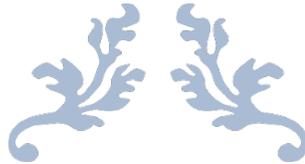




UNIÓN  
POSTAL  
UNIVERSAL



---

## DIRECTRICES SOBRE LA DECLARACIÓN ELECTRÓNICA DE SEGURIDAD DE LAS EXPEDICIONES

---



Octubre de 2018

## I. Directrices sobre la declaración electrónica de seguridad de las expediciones para los operadores designados

### 1. Objetivo

Las presentes directrices están dirigidas a los operadores designados que utilizan la declaración electrónica de seguridad de las expediciones (eCSD) para las expediciones postales.

El objetivo de estas directrices es proporcionar a los operadores designados una descripción sencilla de cómo utilizar la eCSD y dónde encontrar información complementaria al respecto.

### 2. Contexto

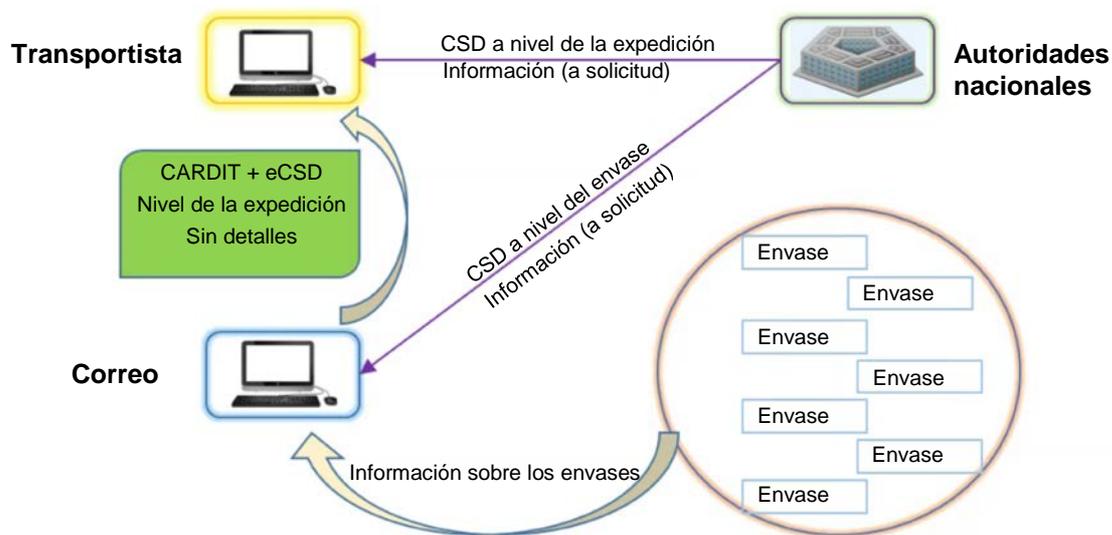
2.1 Para el sector postal en general, y en particular para todas las partes que intervienen en la cadena logística, es importante que el transporte del correo se efectúe de manera aprobada, segura y eficaz. Para ello, se prepara una declaración de seguridad de las expediciones (CSD) y se envían los datos de la CSD al transportista, preferentemente por vía electrónica o, si no es posible, en soporte papel. En resumen, la eCSD proporciona información sobre quién protegió una expedición, cómo y cuándo.

2.2 A fin de seguir promoviendo la circulación del correo sin soporte papel, el presente documento se centrará fundamentalmente en la eCSD para el correo. La eCSD se transmite al transportista a través de un mensaje CARDIT.

2.3 La idea detrás de la eCSD es procurar que la expedición esté:

- protegida en las etapas preliminares lo antes posible en el proceso;
- protegida contra toda interferencia ilícita hasta que llegue al aeropuerto de destino.

2.4 En la figura a continuación se presenta el proceso de la eCSD.



### 3. Requisitos

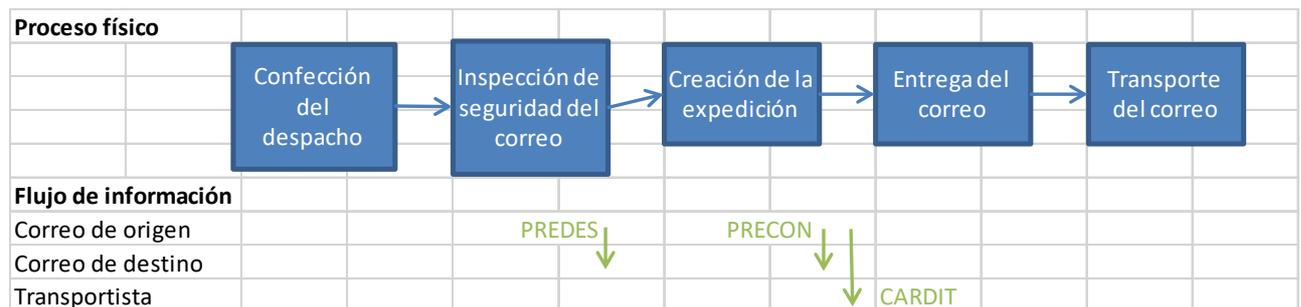
Para poder trabajar con la eCSD, deben cumplirse los siguientes requisitos:

- 3.1 Si el operador designado desea asignar un estado de seguridad, debe estar autorizado para proteger el correo (p. ej., en calidad de agente habilitado), debe contar con un programa de seguridad que cumpla con los requisitos de las autoridades nacionales de su país de origen y debe respetar la reglamentación ya sea de las autoridades de origen o de destino.
- 3.2 El operador designado debe ser capaz de enviar mensajes CARDIT que contengan información de seguridad, a saber, la versión 2.1 del mensaje CARDIT (norma M48 de la UPU) o una versión más reciente.
- 3.3 La buena calidad de los datos y la conectividad son importantes para garantizar un proceso adecuado sin ninguna demora.

- 3.4 El mensaje CARDIT debe generarse y transmitirse al transportista antes de que el correo sea físicamente entregado al transportista/agente de tratamiento en tierra.
- 3.5 El operador designado debe ser capaz, previa solicitud, de imprimir la CSD (ejemplar en papel de la eCSD).
- 3.6 El operador designado debe registrar todas las actividades de inspección para poder suministrar, previa solicitud, la documentación que pruebe que el correo fue inspeccionado y que identifique los métodos de inspección que fueron empleados, así como la persona que realizó la inspección de seguridad.
- 3.7 El operador designado debe archivar la información de seguridad y conservar los datos durante todo el vuelo, por un mínimo de 24 horas.

#### 4. Descripción del trabajo

En la figura a continuación se presenta el proceso de alto nivel y el flujo de información correspondiente.



En el diagrama del proceso anterior, se presupone que la información de seguridad se transmite por vía electrónica. Si este no es el caso, la CSD debe imprimirse después de que se crea la expedición y debe entregarse junto con el correo. Si se imprime la CSD, se recomienda firmemente utilizar la fórmula CN 70.

- 4.1 Confección del despacho: el despacho se confecciona de conformidad con la reglamentación de la UPU.
- 4.2 Inspección de seguridad del correo
- 4.2.1 El correo se inspecciona conforme al acuerdo entre el operador designado y las autoridades nacionales del país de origen del operador designado. Es importante señalar que, si se sacan artículos de los envases (p. ej., por razones de seguridad), la información del envase y el contenido del mensaje PREDES pueden cambiar. Por lo tanto, el mensaje PREDES debe enviarse después de que haya finalizado la inspección de seguridad.
- 4.2.2 En el marco del proceso de inspección, el operador designado debe registrar la siguiente información:
- La hora en la cual se inspeccionó el envase postal.
  - La persona que inspeccionó el envase postal (se recomienda indicar el cargo del empleado).
  - Los métodos de inspección utilizados para inspeccionar el envase postal.
- 4.2.3 El registro debe cumplir con los requisitos establecidos por las autoridades nacionales con respecto a cómo deben registrarse y archivarse los datos. El registro debe conservarse durante todo el vuelo, por un mínimo de 24 horas.
- 4.2.4 El operador designado no tiene que informar al (a los) transportista(s) contratado(s) quién fue el responsable de la inspección de seguridad del correo ni cuándo se emitió la eCSD, siempre y cuando esta información esté registrada y pueda ponerse a disposición a solicitud.
- 4.2.5 Se recomienda mantener una estrecha comunicación entre el operador designado y los transportistas contratados con respecto a las exigencias en los puntos de tránsito.
- 4.3 Creación de la expedición
- 4.3.1 Una vez realizada la inspección de seguridad de los envases postales, se crea la expedición. En este punto, el mensaje PRECON se envía al operador designado de destino y el mensaje CARDIT se envía al transportista.

4.3.2 Es importante señalar que el mensaje CARDIT se envía al (a los) transportista(s) contratado(s). El transportista contratado tiene la responsabilidad de informar a los subcontratistas, dado el caso, y a los agentes de tratamiento en tierra.

4.3.3 En el anexo 2 se presentan las instrucciones para completar cada elemento de datos, junto con un modelo de la fórmula CSD física.

En el cuadro a continuación se indica a quién deberá enviarse el mensaje CARDIT con la información de la eCSD para los diferentes tipos de transporte.

<i>Transporte</i>	<i>Descripción</i>	<i>Quién recibe la eCSD del operador designado de origen</i>	<i>Comentarios</i>	<i>Intercambio de mensajes</i>
Transporte directo	De A a B	Transportista contratado	<p>El transportista contratado puede utilizar otro transportista como subcontratista. El transportista contratado es responsable de enviar la eCSD al transportista que realiza el vuelo.</p> <p>El correo en tránsito en despachos cerrados enviado a través del operador designado en el punto B se considera transporte directo de A a B. El operador designado en el punto B reexpedirá el correo junto con su propio correo.</p>	Mensaje CARDIT que incluye los datos de seguridad de la eCSD transmitido por el operador designado al transportista contratado.
Transbordo	De A a C, a través de B  Un transportista, dos o más vuelos	Transportista contratado		Mensaje CARDIT que incluye los datos de seguridad de la eCSD transmitido por el operador designado al transportista contratado.

<i>Transporte</i>	<i>Descripción</i>	<i>Quién recibe la eCSD del operador designado de origen</i>	<i>Comentarios</i>	<i>Intercambio de mensajes</i>
Transbordo	De A a C, a través de B  Dos transportistas, uno de los cuales tiene contrato por la totalidad del recorrido	Transportista contratado	<p>El transportista contratado es responsable de enviar el mensaje CARDIT y la eCSD al otro transportista.</p> <p>El mensaje CARDIT que incluye los datos de seguridad de la eCSD es transmitido por el operador designado al transportista contratado.</p> <p>Caso 1: el transportista contratado realiza la primera parte del recorrido y el subcontratista realiza la segunda parte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Primera parte: el transportista contratado tiene toda la información necesaria.</li> <li>– Segunda parte: en el punto B, el transportista contratado entrega el correo al transportista subcontratado. La eCSD puede ser la eCSD original del CARDIT o una eCSD creada (oficialmente) por ese transportista en caso de que el correo haya sido protegido nuevamente.</li> </ul> <p>Caso 2: el transportista subcontratado realiza la primera parte del recorrido y el transportista contratado realiza la segunda parte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Primera parte: el transportista contratado suministra la información de la eCSD al transportista subcontratado luego de recibir el(los) mensaje(s) CARDIT.</li> <li>– Segunda parte: en el punto B, el transportista subcontratado entrega el correo al transportista contratado. La eCSD puede ser la eCSD original del CARDIT o una eCSD creada (oficialmente) por ese transportista en caso de que el correo haya sido protegido nuevamente.</li> </ul>	<p>Mensaje CARDIT que incluye los datos de seguridad de la eCSD transmitido por el operador designado al transportista contratado.</p> <p>Actualmente, falta de intercambio de mensajes entre los dos transportistas.</p>

<i>Transporte</i>	<i>Descripción</i>	<i>Quién recibe la eCSD del operador designado de origen</i>	<i>Comentarios</i>	<i>Intercambio de mensajes</i>
Transbordo (cont.)			<p>Caso 3: el transportista contratado no realiza ninguna etapa del recorrido y el subcontratista realiza la totalidad del recorrido:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Primera parte: el transportista contratado suministra la información de la eCSD al transportista subcontratado luego de recibir el(los) mensaje(s) CARDIT.</li> <li>– Dado que todo el recorrido es realizado por el subcontratista, la eCSD es gestionada por el subcontratista.</li> </ul>	
	De A a C, a través de B  Dos transportistas, cada uno con su propio contrato	Ambos transportistas contratados recibirán el mensaje CARDIT (acompañado de la eCSD). Al momento de la transferencia, el primer transportista transmitirá la eCSD con la información actualizada al segundo transportista en un mensaje separado	El transportista que realiza la primera etapa del recorrido («Transport stage qualifier 10» (TSQ 10) – código calificador de la etapa del transporte 10) transmitirá los datos de la eCSD al transportista que realiza la segunda etapa (TSQ 20).	<p>Mensaje CARDIT que incluye los datos de seguridad de la eCSD transmitido por el operador designado a ambos transportistas.</p> <p>Supuesto: el operador designado solo cambiará los datos de transporte en el mensaje CARDIT y la eCSD no se modificará.</p> <p>Actualmente, falta de intercambio de mensajes entre los dos transportistas.</p>

#### 4.4 Entrega del correo

- 4.4.1 La expedición completa se entrega al agente de tratamiento en tierra/transportista antes de la última hora de entrega acordada en el punto de origen.
- 4.4.2 Es importante señalar que la expedición completa no puede entregarse antes de que se genere y transmita al transportista contratado la versión final del mensaje CARDIT (código de función 47 del CARDIT).
- 4.5 Transporte del correo: el correo es transportado al lugar de destino por el(los) transportista(s).
- 4.5.1 Para garantizar un proceso adecuado sin demoras, es importante contar con buena conectividad y una buena calidad de los datos. Si hay algún problema en cualquiera de estas áreas, el proceso no se desarrollará apropiadamente y tendrá como resultado la demora del correo y/o el aumento de la carga de trabajo para proteger el correo.
- 4.5.2 Por lo tanto, se recomienda firmemente acordar planes de contingencia para todas las cuestiones pertinentes con el(los) transportista(s) contratado(s). Estos planes deberían incluirse en el contrato entre el operador designado y el(los) transportista(s) contratado(s).

## 5. Resultados

Después del procedimiento anterior, el operador designado emite una CSD/eCSD.

En el anexo 3 se presenta un ejemplo de mensaje CARDIT con la información de seguridad, la eCSD y la CSD impresa completada con la información correspondiente.

## 6. Información adicional

Por más información, consultar los siguientes documentos:

- Normas de la UPU:
  - M39 (CARDIT/RESBIT – Flujo de datos, versión 2: introducción y ejemplos).
  - M48 (CARDIT v2.1).
  - M49 (RESBIT v1.1).
- Resolución 651 de la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA): Declaración de seguridad de las expediciones.

Por cualquier consulta, comunicarse por correo electrónico ([standards@upu.int](mailto:standards@upu.int)).

## Anexo 1 – Definiciones/siglas

- *CARDIT*: mensaje enviado por un operador designado que origina una expedición a un transportista (una compañía aérea, por ejemplo) que transportará esa expedición (definición en la norma M39).
- *Transportista*: incluye al transportista aéreo que emite la carta de porte aéreo y crea el registro de la expedición y a todos los demás transportistas aéreos que transportan o se comprometen a transportar la carga conforme a la carta de porte aéreo o al registro de la expedición o que se comprometen a prestar cualquier otro servicio relacionado con dicho transporte aéreo.
- *Expedición*: uno o más envases de una categoría de correo en particular, que utilizan un transporte común en un momento dado, desde un lugar de carga específico a un lugar de destino final específico (definición en el glosario de normas de la UPU).
- *Declaración de seguridad de las expediciones (CSD)*: la declaración de seguridad de las expediciones proporciona a los reguladores un registro de auditoría que indica cómo, cuándo y quién garantiza la seguridad de la carga a lo largo de la cadena logística.
- *Despacho*: conjunto de correo para el cual, según los términos de un acuerdo de despacho único, se transfiere la responsabilidad de un centro de tratamiento del correo a otro, y que se contabiliza como una unidad entre los operadores involucrados (definición en el glosario de normas de la UPU).
- *Correo*: sistema para transportar físicamente los documentos y/o las encomiendas de conformidad con las normas y los reglamentos establecidos por la UPU.
- *Operador designado*: el operador designado que emite la fórmula CN 38 y envía el correo y el mensaje CARDIT.
- *PRECON*: mensaje intercambiado entre los operadores designados que contiene información sobre una expedición de correo que ha sido preparada para la entrega al transportista responsable de transportar la expedición entre los dos operadores designados involucrados (definición en la norma M39).
- *PREDES*: mensaje intercambiado entre los operadores designados que contiene información sobre un despacho de correo que ha sido preparado por una oficina de cambio para la distribución a una oficina de cambio en otro país (definición en la norma M39).
- *Envase*: dispositivo físico que puede emplearse para contener o transportar correo para facilitar su tratamiento o transporte como una unidad (definición en el glosario de normas de la UPU).
- *Regulador*: autoridad oficial que impone las normas y los reglamentos.

## Anexo 2 – Instrucciones para completar cada elemento de datos

El presente anexo contiene las instrucciones para completar los elementos de datos. El título del rubro en la fórmula se indica entre paréntesis, junto con el número correspondiente que indica su posición en la fórmula (ver el modelo de fórmula que se presenta al final del anexo). Los ejemplos específicos hacen referencia a las normas técnicas de la UPU relativas a los mensajes CARDIT.

*Security-status-party-code (Regulated Entity Category (KC, RA or AO) and Identifier – position 1) (Código de la parte que emite el estado de seguridad (Categoría de la entidad habilitada (AH, EC o EA) e identificador – posición 1))*

El código y el identificador único de la parte bajo cuya responsabilidad se emite la declaración de seguridad. Los operadores designados recurrirán normalmente a un agente habilitado (AH) o no utilizarán ninguna de las posibilidades mencionadas.

*Document message number (Unique Consignment Identifier – position 2) (Número de documento/mensaje (Identificador de expedición único – posición 2))*

El identificador de la expedición generado por los sistemas.

*Departure-location-code (Origin – position 4) (Código del lugar de salida (Origen – posición 4))*

La identificación del origen de la expedición (código de lugares de la IATA).

*Arrival-location-code (Destination – position 5) (Código del lugar de llegada (Destino – posición 5))*

La identificación del destino final de la expedición (código de lugares de la IATA).

*Departure-location-code for leg 2 (Transfer/Transit points (if known) – position 6) (Código del lugar de salida para la etapa 2 (Puntos de transbordo/tránsito (si se conocen) – posición 6))*

La identificación de una escala en donde el correo puede transferirse a otra aeronave o permanecer a bordo de la misma aeronave debe ingresarse si es conocida por el emisor (p. ej., código de tres letras de la IATA del aeropuerto o de la ciudad). De lo contrario, este campo puede dejarse en blanco.

*Security-status-code (Security Status – position 7) (Código del estado de seguridad (Estado de seguridad – posición 7))*

Este campo contiene el código del estado de seguridad de toda la expedición. El código de identificación del estado de seguridad debe ingresarse para indicar si la expedición es segura para:

- aviones de pasajeros, aviones exclusivamente de carga y aviones exclusivamente de correo («SPX»);
- únicamente para aviones exclusivamente de carga y aviones exclusivamente de correo («SCO»);
- aviones de pasajeros, aviones exclusivamente de carga y aviones exclusivamente de correo, conforme a los requisitos de alto riesgo («SHR»).

Si los envases tienen diferentes estados de seguridad, se aplica el estado más bajo. Por ejemplo, si una expedición contiene tres envases en total, de los cuales dos fueron inspeccionados para SPX y uno para SCO, el estado de seguridad de la expedición será SCO. Ver el cuadro a continuación.

Envase				Expedición
NSC	SPX	SCO	SHR	
1	0	0	0	NSC
0	0	0	1	SHR
0	0	1	0	SCO
0	0	1	1	SCO
0	1	0	0	SPX

Envase				Expedición
NSC	SPX	SCO	SHR	
0	1	0	1	SPX
0	1	1	0	SCO
0	1	1	1	SCO

0 = ningún recipiente con el estado de seguridad.

1 = uno o más recipientes con el estado de seguridad.

*Consignor-status-code and Consignor-ID (Received from – position 8) (Código del estado e identificador del expedidor (Recibido de – posición 8))*

Si el correo protegido fue recibido de un expedidor cliente, un agente habilitado o un expedidor conocido, se incluye aquí el código del estado que identifica el motivo de la inspección.

Si el operador designado inspecciona todo el correo, independientemente de dónde provenga, antes de entregarlo a la parte siguiente en la cadena logística, este campo quedará vacío.

*Screenings-method-code (Screening Method – position 9) (Código del método de inspección (Método de inspección/detección – posición 9))*

Esta casilla debe dejarse en blanco, dado que la CSD solo incluirá información a nivel de la expedición. No obstante, el operador designado debe conservar los registros sobre los métodos de inspección.

*Screening-exemption-code, se-applicable-authority, se-applicable-regulation (Grounds for Exemption – position 10) (Código de exención de la inspección, autoridad de exención, reglamento de exención (Causas de exoneración – posición 10))*

Esta casilla debe dejarse en blanco, dado que la CSD solo incluirá información a nivel de la expedición. No obstante, el operador designado debe conservar los registros sobre los métodos de inspección.

*Security-status-issuer (Security Status Issued by – position 12) (Emisor del estado de seguridad (Estado de seguridad emitido por – posición 12))*

El nombre o número de identificación de empleado del responsable de la seguridad de la parte bajo cuya responsabilidad se emite la declaración de seguridad.

Cabe señalar que, de acuerdo a la reglamentación, el operador designado no está obligado a suministrar esta información. Sin embargo, el operador designado debe registrar la información y está obligado a suministrarla a solicitud.

*Security-status-date-time (Security Status Issued on – position 13) (Fecha y hora del estado de seguridad (Estado de seguridad emitido el – posición 13))*

La fecha y la hora de emisión del estado de seguridad. Corresponde al momento de cierre de la expedición y de generación del mensaje CARDIT, que incluye la información de seguridad.

Cabe señalar que, de acuerdo a la reglamentación, el operador designado no está obligado a suministrar esta información. Sin embargo, el operador designado debe registrar la información y está obligado a suministrarla a solicitud.

*Cons-security-status-line (Additional Security Information – position 15) (Línea para el estado de seguridad de la expedición (Información adicional relacionada con la seguridad – posición 15))*

Se contempla la posibilidad de incluir texto libre adicional (p. ej., si un transportista tiene requisitos específicos).

Además de los elementos de datos mencionados anteriormente, deben completarse otros campos de la fórmula.

*Contents of Consignment – position 3 (Contenido de la expedición – posición 3)*

Siempre se trata de «Correo». Se considera que el correo está consolidado, por lo cual siempre debe marcarse la casilla «Consolidación».

Nota: en un mensaje CARDIT, la presencia de información de la eCSD implica que el correo está consolidado. Por lo tanto, no hay ningún indicador que corresponda a la casilla marcada en la fórmula CSD impresa.

*Other Screening Method(s) (if applicable) – position 11 (Otro(s) método(s) de inspección/detección (dado el caso) – posición 11)*

Si el código ingresado en la casilla 9 indica que se utilizaron otros medios, entonces deben especificarse aquí los otros medios utilizados.

*Regulated Entity Category (KC, RA or AO) and Identifier – position 14 (Categoría de entidad habilitada (AH, EC o EA) e identificador – posición 14)*

En este campo se indican todas las partes que tuvieron el correo en su poder, con su código y su identificador. Dado que el operador designado es la parte emisora, este campo no se completa.



### Anexo 3 – Ejemplo de declaración electrónica de seguridad de las expediciones (parte del mensaje CARDIT v2.1 – M48)

El intercambio a continuación contiene dos mensajes CARDIT v2.1. El segundo mensaje se ilustra posteriormente con la correspondiente fórmula de CSD en papel.

<i>Mensaje (segmentos relativos a la eCSD en negrilla)</i>	<i>Explicación</i>
UNB+UNOA:2+ES101:UP+IBE11:DL+170129:2130+3'	Intercambio de ES101 (Correos de España) a IBE11 (compañía aérea Iberia)
UNH+3+IFCSUM:D:96ª:UN:CNS200'	Primer mensaje CARDIT v2.1 del intercambio
BGM++ESBCNB000007+47'	Identificador de la expedición: ESBCNB000007 Función del mensaje: 47 – Definitivo (valor por defecto)
DTM+137:1701261556:201'	Fecha y hora de finalización de la expedición: 26-Ene-2017, 15:56
FTX+ABK++A'	Categoría de la expedición: A (correo-avión)
RFF+AIA:AA/BB/CC/1234:SPX'	Información de seguridad de la expedición: Código del estado de seguridad: SPX (segura para transporte de pasajeros) Código de la parte que emite el estado de seguridad: AA/BB/CC/1234
DTM+539:1701261556:201'	Fecha y hora del estado de seguridad: 26-Ene-2017, 15:56
RFF+AGE:ABCDEFGH'	Emisor del estado de seguridad: ABCDEFGH
RFF+AWN:FRCDGA'	Destino de la expedición: FRCDGA
GOR+1'	Reglamentación aplicable, dirección del transporte 1 (exportación)
TCC+U'	Clase de correo: U (cartas)
EQN+1:NMB'	Cantidad de envases: 1
QTY+101:15:KGM'	Peso de los envases: 15 kg
TDT+20+IB0001+4'	Información del transporte, transporte principal: Vuelo: IB 0001
LOC+5+BCN:163:3'	Aeropuerto de salida: BCN
LOC+7+CDG:163:3'	Aeropuerto de llegada: CDG
DTM+189:1701270600:201'	Fecha y hora de salida: 27-Ene-2017, 06:00
DTM+232:1701270700:201'	Fecha y hora de llegada: 27-Ene-2017, 07:00
CNI++ESBCNBFRCDGAAUN70005001100150'	Identificador del envase: ESBCN...
GID++:BG'	Tipo de envase: BG
MEA+WT+AAB+KGM:15'	Peso del envase: 15 kg
UNT+25+3'	Fin del mensaje
UNH+4+IFCSUM:D:96A:UN:CNS200'	Segundo mensaje CARDIT v2.1 del intercambio

<i>Mensaje</i> (segmentos relativos a la eCSD en negrilla)	<i>Explicación</i>
BGM++ESBCNB000008+47'	Identificador de la expedición: ESBCNB000008 Función del mensaje: 47 – Definitivo (valor por defecto)
DTM+137:1701292128:201'	Fecha y hora de finalización de la expedición: 29-Ene-2017, 21:28
FTX+ABK++A'	Categoría de la expedición: A (correo-avión)
RFF+AIA:AA/BB/CC/1234:SPX'	Información de seguridad de la expedición: Código del estado de seguridad: SPX (segura para transporte de pasajeros) Código de la parte que emite el estado de seguridad: AA/BB/CC/1234
DTM+539:1701292128:201'	Fecha y hora del estado de seguridad: 29-Ene-2017, 21:28
RFF+AWN:FRCDGA'	Destino de la expedición: FRCDGA
GOR+1'	Reglamentación aplicable, dirección del transporte 1 (exportación)
TCC+U'	Clase de correo: U (cartas)
EQN+1:NMB'	Cantidad de envases: 1
QTY+101:18.5:KGM'	Peso de los envases: 18,5 kg
TDT+20+IB0001+4'	Información del transporte, transporte principal: Vuelo: IB 0001
LOC+5+BCN:163:3'	Aeropuerto de salida: BCN
LOC+7+CDG:163:3'	Aeropuerto de llegada: CDG
DTM+189:1701300600:201'	Fecha y hora de salida: 30-Ene-2017, 06:00
DTM+232:1701300700:201'	Fecha y hora de llegada: 30-Ene-2017, 07:00
CNI++ESBCNBFRCDDGAAUN70006001100185'	Identificador del envase: ESBCNB...
GID++:BG'	Tipo de envase: saca
MEA+WT+AAB+KGM:18.5'	Peso del envase: 18,5 kg
UNT+25+4'	Fin del mensaje
UNZ+2+3'	Fin del intercambio

## Declaración de seguridad de las expediciones

<b>CONSIGNMENT SECURITY DECLARATION</b>			
Postal designated operator of origin ESA - CyT Espagne			
Regulated Entity Category (KC, RA or AO) and Identifier (of the regulated party issuing the security status) AA/BB/CC/1234		Unique Consignment Identifier ESBCNB000008	
Contents of Consignment MAIL <input checked="" type="checkbox"/> Consolidation			
Origin BCN (Barcelona)	Destination CDG (Paris)	Transfer/Transit points (if known)	
Security Status SPX	Reasons for issuing the Security Status		
	Received from (codes)	Screening Method (codes)	Grounds for exemption (codes)
Other Screening Method(s) (if applicable)			
Security Status Issued by Name of Person or Employee ID		Security Status Issued on Date and time 29-Jan-17 9:28:49 pm	
Regulated Entity Category (KC, RA, AO) and Identifier (of any regulated party who has accepted the security status given to a consignment by another regulated party)			
Additional Security Information INSPECTED!			

## Anexo 4 – Escenarios relativos a la utilización de la declaración electrónica de seguridad de las expediciones y del mensaje CARDIT

A continuación se presentan algunos escenarios en los cuales puede utilizarse la eCSD. En otros casos, el mensaje CARDIT debe indicar que el correo «todavía no es seguro».

Supuestos:

- Un operador designado solo puede incluir una eCSD con aprobación de seguridad en el mensaje CARDIT si el operador designado es un agente habilitado.
- El mensaje CARDIT solo puede incluir una eCSD con aprobación de seguridad emitida por un operador designado en calidad de agente habilitado.
- El mensaje CARDIT no puede incluir una eCSD emitida por un agente habilitado que no sea el operador designado.
- Por lo tanto, si el estado de seguridad no es emitido por el operador designado que emite el mensaje CARDIT, este último no puede incluir una eCSD con aprobación de seguridad, sino que debe indicar que «todavía no es seguro» (NSC).

Se presupone que los agentes de tratamiento en tierra trabajan en nombre de los transportistas.

### eCSD y CARDIT:

#### Escenarios con un OD que emite el estado de seguridad (1/2)

→ Flujo físico  
 - - - - -> Flujo de datos

**Escenario I:** el OD emite el estado de seguridad, entrega a la custodia del transportista



- El operador designado (OD) es un agente habilitado (AH) y emite el estado de seguridad bajo su propio número de agente habilitado.
- El mensaje CARDIT que incluye la eCSD es enviado al transportista.
- El correo se entrega directamente a la custodia del transportista (incluido el agente de tratamiento en tierra u otro tercero tal como una empresa de transporte segura que trabaje en nombre y en representación del transportista).

#### Análisis:

- Suponiendo que el agente de tratamiento en tierra (u otro tercero) trabaja en nombre y en representación del transportista, es responsabilidad del transportista garantizar la documentación completa de la cadena logística segura en base a la eCSD recibida a través del mensaje CARDIT enviado por el operador designado.

## eCSD y CARDIT:

### Escenario con un tercero que emite el estado de seguridad (2/2)

→ Flujo físico  
 - - - - -> Flujo de datos

**Escenario II:** el OD entrega el correo no seguro a un tercero/agente encargado de la inspección, el tercero emite el estado de seguridad y entrega el correo al transportista – el mensaje CARDIT indica el estado «todavía no es seguro».



- El OD no es un AH, el correo es entregado no seguro a un tercero (incluidos los terceros que trabajan en nombre del transportista), que inspecciona el correo y emite el estado de seguridad.
- El mensaje CARDIT enviado por el OD debe contener la información «todavía no es seguro».
- La CSD es emitida por el agente encargado de la inspección/agente de tratamiento en tierra.

#### Análisis:

- Ningún problema para el OD, ya que este no forma parte de la cadena logística segura.
- En todos los casos en que el estado de seguridad no es emitido por el OD en calidad de AH, el mensaje CARDIT emitido por el OD debe contener la información «todavía no es seguro» (NSC).