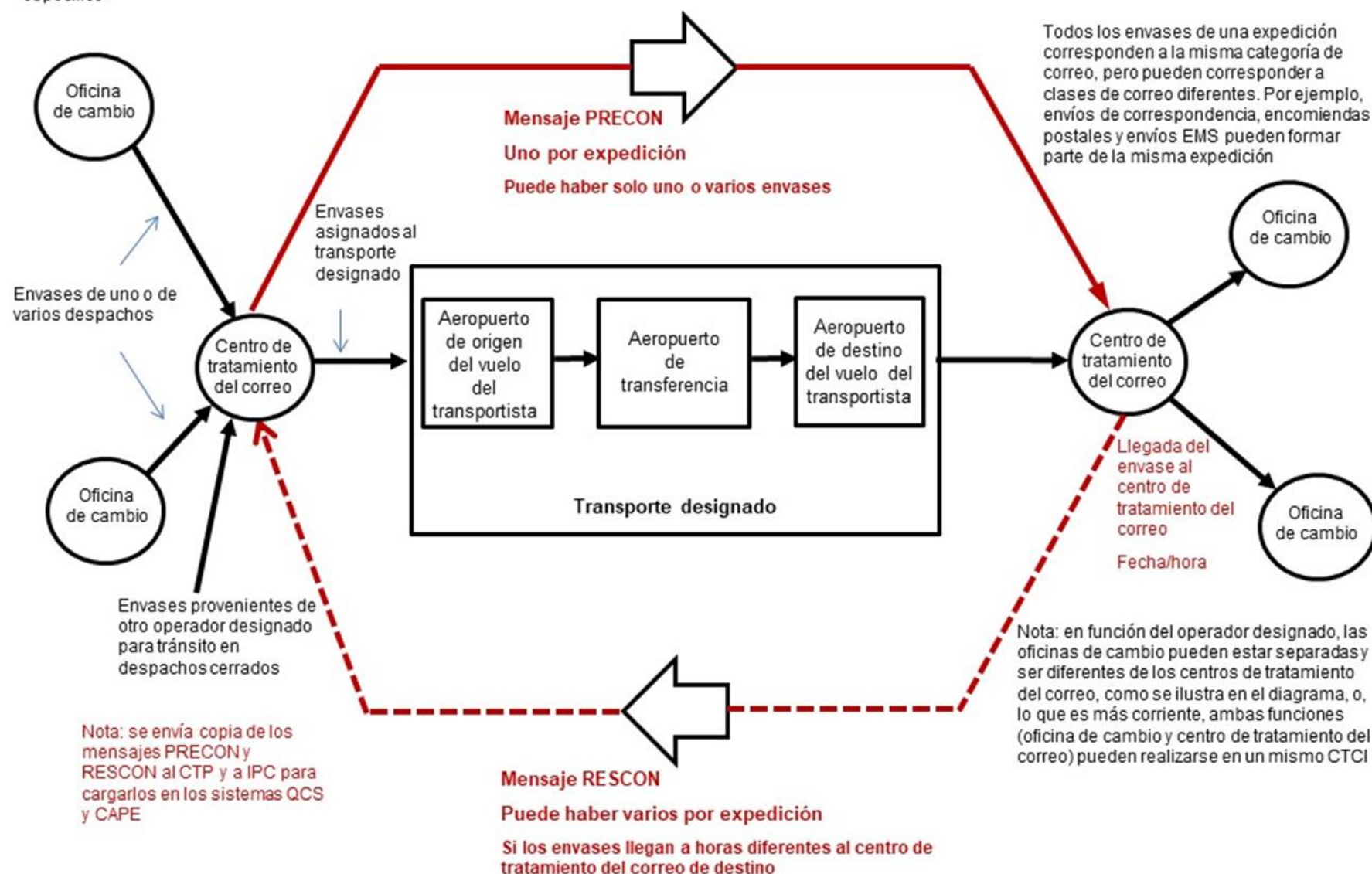
Para obtener información sobre cómo completar las fórmulas de la UPU sírvase consultar las siguientes páginas web: <https://www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Physical-Services/Letter-Post-Forms> y <https://www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Physical-Services/Parcel-Post-Forms>.

7.4 *Panorama general de las normas relativas a los intercambios de mensajes*

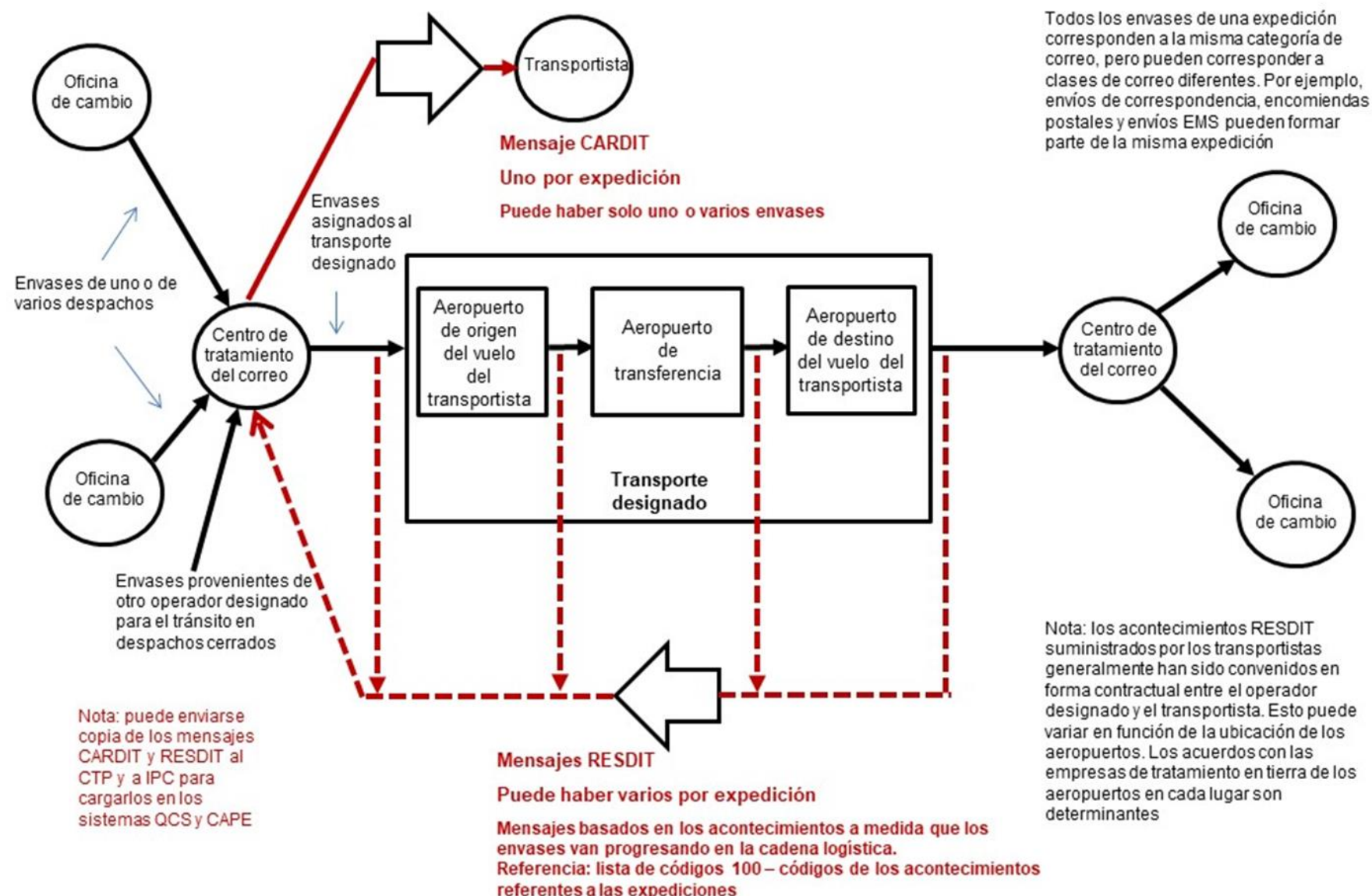
Los flujos de datos PREDES/RESDDES, PRECON/RESCON y CARDIT/RESBIT se ilustran en las páginas siguientes (con el transporte aéreo como ejemplo).



Nota: el mensaje PRECON se refiere a los envases asignados a un transporte designado específico. Los envases pueden provenir de un solo despacho o de varios despachos. Los envases de un despacho específico pueden ser separados y, por consiguiente, no formar parte de la misma expedición. Los envases pueden ser creados (del mismo operador designado) o ser encaminados en tránsito en despachos cerrados (de otro operador designado). Puede haber más de una expedición asignada a un transporte específico



Nota: al igual que el mensaje PRECON, el mensaje CARDIT se refiere a los envases asignados a un transporte designado específico. Los envases pueden provenir de un solo despacho o de varios despachos. Los envases de un despacho específico pueden ser separados y, por consiguiente, no formar parte de la misma expedición. Los envases pueden ser creados (del mismo operador designado) o ser encaminados en tránsito en despachos cerrados (de otro operador designado). Puede haber más de una expedición asignada a un transporte específico



En general, se recomienda utilizar siempre la versión más reciente de los mensajes EDI.

Términos utilizados:

- EDI: intercambio electrónico de datos.
- ITMATT: «ITeM ATtribute», mensaje a nivel del envío transmitido por el operador designado de origen al operador designado de destino. Incluye información sobre el contenido del envío. Está relacionado con las fórmulas de declaración de aduana CN 22 o CN 23. Se utiliza para las declaraciones de aduana y el despacho aduanero.
- EMSEVT: mensaje de seguimiento a nivel del envío. Originalmente se utilizaba para «EMS EVenT», pero ahora se utiliza para todas las clases de correo.
- PREDES/REDES: «PRE-advice of DESpatch» y «RESponse to DESpatch», mensajes entre operadores designados a nivel del despacho, del envase y del envío.
- PRECON/RESCON: «PRE-advice of CONsignment» y «RESponse to CONsignment», mensajes entre operadores designados a nivel de la expedición y del envase.
- CARDIT/RESBIT: «CARrier Documents International Transport» y «RESponse to Documents International Transport», mensajes entre operadores designados y transportistas (p. ej., compañías aéreas) a nivel de la expedición y del envase.
- Indicador AR (reglamentación aplicable): este indicador incluido en el mensaje CARDIT sirve como confirmación del operador designado de origen de que se ha enviado toda la información electrónica anticipada y de que no hay ninguna instrucción particular conocida (es decir, RFI, solicitud de información; RFS, solicitud de inspección; DNL, no cargar) pendiente al momento de la transmisión del mensaje CARDIT y de la entrega al transportista (estado de la evaluación de riesgos). Para más información sobre las herramientas informáticas y los parámetros del indicador AR, sírvase consultar el sitio web de la UPU (<https://www.upu.int/en/Postal-Solutions/Technical-Solutions/Postal-Technology-Centre/Email-Campagne/AR-information>).

En el cuadro que figura a continuación se presenta un panorama general de todas las normas de la UPU referentes a los intercambios de mensajes. Las que no están relacionadas con el transporte están marcadas con fondo gris.

<i>Norma de mensaje</i>	<i>De/a</i>	<i>Descripción general</i>	<i>Finalidad</i>
M40 EMSEVT v3	Entre los operadores designados que tratan envíos rastreables (p. ej., envíos de correspondencia certificados, con valor declarado y con seguimiento, encomiendas postales y envíos EMS)	Mensaje de seguimiento de los acontecimientos a nivel del envío para los envíos que pueden ser rastreados a lo largo de toda la cadena logística La norma correspondiente para el identificador del envío es la norma S10 La norma M40 se basa en 25 acontecimientos definidos. Una parte de estos acontecimientos se utiliza para evaluaciones que tienen repercusión en las liquidaciones financieras	Rastreo y localización para los clientes, lo que les permite visualizar sus envíos en los sitios web de los operadores designados Evaluación de la calidad de servicio, que en algunos casos constituye un elemento de las liquidaciones financieras

<i>Norma de mensaje</i>	<i>De/a</i>	<i>Descripción general</i>	<i>Finalidad</i>
M41 PREDES v2.1	De la oficina de cambio de origen a la oficina de cambio de destino	Mensaje a nivel del despacho, del envase y del envío. Define la relación entre el envío y el envase, a saber, la ubicación lógica o el identificador del envase, para los envíos rastreables (p. ej., envíos de correspondencia certificados, con valor declarado y con seguimiento, encomiendas postales y envíos EMS) Guarda relación con las siguientes fórmulas de la UPU: – hoja de aviso CN 31/CN 32 – hoja de ruta CP 87 – listas especiales CN 33/CN 16 – etiquetas de envase CN 34/CN 35/CN 36/CP 83/CP 84/CP 85 A partir del 1º de marzo de 2020, los identificadores S10 (envío postal) y S9 (envase postal) se vincularán electrónicamente (se asociarán) y se incluirán en los mensajes PREDES cuando se expidan envíos para los que deba suministrarse información electrónica anticipada (art. 08-002 del Reglamento del Convenio)	El mensaje PREDES/ REDES permite: – el control de las operaciones referentes a los envases – el análisis del segmento de la cadena logística comprendido entre dos oficinas de cambio, a los efectos de la calidad de servicio – el análisis de la red en relación con los volúmenes – también permite respaldar los procesos de liquidación financiera
M13 REDES v1.1	De la oficina de cambio de destino a la oficina de cambio de origen	Mensaje a nivel del envase El mensaje REDES es la respuesta al mensaje PREDES	Permite suministrar a la oficina de cambio de origen una confirmación –que incluye la fecha/la hora– del tratamiento de los envases, así como otras indicaciones a nivel del envase desde el punto de vista de un operador designado de destino
M10 PRECON v1.1	Del centro de tratamiento del correo de origen al centro de tratamiento del correo de destino	Mensaje a nivel de la expedición y del envase. El mensaje PRECON define los envases asignados a una expedición específica (para el transporte desde el lugar de origen hasta el lugar de destino)	Permite enviar a los centros de tratamiento del correo de destino una notificación previa de los envases en tránsito que les llegarán
M12 RESCON v1.1	Del centro de tratamiento del correo de destino al centro de tratamiento del correo de origen	Mensaje a nivel del envase El mensaje RESCON es la respuesta al mensaje PRECON	Permite suministrar al centro de tratamiento del correo de origen una confirmación –que incluye la fecha/la hora– de la llegada de los envases, así como otras indicaciones

<i>Norma de mensaje</i>	<i>De/a</i>	<i>Descripción general</i>	<i>Finalidad</i>
M48 CARDIT v2.1	Del centro de tratamiento del correo de origen al transportista	Mensaje a nivel de la expedición y del envase. El mensaje CARDIT define los envases asignados a una expedición («conjunto» transportado desde el operador designado de origen hasta el de destino), a los efectos de las operaciones del transportista y de la facturación Guarda relación con las facturas de entrega CN 37, CN 38, CN 41 y CN 47 de la UPU	Permite suministrar al transportista información del operador designado de origen con respecto a los envases y a la expedición, inclusive el transporte previsto (p. ej., los vuelos) Cuando se expidan envases para los que determinados países de destino exijan el suministro de información electrónica anticipada, el operador designado de origen se asegurará de que se hayan cumplido debidamente todas las exigencias nacionales específicas relativas a la transmisión de información electrónica anticipada y de que se transmita el mensaje CARDIT correspondiente, incluido cualquier indicador AR, de conformidad con la norma de mensajería M48 de la UPU (art. 08-002 del Reglamento del Convenio)
M49 RESDIT v1.1	Del transportista al operador designado de origen de la expedición	El mensaje M49 RESDIT es la respuesta del transportista al mensaje M48 CARDIT v2.1	Permite al transportista suministrar información con respecto a los envases a lo largo de toda la cadena logística La información suministrada (acontecimientos y ubicación) es por lo general objeto de acuerdo entre el operador designado de origen y el transportista
	El mensaje RESDIT es un mensaje referente a un acontecimiento a nivel del envase. Los acontecimientos se describen en la lista de códigos 100. A continuación, se indican algunos ejemplos: – RESDIT 74: Received – Carrier takes control/custody by reception/pickup (recibido – el transportista toma control/posesión en el momento de la recepción/recogida) – RESDIT 21: Delivered – Carrier surrenders control/custody to consignee or agent (entregado – el transportista cede el control/la posesión al destinatario o al empleado)		
M33 ITMATT	Del operador designado de origen al operador designado de destino	Mensaje a nivel del envío Preaviso de los atributos del envío. Los mensajes ITMATT son la representación electrónica de la declaración de aduana, equivalente a las fórmulas en soporte papel CN 22, CN 23 y CP 72 de la UPU	La principal finalidad es suministrar datos aduaneros al operador designado de destino. El mensaje ITMATT debe ser una fuente de datos para el mensaje CUSITM basado en la norma M43a
Nota: las normas referentes a los mensajes indicadas a continuación están en el proceso de ser implementadas por algunos operadores designados y las organizaciones aduaneras con las que trabajan			

<i>Norma de mensaje</i>	<i>De/a</i>	<i>Descripción general</i>	<i>Finalidad</i>
M43a CUSITM	Del operador designado de destino a la organización aduanera correspondiente	Mensaje a nivel del envío	Permite suministrar a las aduanas información para el control aduanero, como por ejemplo para la determinación de las tasas y los derechos
M43b CUSRSP	De las aduanas al operador designado de destino	Mensaje a nivel del envío	Permite suministrar al operador designado de destino una respuesta de la aduana con respecto al envío, incluida su liberación
M37 EVTRPT	Esta norma se utiliza muy poco. La norma M40 EMSEVT v3 responde a las necesidades correspondientes a la norma M37		
M42 eVN	Envío de un boletín de verificación de un operador designado a otro operador designado	Guarda relación con las fórmulas CN 43 y CN 78 de la UPU	Reemplaza el intercambio de boletines de verificación en soporte papel

7.5 Panorama general de las normas técnicas

Muchas normas técnicas no están relacionadas con el intercambio de correo internacional. Por ejemplo, algunas están relacionadas con los espacios que deben reservarse en los sobres y otras con la identificación por radiofrecuencia (RFID). Las normas técnicas relacionadas con el intercambio de correo internacional son las siguientes:

<i>Norma</i>	<i>Designación</i>	<i>Comentarios</i>	<i>Normas de mensajes correspondientes</i>
S8	Despachos postales	Mencionadas en los módulos 2 y 4. Se recomienda utilizar la guía del usuario que figura en el sitio web, y no la norma	PREDES
S9	Envases postales		
S10	Identificación de los envíos postales – identificador de 13 caracteres	Mencionada en el módulo 1	EMSEVT/PREDES
S32	Expediciones postales	Mencionada más adelante en este módulo en PRECON/RESCON	PRECON/CARDIT
S34	Registro de los CTCI	Mencionada en los módulos 2 y 4	EMSEVT/PREDES
S47	Etiquetas de envases postales	Esta norma está actualmente en el estadio 1 y en la versión 4. Se refiere al formato y el contenido de las etiquetas de envases. La versión actual fue adoptada en abril de 2015	PREDES

Nota: la UPU pone a disposición del personal de los operadores designados nueve módulos de capacitación básica en materia postal, accesibles desde la plataforma TRAINPOST de la UPU. Para comenzar a utilizar la plataforma TRAINPOST y acceder a estos nueve módulos, los usuarios deben iniciar sesión en www.upu-trainpost.com/moodle/login/?lang=en.

Fórmulas de la UPU, normas referentes a los intercambios de mensajes y normas técnicas correspondientes

En el cuadro que figura a continuación se presenta la relación entre las fórmulas de la UPU y las normas:

Nivel	Fórmula de la UPU para los envíos de correspondencia (y equivalente EMS)	Fórmula de la UPU para las encomiendas postales	Fórmula combinada para los envíos de correspondencia y las encomiendas postales	Norma técnica de la UPU	Norma de la UPU referente a los intercambios de mensajes
Descripción del artículo	Declaración de aduana				
	CN 22	CP 72 ¹³	CN 23 ¹⁴		M33 ITMATT
Envío	Etiquetas a nivel del envío			S10 para el identificador del envío (código de barras de 13 caracteres)	M40 EMSEVT M41 PREDES
	CN 04 para los envíos certificados CN 05 para los envíos con entrega registrada CN 05bis para los envíos con seguimiento CN 06 para los envíos con valor declarado	CP 73 para las encomiendas ordinarias CP 74 para las encomiendas con valor declarado			
	Fórmulas a nivel del envío				
	CN 33 lista especial – envíos certificados CN 16 lista especial – envíos con valor declarado	CP 87 hoja de ruta ¹⁵			
Envase	Etiquetas a nivel del envase			S9 para el identificador del envase S47 para la etiqueta del envase	M41 PREDES M13 RESDES
	CN 34 envases de superficie CN 35 envases-avión CN 36 envases S.A.L.	CP 83 encomiendas de superficie CP 84 encomiendas-avión CP 85 encomiendas-S.A.L.			
Despacho	Fórmulas a nivel del despacho			S8 para el identificador del despacho	M41 PREDES M13 RESDES
	CN 31 hoja de aviso CN 32 hoja de aviso para el correo masivo	CP 87 hoja de ruta			

¹³ La fórmula CP 72 es un juego de fórmulas que incluye una declaración de aduana CN 23 y una etiqueta para encomiendas CP 73.

¹⁴ La fórmula CN 23 también puede utilizarse en forma optativa para los envíos de correspondencia, en lugar de la fórmula CN 22.

¹⁵ Las encomiendas se anotan individualmente en la hoja de ruta CP 87, que, desde el punto de vista funcional, es similar a la fórmula CN 33 para los envíos de correspondencia certificados.

<i>Nivel</i>	<i>Fórmula de la UPU para los envíos de correspondencia (y equivalente EMS)</i>	<i>Fórmula de la UPU para las encomiendas postales</i>	<i>Fórmula combinada para los envíos de correspondencia y las encomiendas postales</i>	<i>Norma técnica de la UPU</i>	<i>Norma de la UPU referente a los intercambios de mensajes</i>
Descripción del artículo	Declaraciones de aduana				
	CN 22	CP 72 ¹⁶	CN 23 ¹⁷		M33 ITMATT
Expedición	Fórmulas a nivel de la expedición				
			CN 37 factura de entrega – despachos por vía de superficie CN 38 factura de entrega – despachos-avión CN 41 factura de entrega – despachos S.A.L. CN 47 factura de entrega – envases vacíos	S32 para el identificador de la expedición	M10 PRECON M12 RESCON M48 CARDIT y M49 RESDIT

8. Encaminamiento del correo

8.1 Normas de distribución

Cada operador designado publica sus normas de distribución en tres publicaciones:

Para los envíos de correspondencia, se publican en la *Compilación de Normas de Distribución*, disponible en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Compendia).

Para las encomiendas postales, las normas figuran en un anexo de la *Compilación de Encomiendas Postales en línea*, disponible en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Compendia).

Para los envíos EMS, las normas figuran en la *Compilación de Informes EMS*, disponible para los usuarios registrados (www.emsog.post).

Cada una de estas publicaciones define las normas de distribución desde la llegada a cada oficina de cambio de llegada hasta la distribución en las zonas correspondientes a los códigos postales en el país de destino. Las normas de distribución se basan por lo general en las normas nacionales, sirviendo la oficina de cambio de llegada como oficina de depósito (nacional).

Las publicaciones también definen la hora límite para la llegada del correo de llegada –al aeropuerto (transporte aéreo) o al puerto de la oficina de cambio (transporte por vía de superficie)– para que pueda recibir el mismo nivel de servicio que el correo interno depositado el mismo día¹⁸. Esa hora se denomina «hora límite de llegada» o LAT («latest arrival time»).

¹⁶ La fórmula CP 72 es un juego de fórmulas que incluye una declaración de aduana CN 23 y una etiqueta para encomiendas CP 73.

¹⁷ La fórmula CN 23 también puede utilizarse en forma optativa para los envíos de correspondencia, en lugar de la fórmula CN 22.

¹⁸ El tiempo transcurrido en la aduana no suele estar incluido.

8.2 Algunas mejores prácticas

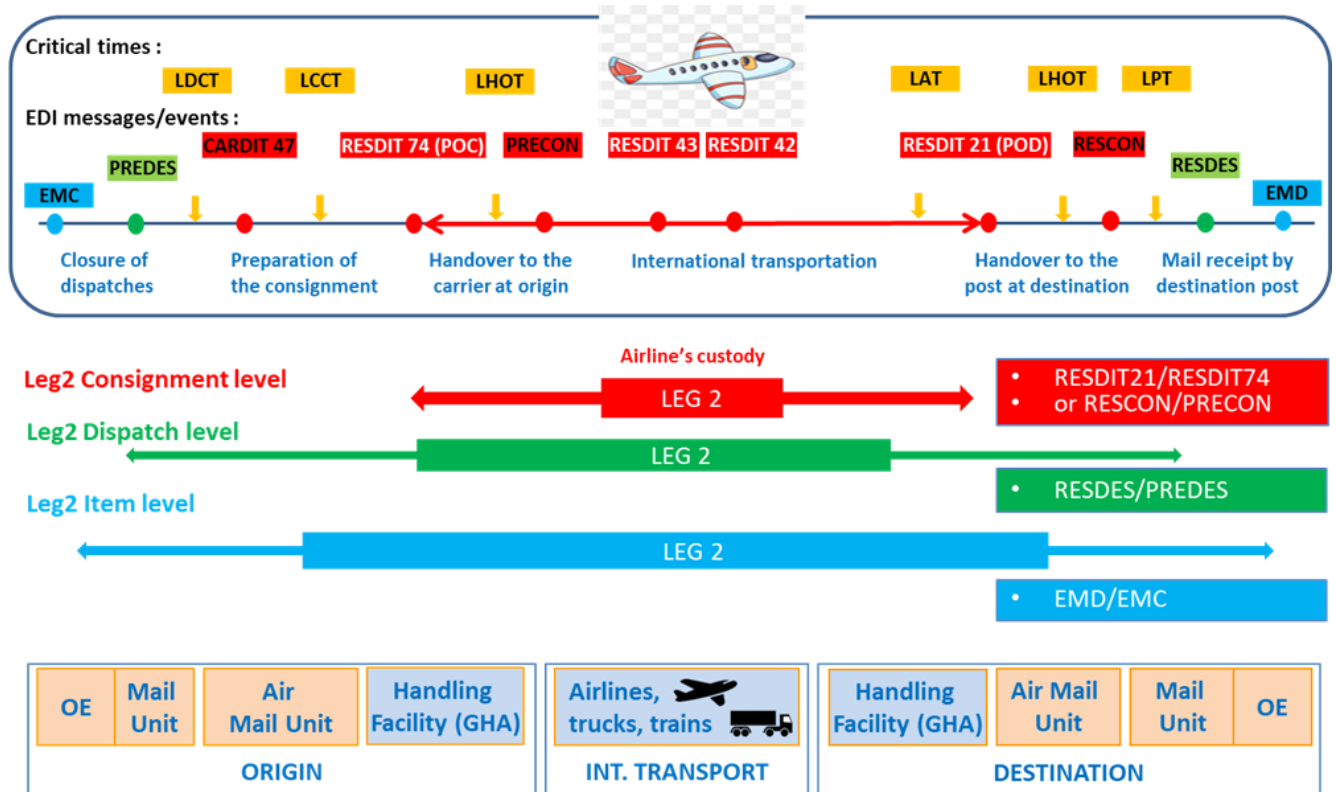
El desafío que representa el encaminamiento del correo puede variar considerablemente en función del país. Algunos países son países «plataforma», desde donde salen diariamente vuelos directos a numerosos destinos. Otros son países «periféricos», desde donde salen vuelos directos hacia muy pocos destinos. Estos países deben recurrir al transbordo o al tránsito para poder prestar el servicio hacia muchos destinos.

Algunos países pueden prestar el servicio en forma directa solo hacia muy pocos destinos, a veces únicamente uno o dos.

1º Consulta a los transportistas

Del mismo modo, el volumen de correo puede variar considerablemente en función del país. En algunos casos, es de crucial importancia planificar la capacidad de transporte con el transportista. En otros casos, la planificación de la capacidad no es tan crucial. Sin embargo, en todos los casos el operador designado de origen debe consultar primero con los transportistas que intervienen para asegurarse de que se están utilizando horarios correctos y aceptables y para garantizar con certeza razonable que el itinerario planificado cuenta efectivamente con capacidad suficiente para el correo durante todo el período previsto.

2º Consideración de la hora límite para las etapas de transporte entre los operadores designados y los transportistas



Hora límite de cierre del despacho

La hora límite de cierre del despacho indica la hora límite en que debe cerrarse un despacho que contiene un envío postal clasificado para salir de la oficina de cambio de origen en un medio de transporte que le permita llegar y ser entregado en el punto de acceso de destino antes de su hora límite de ingreso (prueba de entrega). Para cada despacho se deben tener en cuenta los horarios de los vuelos y la salida del transporte terrestre hacia el centro de tratamiento del correo-avión o el aeropuerto.

Indica la hora de cierre de la etapa 1, según la hora de cierre del despacho en PREDES o, alternatively, la hora límite en que se escanea y registra un identificador de envío, es decir, cuando el envío se introduce en un envase antes de que se cierre el despacho, tal como se mide en el acontecimiento EMC.

Hora límite de cierre de la expedición

La hora límite de cierre de la expedición indica la hora límite en que debe cerrarse una expedición, con el envío postal ya introducido (y asociado) en un envase asignado a esa expedición. La hora límite de cierre de la expedición es la hora límite en que los envases que contienen envíos postales deben ser liberados para transferir la custodia al transportista en la oficina de cambio de origen (por carretera) o en el centro de tratamiento del correo-avión (prueba de custodia). La transferencia de control por los operadores designados al transportista tiene lugar en el momento de la entrega física al transportista o en la puesta a disposición en un lugar acordado en el que el transportista recoge la expedición del operador designado. Esta hora límite se establece de modo que siempre sea posible planificar la salida de la expedición en un medio de transporte que le permita llegar y ser entregada en el punto de acceso de destino antes de su hora límite de ingreso (prueba de entrega).

Hora límite de llegada

La hora límite de llegada indica la hora límite en la que debe llegar la expedición al destino (hora límite de llegada del transporte) según lo recomendado por el operador designado de destino para que pueda ser tratada el mismo día por la oficina de cambio. Debe hacerse todo lo posible para que el correo llegue antes de la hora límite de llegada, pero deben evitarse las conexiones poco confiables. La hora límite de llegada debe ser utilizada únicamente por el operador designado de origen a los efectos de la planificación.

Hora límite de registro

El operador designado de origen debe hacer todo lo que esté a su alcance para que el correo sea entregado al operador designado de destino antes de la hora límite de registro, aunque haya llegado después de la hora límite de llegada.

Hora límite de entrega

La hora límite de entrega indica la hora límite de entrega de la expedición entre el transportista y los operadores designados (tanto en el país de origen como en el de destino) y debe incluirse en el mensaje CARDIT.

Hora límite de tratamiento

Indica la hora límite en que un envío debe someterse al primer escaneo al ser recibido en la oficina de cambio de llegada, tras la apertura del envase. Confirma el arribo del envío a la oficina de cambio de llegada en el destino (punto de acceso correspondiente al rango de códigos postales del envío) para su posterior tratamiento, pero permite su encaminamiento (mezclado con el correo interno) a la oficina de distribución dentro del plazo para su distribución de conformidad con las normas de extremo a extremo y de llegada (p. ej., al día siguiente).

3º Establecimiento de un proceso de entrega del correo entre los operadores designados y los transportistas

A fin de facilitar el tratamiento eficaz de los contenedores postales y mejorar la visibilidad, es fundamental establecer un proceso de entrega del correo bien definido entre los operadores designados y los transportistas, incluidos sus agentes de tratamiento en tierra. Para atenuar posibles controversias, el operador designado de origen debe trabajar con el transportista para confirmar la entrega de las expediciones de correo en la oficina de cambio de origen mediante una prueba de custodia proporcionada por el transportista. Asimismo, el operador designado de destino debe colaborar con el transportista para que la entrega de las expediciones de correo en la oficina de cambio de destino se confirme mediante de una prueba de entrega.

Prueba de custodia: se trata de una confirmación positiva de todo el correo recibido por el transportista mediante la captura de datos de los identificadores de envases de correo incluidos en los mensajes EDI correspondientes generados por el transportista, mediante la firma de los documentos o mediante otra forma de intercambio de datos acordada. Es la confirmación de que el correo está bajo la responsabilidad del transportista. La prueba de custodia está supeditada a la hora límite de entrega especificada por el transportista para un volumen de correo dado. El traspaso del control por parte del operador designado al transportista se produce con la entrega física del envío al transportista o con su depósito en una zona acordada, donde el transportista recogerá la expedición del operador designado. También puede denominarse «prueba de aceptación».

Prueba de entrega: se trata de 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 incluidos en los mensajes EDI correspondientes generados por el transportista, mediante la firma de los documentos o

mediante otra forma de intercambio de datos acordada. Es la confirmación de que el transportista ha trasladado la responsabilidad del correo al operador designado. La prueba de entrega está supeditada a la hora límite de entrega especificada por el transportista para un volumen de correo dado y a la disponibilidad del operador designado local para firmar o intercambiar una prueba de entrega.

4º *Vuelos directos, transbordo y tránsito*

Deben utilizarse vuelos directos siempre que sea posible. En función de diferentes factores, puede ser preferible retener el correo hasta el día siguiente para utilizar un vuelo directo. Para garantizar la disponibilidad de vuelos directos y mejorar el desempeño de la etapa 2, se recomienda que el operador designado de origen aumente la proporción de capacidad autocontrolada, como la contratación de compañías aéreas postales o la organización de vuelos chárter.

- Se prefieren los vuelos directos, seguidos de los transbordos entre aviones de una misma compañía.
- Los transbordos entre compañías aéreas diferentes se utilizarán solo cuando se haya acordado la logística con terceros.
- El tránsito en despachos cerrados puede ser mejor que el transbordo entre compañías aéreas diferentes.
- Conviene reducir al mínimo la cantidad de países de tránsito al descubierto.

En los casos en que no es posible el transbordo intralíneas, se puede acordar el transbordo entre compañías aéreas diferentes con terceros (solo con el transportista principal de la plataforma) para varios destinos, mientras que para otros destinos se puede optar por el tránsito en despachos cerrados.

5º *Coherencia*

Cuando se necesita un transbordo o un tránsito, debe hacerse el máximo esfuerzo para que el plan de encaminamiento sea coherente durante todo el período en que se aplica el horario (p. ej., horarios de invierno/verano de las compañías aéreas).

6º *Consulta entre los operadores designados de origen y de tránsito*

Es importante que los operadores designados de origen consulten a los operadores designados de tránsito existentes y potenciales y mantengan estrecho contacto con ellos.

Cuando se prevé un transbordo directo, es importante asegurarse de que la compañía aérea (o las compañías aéreas) confirme que la conexión es viable desde el punto de vista operativo. Esto se aplica sobre todo para los transbordos interlíneas, pero también para el transbordo intralíneas, principalmente cuando en los horarios de los vuelos para pasajeros aparecen vuelos con código compartido. También es importante saber qué compañía aérea opera realmente el vuelo y si existen acuerdos para los servicios de tierra.

En algunos casos, el transbordo directo puede parecer factible sobre la base de los horarios de los vuelos de pasajeros (únicamente cuando entre los operadores designados y los transportistas se haya celebrado un acuerdo especial, ya que no todos los vuelos se utilizan para el transporte de correo), pero ser irrealizable para el Correo. Después de efectuar la consulta correspondiente, un tránsito en despacho cerrado puede ser una solución más confiable que el transbordo directo.

7º *Control de la hora de cierre del despacho en relación con la hora de salida del transporte previsto*

A veces, las oficinas de cambio cierran los despachos demasiado pronto con respecto a la hora de salida del transporte previsto, y correo que habría podido expedirse ese mismo día debe esperar para salir en el siguiente despacho, probablemente al día siguiente. Es posible que la práctica que consiste en cerrar sistemáticamente los despachos demasiado pronto no pueda advertirse con facilidad.

Asimismo, puede suceder que las oficinas de cambio cierren los despachos demasiado tarde para el transporte previsto. (Por lo general, esto se nota cada vez que ocurre.)

Un control periódico de las horas de cierre de los despachos puede permitir mejorar el servicio de extremo a extremo.

Cabe señalar que los mensajes PREDES/REDES incluyen la información a nivel de despacho intercambiada entre el operador designado de origen y el de destino, mientras que los mensajes PRECON/RECON y CARDIT/RESBIT contienen la información a nivel de expedición intercambiada entre los operadores designados y los transportistas. Esta información puede ser utilizada para ese control.

8º Actitud activa de los operadores designados de destino

Normalmente es el operador designado de origen el que debe controlar la calidad del transporte que ha previsto. Sin embargo, el operador designado de destino también puede hacerlo. Las deficiencias del servicio pueden tener repercusiones en ambos operadores designados. Cuando el operador designado de destino constata que los acuerdos en materia de transporte previstos por el operador designado de origen fallan sistemáticamente, debe comunicarlo al operador designado de origen. Cabe señalar que los mensajes PRECON/RECON, CARDIT/RESBIT y PREDES/REDES son útiles e importantes a efectos de ese control.

9º Rotulado de los envases encaminados en tránsito en despachos cerrados

Cuando un operador designado de origen expide correo en tránsito en despachos cerrados a un operador designado de tránsito, no debe incluir en la etiqueta del envase ni en la factura de entrega ninguna información sobre la vía de encaminamiento a seguir, tal como se indica en el artículo 17-015. La inclusión de esa información puede dar lugar a confusión, ya que puede dar la impresión de que se ha previsto un transbordo directo. Normalmente no es realista que un operador designado de origen indique la vía que debe seguir el operador designado de tránsito, ya que el correo en tránsito en despachos cerrados se encamina en principio por el mismo medio de transporte que utiliza el operador designado del país de tránsito para sus propios despachos (art. 17-015).

10º Identificador de envase con código de barras

La calidad de la etiqueta del envase tiene capital importancia. El identificador del envase con código de barras es uno de los factores más importantes para el éxito de las operaciones, para los transportistas, los operadores designados de tránsito y los operadores designados de destino. Los operadores designados de origen deben de hacer todo lo posible para asegurarse de que todas las etiquetas de envases tengan un identificador de envase con código de barras, desde todas las oficinas de cambio de origen, para todas las categorías de correo (prioritario, S.A.L., no prioritario) y para todas las clases de correo (envíos de correspondencia, encomiendas postales, envíos EMS y envases vacíos). Las etiquetas creadas deben verificarse regularmente, al menos una vez al día.

11º Control de la calidad de servicio entre oficinas de cambio

Deben asignarse recursos para el seguimiento continuo del segmento de la cadena logística comprendido entre dos oficinas de cambio, para los envíos de salida y de llegada, utilizando las herramientas EDI disponibles. Todas las clases deben ser objeto de seguimiento (envíos de correspondencia, encomiendas postales y envíos EMS). Las diferencias observadas pueden ser reveladoras. Se sugiere también ponerse en contacto con operadores designados corresponsales para compartir los análisis u organizar análisis conjuntos.

12º Recurrir al servicio de atención a la clientela (reclamaciones y consultas)

Las reclamaciones de la clientela pueden utilizarse como otro método para detectar problemas sistémicos. Los problemas planteados pueden ser objeto de seguimiento con los operadores designados corresponsales.

9. Iniciativa de transporte sin soporte papel

El Grupo «Transporte» del CEP atribuye gran importancia a facilitar y acelerar la transición hacia operaciones y una contabilidad sin soporte papel. Las soluciones técnicas resultarán beneficiosas para el éxito de la iniciativa sin soporte papel, principalmente los intercambios EDI, ya que permitirán aumentar la eficiencia y reducir costos. Es una parte clave de la transformación digital del sector postal y la cadena logística internacional, que también contribuye a reducir la huella ambiental.

Las directrices para la implementación de rutas sin soporte papel para Correos y transportistas (2022) están disponibles en el sitio web de la UPU (<http://www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Transport>).

10. Cumplimiento de las exigencias relativas al intercambio de mensajes EDI y de información electrónica anticipada en el transporte

10.1 Utilización de los mensajes EDI para el control de las operaciones de transporte

Antes de los intercambios de mensajes EDI, el único método para controlar el segmento de la cadena logística comprendido entre dos oficinas de cambio consistía en que el operador designado de origen incluyera un boletín de prueba CN 44 en el despacho. El operador designado de destino indicaba la fecha/hora de llegada y devolvía la fórmula al operador designado de origen. Este analizaba luego las fórmulas CN 44 devueltas. Era un proceso engorroso, y muchas veces los boletines de prueba CN 44 no se devolvían en tiempo oportuno.

Uno de los objetivos de utilizar el identificador de envase S9 con código de barras y series de mensajes tales como PREDES/REDES, PRECON/RESCON y CARDIT/RESBIT es permitir a los operadores designados de origen y de destino controlar con mayor facilidad y en forma detallada el segmento de la cadena logística comprendido entre dos oficinas de cambio.

Este control permite, como mínimo, identificar las series de despachos para las que existe un buen desempeño y aquellas para las que el desempeño no es tan bueno, de modo de poder concentrar los recursos en estas últimas.

Generalmente, es posible deducir la probable causa de las fallas a partir de la información que figura en los mensajes EDI, aplicando un razonamiento analítico y los conocimientos en materia de operaciones. Después solo falta confirmar esa probable causa, por ejemplo, a través de un correo electrónico al transportista o al operador designado corresponsal. Por último, naturalmente, hay que solucionar el problema.

Contando con una base de datos central en la que los operadores designados de origen y de destino puedan tener acceso a la misma información y colaborar para mejorar la calidad del segmento de la cadena logística comprendido entre dos oficinas de cambio, es posible mejorar la calidad de servicio de extremo a extremo en forma significativa y con reducidos costos administrativos.

Debe tenerse en cuenta lo siguiente:

- Los datos incluidos en los mensajes EDI que pueden utilizarse para el transporte son datos a nivel del envase, y no solo a nivel del despacho (como ocurre con la fórmula CN 44). Cada envase puede ser rastreado. Esto es especialmente importante en la medida en que los envases de un despacho no siempre permanecen juntos durante el transporte.
- El potencial para mejorar el servicio de extremo a extremo no se refiere únicamente a los envíos rastreables. Abarca todos los productos, incluidos los envíos de correspondencia ordinarios sin certificar (el producto con mayor volumen).
- En lugar de basarse en una pequeña muestra de envíos, los mensajes EDI pueden abarcar el 100% del correo.
- Pueden utilizarse tres series de mensajes para controlar la calidad del segmento de la cadena logística comprendido entre dos oficinas de cambio: los mensajes PREDES/REDES, PRECON/RESCON y CARDIT/RESBIT.

De esas tres series, la serie PREDES/REDES es la más desarrollada en cuanto a cobertura y potencial para una utilización inmediata a los efectos de la mejora de la calidad. Muchos operadores designados ya envían mensajes PREDES/REDES. Algunos utilizan en forma intensiva una base de datos central para mejorar la calidad de servicio. Muchos otros operadores designados, si bien envían mensajes PREDES/REDES, no sacan provecho del potencial que ofrecen esos mensajes para mejorar la calidad de servicio.

La serie de mensajes CARDIT/RESBIT puede aportar información suplementaria al operador designado de origen. Es así sobre todo si el transportista envía mensajes RESBIT desde el lugar de destino, indicando que el envase ha sido entregado al operador designado de destino.

Por ahora, la serie de mensajes PRECON/RESCON se utiliza mucho menos que la serie PREDES/REDES. Uno de los principales objetivos del mensaje PRECON/RESCON es informar al operador designado de tránsito que van en camino envases para tránsito en despachos cerrados.

A fin de poder utilizar los datos que ya se encuentran en las bases de datos centrales, los operadores designados tienen que poder visualizar y extraer los datos, en formatos utilizables y fáciles de manejar. Algunos operadores designados ya tienen esta capacidad, pero la mayoría no la tienen.

El plan de trabajo del Grupo «Transporte» del CEP incluye seguir mejorando la visibilidad del correo en la etapa del transporte, fortaleciendo las sinergias con los transportistas y utilizando mensajes EDI. Esto puede realizarse, por ejemplo:

- optimizando los beneficios del intercambio de mensajes PREDES/RESDER;
- creando herramientas para la elaboración de informes en el sistema de control de la calidad y el sistema integrado de preparación de informes de calidad (IQRS), basadas en los mensajes PREDES/RESDER para que todos los operadores designados tengan acceso a un conjunto básico de herramientas para la elaboración de informes.

Paralelamente a los trabajos que está realizando el Grupo «Transporte», se recomienda a los operadores designados que envíen mensajes PREDES/RESDER para todas las series de despachos y que utilicen y saquen el máximo provecho de las herramientas para la formulación de informes puestas a disposición por los administradores de la base de datos central.

También se recomienda a los operadores designados que implementen el intercambio de mensajes CARDIT/RESBIT y un sistema de elaboración de informes con los transportistas con los que trabajan, en la mayor medida posible (p. ej., acordar el envío de mensajes CARDIT/RESBIT con cada transportista, con el objetivo de intercambiar mensajes RESBIT 21 – distribución en destino).

Dispositivo de registro del correo

Hay cada vez más herramientas informáticas disponibles para monitorear los procesos de la etapa 2 del transporte. Una de ellas es el dispositivo de registro del correo. Ese dispositivo aporta una visión completa de los procesos de entrega del correo entre los operadores designados y los transportistas tanto en el país de origen como en el país de destino, ofreciendo una visibilidad ininterrumpida entre el operador designado expedidor y el operador designado de destino.

El dispositivo de registro del correo permite registrar en forma rápida y sencilla la entrega del correo entre los operadores designados y los transportistas en las instalaciones postales situadas en los lugares de entrega (p. ej., los aeropuertos). Este dispositivo es instalado por los operadores designados en el lugar donde los empleados de manipulación de los transportistas entregan las expediciones de correo a los empleados postales o en el lugar donde los empleados postales entregan las expediciones de correo a los transportistas, es decir, generalmente en la entrada de los centros de tratamiento del correo en los lugares de entrega. Este dispositivo consta de los siguientes elementos: un terminal con pantalla táctil, un escáner, una impresora de etiquetas y una infraestructura técnica que permite administrar los datos generados.

La principal ventaja derivada de la utilización de un dispositivo de registro del correo es una mayor visibilidad en una de las zonas oscuras del transporte del correo (este dispositivo suministra información precisa sobre la situación del envío), lo que permite colmar progresivamente las lagunas en materia de visibilidad en la cadena de transporte del correo. Gracias a este dispositivo pueden registrarse dos procesos separados e independientes: la entrega de las expediciones en los puntos de destino (prueba de entrega) y en el punto de origen (prueba de custodia).

Los datos obtenidos a través de este dispositivo de registro del correo son reunidos y consolidados por IPC. El Grupo «Transporte» analizará la posibilidad de una mayor utilización de este sistema en las redes de muchos operadores designados. Para obtener más información sobre los dispositivos de registro del correo, consulte el sitio web de IPC: www.ipc.be/services/supply-chain-integration-services/mrd.

10.2 Proyecto sobre el cumplimiento de las exigencias relativas a la información electrónica anticipada en el transporte

La verificación del cumplimiento con las normas de la UPU es una herramienta adicional para facilitar la interoperabilidad entre los operadores postales, las autoridades aduaneras y los transportistas, en particular en el sector del transporte. Para obtener más información sobre el proyecto de cumplimiento de intercambio de mensajes EDI, sírvase consultar el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Quality-of-service/Compliance-to-UPU-Standards).

1º Cuadro de control de cumplimiento

Compliance dashboard - April 2021

Operator: 
overall compliance
91.87%
 rank: 72 / 165

EDI indicators:

common features 100% rank: 1 / 162	PREDES 77.44% rank: 107 / 148	PRECON 99.9% rank: 90 / 142	CARDIT 87.87% rank: 55 / 102
EMSEVT 99.38% rank: 65 / 162	RESDES 99.93% rank: 106 / 155	RESCON 99.44% rank: 118 / 143	ITMATT 79.38% rank: 116 / 134

Other indicators:

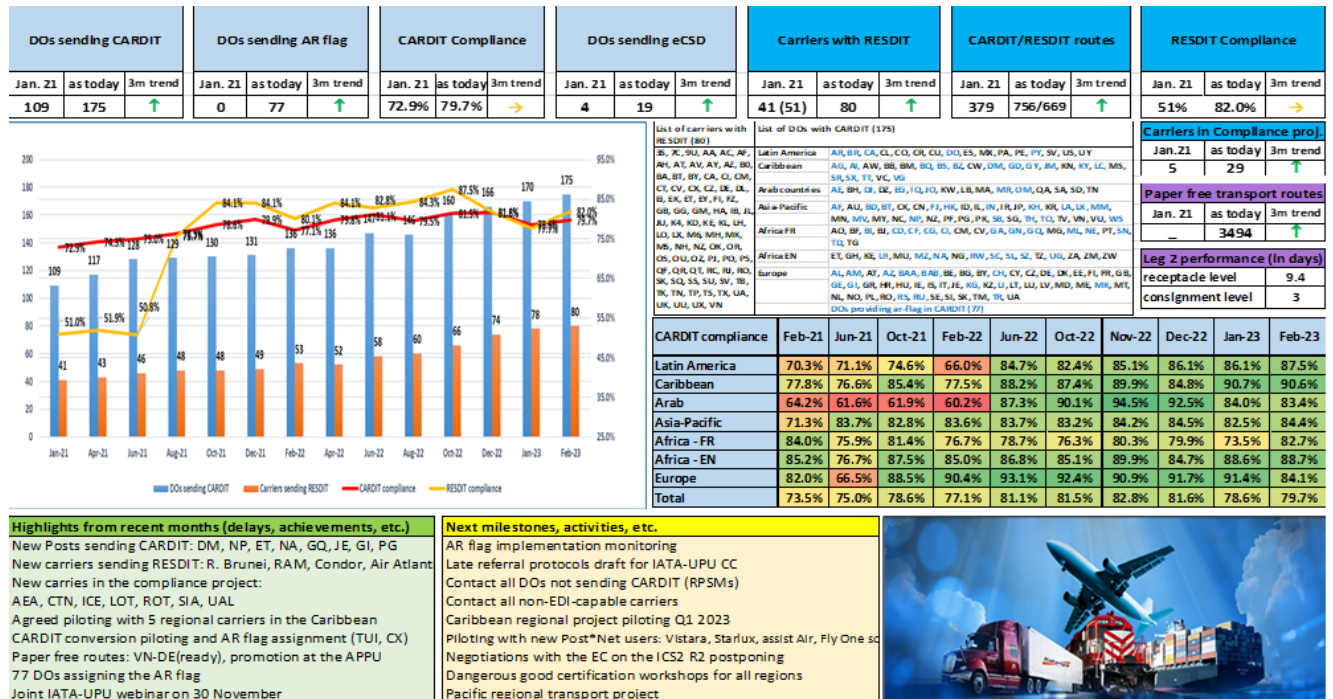
own IMPC 100% rank: 1 / 168	msg upgrade 99.63% rank: 122 / 201	1st flight quality 81.09% rank: 36 / 133	unique dispatch ID 100% rank: 1 / 193
partner IMPC 99.96% rank: 63 / 168	EDI connectivity 97.54% rank: 67 / 174	ongoing flight quality 50% rank: 89 / 120	EMSEVT unique events 98.95% rank: 72 / 162
			EMA-EMC mismatch 98.97% rank: 114 / 141

Details per mail class:

Mail class	EMSEVT	PREDES	RESDES	ITMATT	own IMPC	partner IMPC	EMSEVT unique events
C (parcels)	99.53	76.89	99.9	85.86	100	100	97.88
E (EMS)	98.81	96.47	100	89.74	100	100	91.95
U (letters)	99.38	75.95	99.92	77.14	100	100	99.27

Evolution per indicator in last 6 months:

Type	indicator	2020.11	2020.12	2021.01	2021.02	2021.03	2021.04
-	overall compliance	92.66	89.73	89.31	89.99	86.71	91.87
EDI	common features	100	100	100	100	100	100
	EMSEVT	99.44	99.46	99.45	99.22	99.4	99.38
	PREDES	78.13	63.98	74.83	77.05	75.99	77.44
	RESDES	99.83	99.81	99.88	99.98	99.88	99.93
	PRECON	100	100	100	100	100	99.9
	RESCON	98.5	98.23	99.51	99.65	99.81	99.44
	CARDIT	80.56	88.06	70.07	81.94	75.77	87.87
	ITMATT	76.72	78.29	68.41	79.53	81.02	79.38
other	own IMPC	100	100	100	100	100	100
	partner IMPC	99.98	99.98	99.25	99.18	99.71	99.96
	msg upgrade	100	100	99.41	99.62	99.63	99.63
	EDI connectivity	95.18	95	95.06	97.87	98.19	97.54
	1st flight quality	86.26	77.27	74.52	58.65	70.32	81.09
	ongoing flight quality	68.97	36.67	60.44	49.23	64.63	50
	unique dispatch ID	100	99.98			100	100
	EMSEVT unique events	98.97	99.02	98.88	99.01	98.98	98.95
	EMA-EMC mismatch				98.89	98.85	98.97



CARDIT compliance - February 2021

Sampling period: **15-21 Feb 2021**

Operator:

Overview of messages sent

Message	EDI address	Total messages
CARDIT	101	291

1. Summary of issues per sending EDI address

CARDIT MX101		counted in dashboard?	No. msg	% msg
	Description			
142	Main flight departure date-time before consignment completion date-time	☒	13	4.5%
151	Transit time too short between two flights	☒	8	2.7%
152	Invalid flight date	☒	11	3.8%

2. Error details (first 10 occurrences of each type of error)

CARDIT	101	
Issue: 142 - Main flight departure date-time before consignment completion date-time		counted in dashboard: ☒
EDI dest	intref	mesref
		Line / error details
	20808	24579
Consignment:		TDT+20+4'
	6485	2836
Consignment:		TDT+20+4'
	15808	16534
Consignment:		TDT+20+4'
	15808	16534
Consignment:		TDT+20+4'
	15808	16535
Consignment:		TDT+20+4'

4º Cumplimiento de la información electrónica anticipada en los mensajes CARDIT

EAD information in CARDIT from outside the European Union (EU) to the EU *:

(origin of first transport is outside the EU, destination of last transport is inside the EU)

	# CARDIT msg	ar-flag provided	EAD line ok (issue #157)	offices provided (issue #159)	ar-ref ID ok (issue #160)	all EAD fields ok
volume	489	413	0	0	413	0
percentage		84.5	0	0	84.5	0

Details on compliance issues can be found in the CARDIT compliance report:

- issue #157: invalid EAD information
- issue #159: origin and/or destination offices missing
- issue #160: EAD information, invalid applicable security regulation

*: the EU customs territory comprises the 27 EU members + Norway and Switzerland.

CARDIT EAD compliance (%)

0

Other EAD related indicators (from compliance dashboard):

CARDIT compliance (%)

70.2

ITMATT compliance (%)

96.7

11. Aspectos relacionados con la seguridad

La protección de la cadena logística postal es esencial. Casi todos los operadores designados han experimentado un incremento significativo del volumen de las mercaderías producto del comercio electrónico. En un modelo basado en el cumplimiento de las promesas comerciales con respecto a los productos, no tiene sentido para las empresas expedidoras recurrir al operador designado si este no puede proteger los productos comerciales y entregarlos a los clientes que pagan por ellos. En otras palabras, si un operador designado no puede distribuir en forma confiable y segura las mercaderías producto del comercio electrónico, los expedidores recurrirán a otros prestadores de servicios de distribución.

Es necesario que medidas de seguridad protejan la cadena logística postal de las amenazas delictivas, de los malos manejos, de las pérdidas y de las demoras. Otra amenaza significativa son las mercaderías peligrosas. Cada operador designado debe contar con procedimientos para luchar contra la inclusión de mercaderías peligrosas en las redes postales. La mayoría de los operadores designados destinan importantes recursos a la prevención del envío de baterías y pilas de litio prohibidas, de sustancias inflamables o tóxicas y de dispositivos explosivos improvisados. Además de las medidas destinadas a la protección del personal postal y del público, debe darse prioridad a las mercaderías peligrosas que pueden constituir una amenaza para la seguridad de la aviación. El material de capacitación relacionado con las mercaderías peligrosas y las baterías de litio está disponible en el sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Security).

La UPU reconoce que la seguridad y la protección del sector postal, como parte de la cadena logística mundial, son fundamentales para el comercio y la comunicación internacional. Para facilitar el desarrollo y la implementación de las normas de seguridad y las mejores prácticas entre los operadores designados, la UPU ha creado el Grupo «Seguridad Postal».

La UPU pone a disposición varias publicaciones, documentos y referencias para ayudar a los operadores designados a implementar un programa de seguridad eficaz. La aplicación de las normas de seguridad de la UPU S58 y S59 es ahora obligatoria para todos los operadores designados.

- **Norma S58:** Medidas de seguridad generales que definen los requisitos mínimos en materia de seguridad física y de procedimiento aplicables a las principales instalaciones dentro de la red postal.
- **Norma S59:** Seguridad de las oficinas de cambio y del correo-avión internacional que define los requisitos mínimos para asegurar las operaciones relativas al transporte del correo internacional.

Declaración de seguridad de las expediciones

La declaración de seguridad de las expediciones (CSD) aporta, utilizando un formato estándar, pruebas de la situación de una expedición en lo que respecta a la seguridad; incluye información sobre las personas que se ocuparon de la seguridad de una expedición, la fecha en que lo hicieron y las operaciones a las que procedieron. Los operadores designados que han obtenido un estatus de agente habilitado pueden inspeccionar los envíos

postales y transmitir una declaración de seguridad de las expediciones en formato papel. Los operadores designados que no tienen ese estatus deben establecer acuerdos contractuales con las compañías aéreas u otras entidades habilitadas, para que ellas efectúen las inspecciones de seguridad y emitan las declaraciones de seguridad de las expediciones.

Declaración electrónica de seguridad de las expediciones (eCSD)

En lugar de ser transmitida en un documento de papel, la información contenida en la declaración de seguridad de las expediciones también puede incorporarse en los mensajes CARDIT 2.1 M48 en forma de declaración electrónica de seguridad de las expediciones. Información detallada sobre la declaración electrónica de seguridad de las expediciones figura en el documento CEP C 1 2018.2–Doc 5e. La declaración electrónica de seguridad de las expediciones es la representación electrónica de la declaración de seguridad de las expediciones. Se basa en la fórmula CN 70, es decir, en la versión en papel de la declaración de seguridad de las expediciones, que se ajusta a las especificaciones de la IATA.

Resolución de alertas

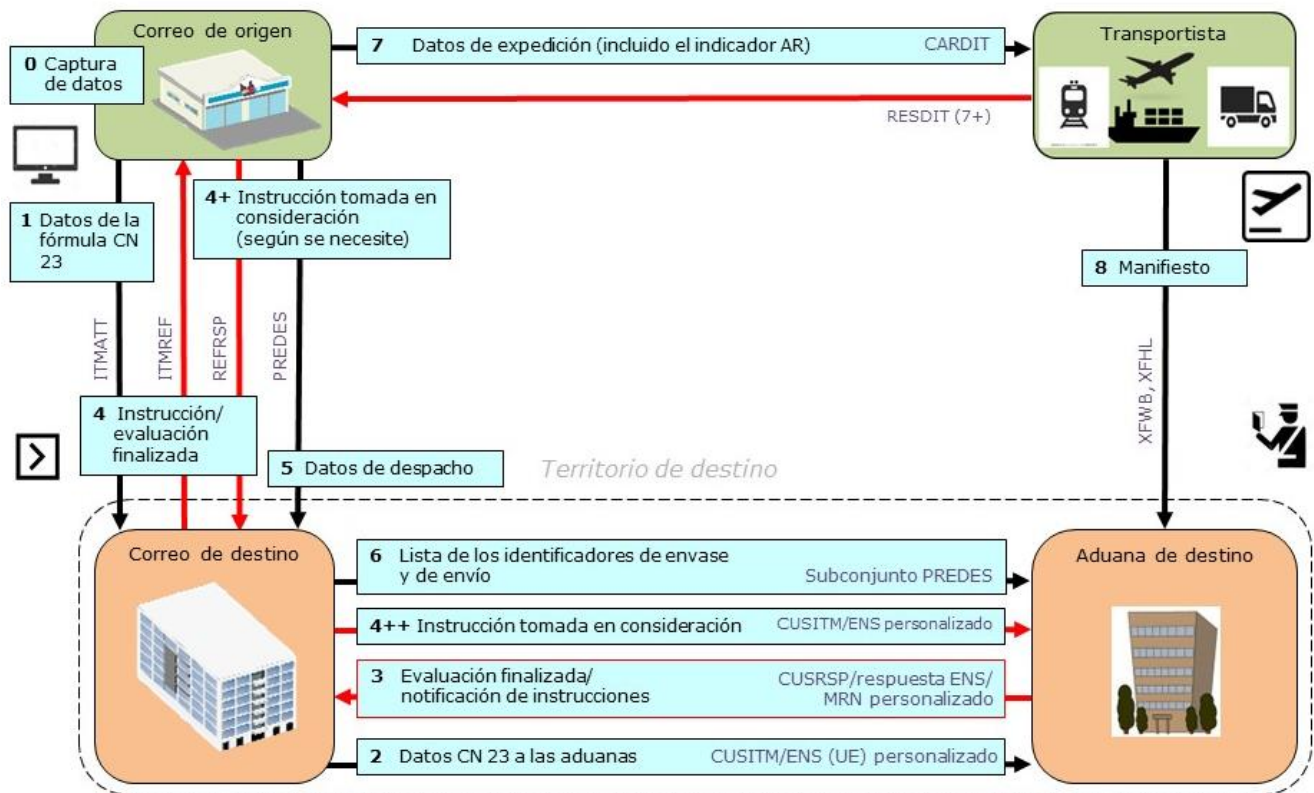
El Grupo «Transporte» del CEP realizó un estudio sobre los casos en los que durante el transporte surgen sospechas en los puntos de tránsito que impiden que un envío pueda seguir avanzando mientras no se resuelva la situación. «Alerta» es un término general, y una situación de alerta puede ocurrir durante el tratamiento de mercaderías peligrosas, objetos prohibidos, envíos no admisibles o admitidos por error. Las compañías aéreas también fueron consultadas al realizarse el estudio sobre la resolución de las alertas, en el marco del Comité de Contacto «IATA–UPU». El Grupo «Transporte» recomendó introducir modificaciones en la reglamentación vigente para incluir en ella instrucciones precisas con respecto a la resolución de alertas en los puntos de tránsito. En su período de sesiones 2016.1 el CEP aprobó los dos artículos siguientes del Reglamento del Convenio: 19-101 y 19-201.

Información electrónica anticipada

El modelo postal de la UPU para la transmisión de información electrónica anticipada que se describe a continuación comprende ocho flujos de datos. Fue elaborado en estrecha colaboración con todas las partes interesadas, incluidas la OACI, la OMA, la IATA, la Comisión Europea y los transportistas.

El modelo postal mundial se considera una herramienta que permite a todos los actores de la cadena logística (aduanas, organismos fronterizos, transportistas y operadores designados) responder a las necesidades y los objetivos de los reguladores mediante la transmisión del resultado de la información anticipada sobre la carga antes del embarque (PLACI) de manera armonizada. El modelo de intercambio de información electrónica anticipada:

- proporciona información electrónica anticipada para permitir la evaluación de riesgos antes de la carga;
- contempla los escenarios de transmisión tardía de información al establecer un vínculo entre las declaraciones antes de la carga y las declaraciones antes de la llegada;
- garantiza que las declaraciones de las entidades más adecuadas se utilicen en el momento más oportuno (doble declaración);
- define responsabilidades claras;
- se ajusta a otros modelos empleados en la cadena logística y también al sector postal;
- reducirá al mínimo las perturbaciones, los costos y los esfuerzos de todos los actores.



Los flujos de datos 7 y 8 se refieren al papel del operador designado de origen y del transportista bajo contrato. Los procesos conceptuales pueden resumirse de la manera siguiente (aunque debe realizarse un proyecto piloto antes de la implementación comercial).

En el flujo 7, el operador designado envía al transportista un mensaje CARDIT que contiene los siguientes datos:

- Un indicador de intercambio de información electrónica anticipada (indicador AR).
- El número de carta de porte aéreo postal (de ser necesario y si una serie de números ha sido comunicada por anticipado).
- Cuando corresponda, la situación en materia de seguridad y la información referente a la inspección física (declaración electrónica de seguridad de las expediciones).

El operador designado entrega la expedición postal al transportista o a su agente.

El artículo 08-002 del Reglamento del Convenio de la UPU establece que «Al expedirse envases para los cuales debiere suministrarse información electrónica anticipada para algunos países de destino, el operador designado de origen se asegurará de que se hayan cumplido todas las exigencias en materia de información electrónica anticipada específicas de cada país y que se transmita el mensaje CARDIT correspondiente, incluido el indicador de reglamentación aplicable (AR), conforme a la norma de mensajería M48 de la UPU».

En el flujo 8, el transportista debe efectuar las operaciones siguientes:

- Controlar que el flujo concuerde con el contenido del mensaje CARDIT.
- Verificar la presencia de un indicador de intercambio de información electrónica anticipada.
- De ser necesario, asignar a los envases un número de carta de porte aéreo postal.
- Consignar la información del manifiesto (es decir, qué envases se cargan en qué transporte) tal como lo exige la aduana, incluidos el número de carta de porte aéreo postal y el identificador de los envases, de ser necesario.
- Transferir la lista de los identificadores de los envases (y las declaraciones electrónicas de seguridad de las expediciones) desde el sistema de gestión del correo hacia el sistema de gestión de la carga o consignar la información electrónica anticipada generada por el sistema de gestión del correo.

12. Anexo – Principal reglamentación de la UPU

El Reglamento del Convenio de la UPU contiene numerosas referencias a aspectos relacionados con el transporte.

El cuadro siguiente contiene los extractos de la reglamentación considerados más significativos, así como comentarios con respecto a su interpretación desde el punto de vista operativo. El signo [...] indica que un pasaje del artículo ha sido omitido para acortar el texto que figura en el cuadro. Los lectores pueden encontrar el texto completo en el Reglamento del Convenio de la UPU (la última versión está disponible en línea en la siguiente dirección: documents.upu.int/Bodies/2023/CEP/CEP%20REGL/MEETING/CEP%20REGL%202023.1/Doc%201/EN/cep_regl-1%20_d001.pdf). Hay algunos pasajes que están repetidos en este anexo y en otras secciones de la presente Guía de Transporte Postal.

Este cuadro es actualizado periódicamente por el Grupo «Transporte».

<i>Tema</i>	<i>Referencia</i>	<i>Texto</i>	<i>Comentarios</i>
Libertad de tránsito	Art. 04-001 Aplicación de la libertad de tránsito	1. Los Países miembros que no realicen el servicio de envíos con valor declarado o que no acepten la responsabilidad por los valores transportados por sus servicios marítimos o aéreos estarán sin embargo obligados a encaminar por las vías más rápidas y por los medios más seguros los despachos cerrados que les sean entregados por los otros Países miembros.	La libertad de tránsito es un principio fundamental de la UPU. Sin embargo, es importante, e incluso obligatorio en algunos casos, que los operadores designados de origen y de tránsito se consulten. Esa consulta es esencial para garantizar operaciones eficaces y rentables.
Tránsito al descubierto	Art. 17-117 Tránsito al descubierto	3. El operador designado expedidor deberá consultar por anticipado a los operadores designados intermediarios para saber si puede hacer transitar por ellos sus envíos al descubierto hacia los destinos correspondientes. El operador designado expedidor comunicará a los operadores designados interesados la fecha en que comenzará a expedir correo en tránsito al descubierto y proporcionará, al mismo tiempo, una estimación del volumen anual previsto para cada destino final. Salvo que los operadores designados involucrados convinieran lo contrario en forma bilateral, esta notificación deberá renovarse si, durante un período estadístico dado (mayo u octubre), no se hubiere observado ningún envío al descubierto y, por consiguiente, el operador designado intermediario no hubiere tenido que formular ninguna cuenta. Los envíos en tránsito al descubierto deberán, dentro de lo posible, transmitirse a un operador designado que forme despachos para el operador designado de destino.	Este artículo aclara que la consulta es obligatoria para los envíos de correspondencia en tránsito al descubierto. Cabe señalar que en los artículos 17-015 (Encaminamiento de los despachos) y 17-010 (Formulación y verificación de las facturas de entrega CN 37, CN 38, CN 41 o CN 47) se recomienda la consulta para el tránsito en despachos cerrados.
Seguridad postal	Art. 08-001 Seguridad postal	1. Los Países miembros de la UPU y sus operadores designados adherirán a las normas técnicas de la UPU S58 «Seguridad postal – Medidas de seguridad generales» y S59 «Seguridad postal – Seguridad de las oficinas de cambio y del correo-avión internacional» destinadas a: 1.1 mejorar la calidad de servicio de la explotación en su conjunto; 1.2 lograr que los empleados sean más conscientes de la importancia que tiene la seguridad; 1.3 crear o reforzar los servicios de seguridad; 1.4 garantizar que se difunda a tiempo la información sobre la explotación, la seguridad y las investigaciones realizadas en la materia;	Las normas de seguridad de la UPU mencionadas en este artículo son las normas técnicas S58 (Medidas de seguridad generales) y S59 (Seguridad de las oficinas de cambio y del correo-avión internacional), disponibles a través del Programa «Normalización» de la UPU. Las normas S58 y S59 son obligatorias para los operadores designados desde el 1º de enero de 2020. La norma S59 es de vital importancia para la seguridad del correo-avión. Las normas también están disponibles en la sección «Security» del sitio web de la UPU (www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Security).

<i>Tema</i>	<i>Referencia</i>	<i>Texto</i>	<i>Comentarios</i>
Seguridad postal (cont.)		1.5 proponer a los legisladores leyes, reglamentos y medidas específicas destinados a mejorar la calidad y a reforzar la seguridad de los servicios postales en el mundo; 1.6 suministrar directrices, métodos de capacitación y asistencia a los empleados postales para permitirles hacer frente a las situaciones de emergencia que puedan presentar un riesgo para la vida o los bienes o que puedan perturbar la cadena de transporte postal, con el objeto de garantizar la continuidad de las operaciones.	
Tránsito en despachos cerrados	Art. 17-015 Encaminamiento de los despachos	1. Los despachos, incluidos los despachos cerrados en tránsito, se encaminarán por la vía más directa posible. 2. Cuando un despacho se componga de varios envases, estos permanecerán reunidos y se encaminarán, dentro de lo posible, por el mismo medio de transporte. 3. El operador designado de origen podrá consultar con el operador designado que presta el servicio de tránsito en despachos cerrados con respecto al recorrido que siguen los despachos enviados por ese servicio. El operador designado del país de origen no ingresará en las facturas de entrega (CN 37, CN 38, CN 41 o CN 47) o en sus equivalentes electrónicos, ni en las etiquetas de envase CN 34, CN 35 o CN 36 para los envíos de correspondencia y CP 83, CP 84 o CP 85 para las encomiendas, ninguna información sobre la vía de encaminamiento que habrá de utilizar el operador designado que presta el servicio de tránsito en despachos cerrados. La información sobre la vía utilizada indicada en la factura de entrega o en su equivalente electrónico y en las etiquetas de envase se limitará a la vía prevista para el encaminamiento de los envases desde el país del operador designado de origen hasta el país del operador designado que presta el servicio de tránsito en despachos cerrados.	Al incluir los despachos cerrados en tránsito, esta disposición permite garantizar que el operador designado de tránsito utilizará el mismo medio de transporte para los envases reencaminados que para sus propios despachos. Se fomenta el uso de vías de encaminamiento directas. En esta disposición se incentiva a los operadores designados a que adopten medidas para que los envases pertenecientes a un mismo despacho se encaminen por el mismo medio de transporte, pero se reconoce el hecho de que en la práctica esto no siempre es posible. En esta disposición se promueve la consulta entre los operadores designados de origen y de tránsito para el tránsito en despachos cerrados. Esta consulta debería considerarse como muy importante. La disposición también aclara que los operadores designados de origen no deben incluir en las etiquetas ni en las facturas de entrega ninguna información con respecto a la vía a seguir (a saber, entre el lugar de tránsito y el lugar de destino).

<i>Tema</i>	<i>Referencia</i>	<i>Texto</i>	<i>Comentarios</i>
Tránsito en despachos cerrados (cont.)		4. Los despachos cerrados en tránsito se encaminarán, en principio, por el mismo medio de transporte utilizado por el operador designado de tránsito para el transporte de sus propios despachos. Si habitualmente no hubiere tiempo suficiente entre la llegada de los despachos cerrados en tránsito y la salida del medio de transporte o si los volúmenes excedieren la capacidad de un vehículo de transporte, esto se notificará al operador designado del país de origen. 5. En caso de modificación de una vía de encaminamiento para el intercambio de despachos cerrados enviados en tránsito establecida entre dos operadores designados por intermedio de uno o de varios operadores designados que prestan el servicio de tránsito en despachos cerrados, el operador designado de origen de los despachos lo comunicará a los operadores designados que prestan el servicio de tránsito en despachos cerrados.	Esta disposición tiene por objeto garantizar que los operadores designados de tránsito utilicen para los envases reencaminados el mismo medio de transporte que para sus propios despachos. También se señala que los operadores designados de tránsito deben consultar a los operadores designados de origen en caso de problemas sistemáticos o recurrentes. En esta disposición se señala que el operador designado de origen debe informar al operador designado de tránsito en caso de modificación de una vía de encaminamiento.
Transbordo directo	Art. 17-007 Transbordo directo de las expediciones postales	1. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán independientemente del medio de transporte utilizado, incluidos, sin limitaciones, los transportistas tales como las compañías aéreas, las empresas de transporte terrestre, las empresas ferroviarias y los servicios marítimos. 2. El transbordo directo de las expediciones en el punto de tránsito será realizado preferentemente entre rutas de transporte operadas por el mismo transportista (transbordo intralíneas) pero, si esto no fuere posible, podrá ser realizado entre rutas de transporte operadas por transportistas diferentes (transbordo interlíneas). El operador designado de origen acordará previamente disposiciones con el o los transportistas actuantes. El operador designado de origen podrá solicitar a uno de los transportistas que establezca el acuerdo con el otro transportista; a este respecto, el operador designado de origen deberá tener la confirmación de que el acuerdo está vigente, inclusive en lo referente al tratamiento en tierra y a la contabilidad. Deberá determinarse también el uso de la etiqueta CN 42 suplementaria.	Esta disposición ilustra el hecho de que el transbordo directo intralíneas es preferible al transbordo directo interlíneas.

Tema	Referencia	Texto	Comentarios
Transbordo directo (cont.)		3. En caso de transbordo directo, el operador designado de origen ingresará la información sobre el punto de transbordo en la factura de entrega (CN 37, CN 38, CN 41 o CN 47) o en su equivalente electrónico y en la etiqueta de envase (CN 34, CN 35 o CN 36 para los envíos de correspondencia y CP 83, CP 84 o CP 85 para las encomiendas). 4. Si, en el punto de transbordo, las expediciones con la documentación para su transbordo directo no hubieren podido ser reencaminadas en el transporte previsto, el operador designado de origen se asegurará de que el transportista cumpla con las disposiciones del acuerdo establecido con el otro transportista para el transbordo directo indicado en 2 o se ponga en contacto con el operador designado de origen para recibir instrucciones. Esos acuerdos sobre transbordo directo incluirán disposiciones relativas al transporte ulterior operado por el mismo transportista. 5. 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 transportistas diferentes (transbordo interlíneas), no estará sujeto al pago de gastos de tratamiento por el tránsito entre el operador designado en el punto de transbordo y el operador designado de origen. 6. En los casos mencionados en 2, y cuando los operadores designados de origen y de destino y el transportista correspondiente se hubieren puesto de acuerdo por anticipado, el transportista que efectúa el transbordo tendrá la facultad de extender, si fuere necesario, una factura de entrega especial que reemplazará a la factura de entrega CN 37, CN 38, CN 41 o CN 47 original. Las partes interesadas se pondrán de acuerdo recíprocamente sobre los procedimientos a seguir y la fórmula a utilizar, de conformidad con los artículos 17-010 y 17-011. 7. Cuando no fuere posible establecer acuerdos para el transbordo directo, el operador designado de origen podrá planificar el tránsito en despachos cerrados, de conformidad con el artículo 17-015.	Esta disposición menciona la necesidad de que se establezca un acuerdo entre el operador designado de origen y el transportista, de modo que si falla una conexión la expedición no sea entregada al operador designado en el punto de transbordo. En esta disposición se recuerda que el tránsito en despachos cerrados es una posibilidad y se menciona la reglamentación aplicable. Esta disposición permite a los transportistas preparar las fórmulas de la UPU necesarias, bajo reserva de un acuerdo entre los operadores designados involucrados.

Tema	Referencia	Texto	Comentarios
Transbordo directo (cont.)		8. Cuando los despachos de superficie de un operador designado fueren encaminados como despachos cerrados en tránsito por avión por otro operador designado, las condiciones de ese tránsito en despachos cerrados serán objeto de un acuerdo especial entre los operadores designados involucrados. <i>Comentarios</i> Se habla de tránsito en despachos cerrados cuando el tránsito es realizado a través de un operador designado y está sujeto al pago de gastos de tránsito. Difiere del transbordo directo, que ocurre cuando el tránsito es realizado por los transportistas sin intervención del operador designado en el punto de transbordo. En función de los acuerdos establecidos, puede resultar práctico limitar el uso de la etiqueta CN 42 a los transbordos directos interlíneas y pedir al transportista que retire la etiqueta en el punto de transbordo. Fórmula de aplicación práctica para el transbordo directo de los despachos-avión por intermedio de las compañías aéreas: A. Transbordo directo de los despachos-avión entre vuelos sucesivos de la misma compañía aérea (transbordo directo intralíneas) El operador designado que desee el transbordo directo de sus despachos entre dos vuelos sucesivos de la misma compañía aérea en el aeropuerto del país de otro operador designado se pondrá de acuerdo con el representante local de esta compañía sobre las modalidades del transbordo. B. Transbordo directo de los despachos-avión entre vuelos de dos compañías aéreas diferentes (transbordo directo interlíneas) 1º El operador designado que desee el transbordo directo de sus despachos-avión entre dos compañías aéreas diferentes en el aeropuerto del país de otro operador designado comunicará al representante de la primera compañía todos los informes correspondientes.	Estos comentarios brindan explicaciones suplementarias sobre el transbordo directo.

Tema	Referencia	Texto	Comentarios
Transbordo directo (cont.)		2º Si la primera compañía acepta transportar los despachos en la primera parte del recorrido y estima que el tiempo para el transbordo en el aeropuerto de tránsito es suficiente, tomará contacto con el representante de la segunda compañía prevista. También se podrá en contacto con todas las demás partes involucradas, tales como empresas de tratamiento en tierra privadas, y determinará si habrá costos adicionales, que deberán ser notificados al operador designado de origen y aceptados por este. 3º Antes de aceptar el transporte de los despachos en la segunda parte del recorrido, el segundo transportista se asegurará de que, en condiciones normales, nada previsible se opone a su reencaminamiento por el segundo transportista (capacidad disponible, derechos comerciales, etc.). 4º Habiendo obtenido el acuerdo del segundo transportista, el primero informará de esto al operador designado expedidor de los despachos. 5º El operador designado expedidor se pondrá de acuerdo con el primer transportista sobre la cantidad de ejemplares de la factura de entrega CN 38 que deben entregársele si la cantidad exigida para el transbordo excede de la prevista por el Reglamento, así como sobre el envío de un ejemplar suplementario del sobre CN 45. 6º A raíz de un cambio de horarios de las compañías aéreas, el operador designado expedidor revisará con el primer transportista las disp. tomadas para el transbordo. El tránsito en despachos cerrados no planificado no es una solución en caso de que falle el transbordo directo. Puede causar muchos trastornos al operador designado en el punto de transbordo.	

<i>Tema</i>	<i>Referencia</i>	<i>Texto</i>	<i>Comentarios</i>
Aplicación de las disposiciones relativas al suministro de información electrónica anticipada	Art. 08-002 Aplicación de las disposiciones relativas al suministro de información electrónica anticipada	1. Los envíos que contengan mercaderías podrán estar sujetos a requisitos especiales en materia de aduanas y de seguridad para la importación, consistentes en la transmisión de información electrónica anticipada, de conformidad con lo establecido en el artículo 8.1 del Convenio y como se especifica en las disposiciones pertinentes del Reglamento. Todos los Países miembros y sus operadores designados tendrán la posibilidad de informar a los otros Países miembros y a sus operadores designados de sus requisitos específicos en materia de seguridad (de conformidad con las disposiciones precitadas) a través de la compilación correspondiente. Las cartas, las tarjetas postales, los impresos (distintos de los libros) o los envíos de correspondencia que contengan correspondencia o envíos para ciegos, que no están sujetos al pago de derechos de aduana, estarán exonerados de estos requisitos. 2. Cada envío para el que se suministre información electrónica anticipada estará acompañado de la correspondiente fórmula de declaración de aduana de la UPU. 3. La información electrónica anticipada necesaria para cumplir con estas exigencias repetirá, en todos los casos, los datos que figuran en la correspondiente fórmula de declaración de aduana de la UPU. 4. Cada envío para el que se suministre información electrónica anticipada llevará un identificador de envío único, en forma legible por el ojo humano y en forma de código de barras, conforme a la norma técnica S10 de la UPU. Todos los intercambios de información electrónica anticipada suministrada por motivos aduaneros y de seguridad respetarán la norma relativa a los mensajes EDI M33 de la UPU y corresponderán al contenido de la fórmula de declaración de aduana de la UPU.	El artículo tiene por objeto responder a las mayores exigencias en materia de seguridad en el sector internacional, más precisamente reconociendo el concepto de información electrónica anticipada (denominada también información electrónica previa en algunos documentos) para determinados tipos de envíos postales. En materia de seguridad, en todos los casos es necesario suministrar información electrónica dentro de cierto lapso antes de cargar las expediciones. Este artículo establece qué categorías de envíos postales pueden los Países miembros decidir someter a los requisitos en materia de información electrónica anticipada, y en qué condiciones.

Tema	Referencia	Texto	Comentarios
Aplicación de las disposiciones relativas al suministro de información electrónica anticipada (cont.)		5. Al expedirse envíos para los cuales debiere suministrarse información electrónica anticipada con fines aduaneros y de seguridad, el operador designado de origen se asegurará de que el identificador único con código de barras S10 de cada envío expedido está electrónicamente vinculado (o asociado) a la etiqueta con código de barras S9 del envase que contiene ese envío y de que esos datos están incluidos en el mensaje electrónico de expedición PREDES (norma técnica M41 de la UPU) enviado al operador designado de destino. 6. Al expedirse envases para los cuales debiere suministrarse información electrónica anticipada para algunos países de destino, el operador designado de origen se asegurará de que se hayan cumplido todas las exigencias en materia de información electrónica anticipada específicas de cada país y que se transmita el mensaje CARDIT correspondiente, incluido el indicador de reglamentación aplicable (AR), conforme a la norma de mensajería M48 de la UPU. 7. La información electrónica anticipada se utilizará cumpliendo con las disposiciones pertinentes de las Actas de la Unión en materia tratamiento de los datos personales. Sin perjuicio de lo que antecede, el intercambio de esos datos podrá regirse además por acuerdos o protocolos bi- o multilaterales referentes a la protección de los datos personales y a otros aspectos técnicos del intercambio de datos. 8. Algunos envíos podrán estar sujetos a medidas de seguridad adicionales de acuerdo con los procedimientos pertinentes adoptados por la UPU en consulta con otros actores involucrados. Esas medidas podrán incluir, entre otras cosas, el seguimiento y/o la interrupción del transporte de envíos individuales.	

<i>Tema</i>	<i>Referencia</i>	<i>Texto</i>	<i>Comentarios</i>
Aplicación de las disposiciones relativas al suministro de información electrónica anticipada (cont.)		9. Para garantizar la fluidez de los flujos de envíos indicados en el presente artículo, los Países miembros y los operadores designados que apliquen estas disposiciones lo harán de acuerdo con la capacidad de la red postal mundial y de la infraestructura disponible a estos efectos. También tendrán en cuenta la capacidad de todas las partes que intervienen en la cadena internacional de transporte postal para cumplir con los requisitos en materia de suministro de información electrónica anticipada.	