



Efraín Ernesto Quintanilla López

MB 1937BBA7440

Licenciatura en Administración de Empresas

Segunda Fase

“Administration of Postal Concessionaires”



Atlantic International University

Honolulu, Hawai

Marzo/Mayo 2007

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning





Índice

- 1. Resumen del trabajo**
- 2. Introducción**
- 3. Planteamiento Metodológico**
- 4. Fundamentos Teóricos del Correo y Concesionarios Postales**
- 5. El Monopolio Postal y las Concesiones de servicio Público**
- 6. Contrastación de las Hipótesis de trabajo**
- 7. Conclusiones**
- 8. Recomendaciones**
- 9. Bibliografía**
- 10. Dispositivos Legales**
- 11. Páginas Web de Internet**



“El correo debería, como las artes y las ciencias, ser dirigido en un sentido cosmopolita, revestir un carácter universal. En interés de la humanidad debería considerársele y tratársele como una institución que pertenece a todo el mundo civilizado, pues allí donde el no existe, la cultura esta sumida en una noche caótica. Los lazos que lo unen al mundo son tan numerosos y tan estrechos que obligan a considerarlo como una institución universal, cuando se descubra su verdadero valor”

Kluber

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



Resumen del trabajo.

[Mas Publicaciones](#) | [Sala de Prensa - Noticias](#) | [Testimonios](#) | [Página de Inicio](#)



En el presente trabajo propongo cambios a la definición de lo que se conoce en El Salvador oficialmente a los Concesionarios Postales, actividad que es conocida en otros países con diferentes nombres como: Courier, Currier, Correo Paralelo, Correo Privado, Compañía de Servicio Expreso, Compañía de Entrega Rápida, Mensajería Internacional, Servicio de Mensajeros, Empresa de Transporte Expreso, Concesionario Postal.

Propongo que la actividad sea autónoma, desligándola de las actividades postales y una clasificación internacional industrial uniforme, específica para cada actividad.

Introducción

En mi reciente trabajo tiene por finalidad hacer una breve pero inevitable historia de las comunicaciones desde los orígenes de la humanidad y donde descubrimos que todas las grandes civilizaciones le daban a las comunicaciones la importancia que se merecen, dudo que las grandes conquistas se hubieran consolidado sin comunicaciones.

Esta investigación consta de cuatro partes con sus respectivos anexos, que están desarrollados adecuadamente, siguiendo una secuencia lógica, de acuerdo a la características de la investigación.



Es preocupante ver la escasa bibliografía existente en materia postal en nuestro país, existen sin embargo muy importantes documentos que pueden ser fuente de futuras investigaciones y que son parte de nuestra historia nacional.

Espero lograr que con la realización de mi trabajo una clara visión de cómo está conformado el sistema de correos en El Salvador.

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



CAPITULO 1

PLANTEAMIENTO METODOLOGICO

[Mas Publicaciones](#) | [Sala de Prensa - Noticias](#) | [Testimonios](#) | [Página de Inicio](#)



1- Planteamiento del Problema.

El problema que se plantea en el presente trabajo es la necesidad de modernizar la legislación de los concesionarios postales en el salvador, actividad relativamente de décadas atrás, pero que por la velocidad como se ha desarrollado, la realidad jurídica, plasmada en dispositivos legales no está acorde con las necesidades de brindar el servicio a los usuarios y que coloca a nuestro país en situación desventajosa, frente a otros países de las regiones.

Esta desventaja se reduce en menor desarrollo económico, menores inversiones extranjeras y nacionales y con el consiguiente menor índice de bienestar para nuestra población.

1.1- Delimitación del Problema

Se ha considerado presentar y establecer la delimitación del problema en tres áreas específicas.

1.1.1- Delimitación en Ámbito Espacial

La investigación se desarrolla en El Salvador y sus municipios.

1.1.2- Delimitación en el Tiempo

Se ha desarrollado en el periodo de tres meses, de Marzo a Mayo 2007.

1.1.3- Delimitación económica Sectorial

Se ha realizado en los operadores del sector público y el operador privado, es decir todos los involucrados.

2- Objetivos e Importancia



2.1- Objetivos

2.1.1- Objetivo General

Proponer la adopción de una clasificación nacional de actividades económicas (ClNAE- El Salvador), para que albergue al cluster de actividades que realizan los concesionarios postales en el salvador este acorde con las tendencias y realidades mundiales, sobre esta base uniformar todos los dispositivos legales que se encuentran dispersos, bajo uno solo.

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



2.2- Importancia de la Investigación

Considero que es relevante el problema planteado porque la legislación salvadoreña en la materia no esta a tono con las nuevas realidades y tendencias mundiales.

Diversos metodologos de la investigación jurídica consideran que los temas a investigar tienen obligatoriamente que tener ciertas características como: **(1)**



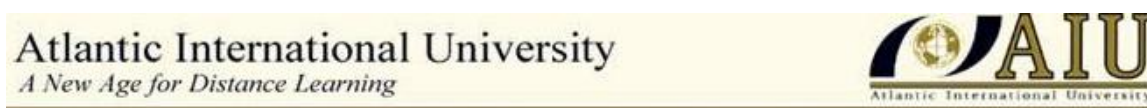
- Relevancia científica, es decir nuevos conocimientos que se aportan a la solución del problema.
- Relevancia humana, que significado puede tener para la comunidad la investigación a emprender.
- Relevancia contemporánea, es indudablemente una actividad actual que tiene mas de 60 años de iniciada y esta en constante evolución a pesar de haber llegado a su etapa de maduración.
- Mauro Zelayan **(2)** los denomina criterios de selección del problema jurídico, criterio de actualidad, posibilita eliminar aquellos problemas que carezcan de actualidad y criterio práctico, que se trata de establecer la utilidad que eventualmente pueda tener el estudio de determinado problema jurídico para la solución de alguna compleja cuestión social.
- Criterio metodológico, el problema jurídico puede considerarse significativo cuando su estudio se orienta a la creación y aplicación de nuevos instrumentos o procedimientos para el mejor estudio de la realidad socio jurídica.
- Viabilidad, son las posibilidades materiales para el desarrollo de la investigación de preferencia se debe contar con las fuentes con cierta facilidad.
- Originalidad, no está en un titulo poco conocido sino que en lo que se quiere saber del enfoque que se le quiere dar a la investigación.
- Utilidad, un trabajo de investigación debe servir a la sociedad y el investigador debe tener un compromiso social y encaminar sus esfuerzos a resolver problemas o a aportar elementos que expliquen un fenómeno social o jurídico.
- Capacidad, se debe contar con antecedentes académicos que lo lleven al convencimiento que si esta preparado para desarrollar el tema.**(3)**

(1) *Pardinas, Felipe. Investigación y metodología, Editorial Siglo XXI México, 1986.*

(2) *Zelayan Durand Mauro. Metodología de la investigación Jurídica, Ediciones Jurídicas, Lima Perú, 2001.*



(3) *Pardinas, Felipe. Investigación Metodologica y Técnica de problemas sociales, Editorial XXI, México, 1986.*



2.2.1- Importancia Económica del Sector.

En este periodo de estudio, se encontraron un total de sesenta y dos empresas internacionales dedicadamente a la actividad de concesionarios postales, a esta cantidad de deben sumar las sucursales que eran un total de noventa y seis y otras empresas en el número de ciento ochenta, dando un total general de empresas dedicadas a esta actividad de trescientos treinta y ocho, estas empresas operan tres mil trescientos setenta y dos unidades de transporte, aviones, automóviles, camionetas, buses y otros en el que se incluyen motos y bicicletas.

Solamente en el año pasado estas empresas facturaron alrededor de quinientos cincuenta millones de dólares, esta actividad da empleo a casi más de 8,000 mil personas, están incluidos empleados permanentes como temporales que por lo general solo laboran en temporadas como navidad, etc....

Si bien no estoy proporcionando datos económicos, resulta razonable pensar que las operaciones de los concesionarios postales tienen un efecto multiplicador en la economía nacional e internacional pues estas empresas consumen papelería e insumos de oficina, su personal se encuentra uniformado, se alquilan locales, los vehículos consumen gasolina a eso agregando el alto costo a diario del combustible, etc....



Vemos que la actividad tiene un pequeño pero creciente impacto positivo en la economía del país y es necesario que se provea un marco legal adecuado par no solo mantener las actividades sino para incrementarlas, por la posición geográfica de el salvador, puede convertirse en centro de distribución expreso, mayor del que es realmente en la actualidad hacia la región latinoamericana.

El transporte aéreo es hoy en día una de las industrias más importantes y de mayor crecimiento según la OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) **(4)**, aproximadamente el 40% en valor de los bienes que se compran y venden en el mundo se transporta por vía aérea, a su vez la industria del transporte expreso esta creciendo mas rápidamente que cualquier otro servicio de carga aérea.

La globalización de los negocios, las cadenas de suministro más eficientes y la mejora de la logística internacional, confían hoy en día en los servicios que brinda la industria del transporte expreso. **(5)**

Es por tal razón que la Dirección General de Correos de El Salvador ha realizado un convenio con Grupo Taca, líder en la región centroamericana, para que todos sus envíos sean llevados y colocados por sus aviones a diferentes destinos del mundo teniendo como mayor índice de envíos a Estados Unidos de Norte América por la afluencia de hermanos lejanos viviendo en dicho país.

(4) *La OECD es un think-tank o agencia de monitoreo conformada por 30 países cuyo objetivo es buscar soluciones a los problemas que surgen por la globalización, hace propuestas que generalmente son aceptadas por los gobiernos que buscan la libertad de mercados y democracia plural.*

(5) *The economic impact of express carrier for UK. Página 4 Oxford Economic Forecasting, Junio del 2002.*



Entre las razones que tienen los usuarios de este servicio están:

- Rapidez en el tiempo de la entrega, generalmente hay una relación directa proporcional con el tiempo de entrega y el costo del servicio.
- Destino o cobertura, el proveedor de servicio puede o no tener la capacidad de llegar a las poblaciones mas remotas.
- Garantía de la entrega, asociada con la seguridad de la entrega en el tiempo prometido y de una compensación en caso de no entrega, perdida o demora.
- Posibilidad de rastrear el envío.
- Precio, estará de acuerdo al nivel de servicio requerido, a la distancia, a los servicios adicionales.
- El cliente tomará la decisión y escogerá al proveedor luego de analizar los distintos niveles de servicio que estas ofrecen y la evaluación que hace de los factores antes mencionados.
- Estos factores cobran gran importancia entre los usuarios en el salvador, que adicionalmente a los ya mencionados incluye el sector exportador textil, repuestos urgentes para fábricas, banca, documentos legales etc....
- Los servicios que prestan los concesionarios postales generan importantes beneficios a las empresas, clientes y gobiernos al facilitar el intercambio comercial, aumento de empleo y mayor rendimiento económico al aumentar la eficiencia empresarial.

Desde el punto de vista de los beneficios para los consumidores es innegable que al presentarles a través de su computadora un acceso eficiente a todas las opciones de las cadenas mundiales de abastecimiento de bienes y servicios que es un requisito indispensable para la competitividad de los negocios pequeños, medianos y grandes así como para las economías nacionales. **(6)**

Pero no es suficiente que existan empresas privadas que ofrezcan estos servicios para hacer los mismos asequibles a los consumidores, es un requisito indispensable que los gobiernos den facilidades para que estas compañías operen de una manera eficiente, sin reducir los potenciales beneficios económicos que ofrece su uso intensivo.



Los tradicionales impedimentos burocráticos son la no abolición en la práctica del monopolio postal a pesar de legislaciones al respecto y las dificultades en liberar las mercancías de aduanas o trato preferencial a empresas postales nacionales, en el caso de Correos de El Salvador, que cuenta con una intendencia de aduana postal. Mientras que los concesionarios postales, son supervisados por la intendencia de aduana aérea de el salvador.

(6) La agencia Interamericana para la cooperación y el desarrollo que depende de la organización de Estados Americanos publica en septiembre del 2002, unos documentos titulado La Industria del Transporte Expreso en América Latina y el Caribe, evaluación de sus beneficios económicos y barreras regulatorias

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



El tratamiento normativo en las negociaciones de servicios es distinto al tratamiento del capitulo de bienes. En el caso de los servicios, el objetivo de el salvador es profundizar la liberalización del comercio de servicios de naturaleza financiera y no financiera a fin de potenciar nuestras exportaciones de servicios a los Estados Unidos. Se establecerían disposiciones para eliminar la discriminación, las restricciones cuantitativas y fomentar la transparencia, divulgación de información y la solución de controversias. Estas disposiciones beneficiaran a los consumidores al propiciar mayores niveles de competencia y consolidará reglas estables y transparentes que permitan un comercio de servicios mutuamente beneficiosos.



Es importante que el salvador tenga una posición definida en la materia de los cabilderos de las empresas americanas que dominan el mercado UPS y FEDEX estén tratando de lograr un tratamiento más liberal a esta industria, en el marco del tratado de libre comercio.

Hasta el año de 1992 no se habían localizado fuentes amplias de datos sobre el comercio de servicios de mensajeros. Por lo menos en el caso de los servicios de correo urgente, una estimación situaba la proporción de los servicios de todos los proveedores, incluidos los servicios postales públicos, en alrededor del 57 por ciento del mercado total del correo internacional cuyo valor era en 1992 de 3,500 millones de dólares EE.UU. Según las cifras de los Estados Unidos, su servicio postal manejo en 1992 correo urgente por un valor de 81,7 millones de dólares, lo que representaba el 4 por ciento de los ingresos totales obtenidos de servicios urgentes internacionales de los Estados Unidos, estimados en 2,000 millones de dólares.

No obstante la información disponible de las actividades de los principales proveedores de servicios de mensajeros puede arrojar alguna luz sobre el entorno económico de estos servicios. A nivel mundial, las principales empresas son DHL, Express Worldwide, United Parcel Service (UPS), Federal Express (FEDEX), y GD filiales en países extranjeros para aprovechar el rápido crecimiento de la demanda mundial de servicios de correos urgentes.

En los Estados Unidos el suministro de servicios de mensajeros está predominantemente en manos de grandes empresas comerciales como Airborne Freight Corp., DHL, Federal Express, UPS, y unas 10,000 empresas independientes relativamente pequeñas que prestan este tipo de servicios. Los principales proveedores en Europa son TNT, Kühne & Kouri, Jet Services, a nivel nacional funcionan muchas empresas pequeñas que ofrecen servicios urbanos e interurbanos, las operaciones de DHL en Europa luego de su asociación con el Correo Alemán creció un 17 por ciento al año, a pesar de la elevada competitividad de los mercados locales.



3- Formulación de la Hipótesis

3.1- Primera hipótesis

- Cual es la clasificación Clanae/CIIU aplicable en El Salvador de las actividades que realizan los concesionarios postales?

3.2- Segunda hipótesis

- Están apropiadamente definidas las actividades que realizan los concesionarios postales en El Salvador?

3.3- Tercera hipótesis

- Está la legislación sobre los concesionarios postales en El Salvador acorde con las tendencias y realidades mundiales de la materia?

4- Variables

4.1- Primera hipótesis

Variable independiente (X)



Clasificación Clanae/CIU aplicable en el salvador

Variables dependientes (Y)

Clasificación Clanae temporal (Y1)

Actividades que realizan los concesionarios postales en el salvador (Y2)

Actividades inherentes a la prestación integral del servicio (Y3)

4.2- Segunda hipótesis

Variable independiente (X)

Definición de las actividades que realizan los concesionarios postales

Variables independientes (Y)

Definición que se hacen en otros países (Y1)

Definición que plantea la industria (Y2)

4.3- Tercera hipótesis

Variable independiente (X)

Legislación actual para los concesionarios postales en el salvador (X3)

Variables dependientes (Y)

Legislación en otros países (Y1)

Legislación propuesta para los concesionarios postales en el salvador (Y2)



5- Descripción del Método y tipo de Investigación

5.1- Metodología

Existe en la actualidad una tendencia a utilizar los dos métodos de investigación, el cuantitativo y cualitativo, este ultimo ofrece ventajas y le da validez y confiabilidad a la investigación científica y son la ciencias sociales en las que son mas indicados los estudios cualitativos entre otros el desarrollo de política publica **(7)**, como es el propósito de la presente investigación.

No es posible dejar de lado los métodos cuantitativos, pues no existe lógica alguna que demande un compromiso unilateral con un método de investigación en particular. La dependencia de una base teórica y metodologica exclusiva, le niega al campo de investigación la vitalidad de otros enfoques que han demostrado ser científicamente desafiantes y de utilidad para los consumidores de la ciencia **(8)**.

Se ha utilizado el análisis y la síntesis, al descomponer todos los aspectos de la actividad en las unidades más pequeñas posibles, para efectos de un estudio minucioso de cada tema y cada aspecto relevante desde diferentes puntos de vista.

Asimismo he hecho uso del método inductivo deductivo, estudiando los fenómenos materia de mi presente trabajo desde lo particular a lo general o en todo caso desde un grado menor de generalidad a uno mayor.



El método histórico ha sido también utilizado, tratando de respetar de manera cronológica los eventos en sus diferentes realidades sociales y económicas.

En lo que respecta al acopio de la información total del fenómeno, se ha puesto especial cuidado en hacerlo de forma ordenada y sistemática, para conocer a cabalidad tanto los detalles exteriores del fenómeno, como los aspectos intrínsecos que no siempre son evidentes.

He sostenido entrevistas con directivos de la Dirección General de Correos, el departamento de Estadísticas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, con el Instituto Nacional de Estadística e Informática, y gerentes de los principales concesionarios postales.

En los que respecta a las realidades de otros ordenamientos jurídicos se han confrontado con la realidad de el salvador para evidenciar las semejanzas y diferencias que existen, se ha puesto especial énfasis en las realidades de países del continente americano y de habla hispana y con sistemas jurídicos romano germánicos, sin embargo no podemos dejar de lado a los países con culturas jurídicas anglosajonas, dado que en esos países es que realmente se da inicio a esta actividad.

(7) Strauss & Corbin, Basic qualitative research: Grounded theory procedures and techniques, SAGE, California, USA 1990.

(8) Reyes, Tomas. Métodos cualitativos de Investigaciones. Ph. D.

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning





En cuanto a las fuentes de estadísticas, las únicas disponibles son las del ministerio de transportes y comunicaciones, las cuales no contienen el detalle que me hubiese gustado obtener y que me fue negado a pesar de lo dispuesto en la Ley 27806, Ley de transparencia y acceso a la información pública.

Existe información sobre los concesionarios postales desde hace décadas en aduanas tanto de importación como de exportación, no he recurrido a esa fuente debido a que los parámetros por aduanas no registran detalles que si hubiesen sido útiles como:

En el caso de documentos e impresos libres de impuestos, según la legislación del concesionario postal y solo debe declararse el peso total no así el número de envíos y podríamos encontrarnos con que una DUI (Declaración Única de Importación) de documentos, registra un peso total de 50 Kilos y solo se trate de un solo envío conteniendo correspondencia entre oficina en el exterior y su sucursal en el salvador, mientras otra DUI, con un peso total también de 50 kilos, puede contener 100 sobres de 500 gramos cada uno, con documentos para 100 diferentes consignatarios.

En el caso de mercancía general se da una situación muy similar y un poco más compleja ya que la legislación permite a los concesionarios postales completar una declaración única de importación a nombre del concesionario o a nombre del importador declarado o consignatario o el endosar la guía courier al consignatario. En cualquiera de los casos mencionados se debe completar un ítem por cada partida arancelaria lo que nos ayuda con los datos que expongo.

En vista de lo anterior una DUI en la que el concesionario es el importador con un peso de 50 Kilos, puede contener mercancía de un solo consignatario final con una ola partida arancelaria, mercancía para varios consignatarios con una misma partida arancelaria, mercancía para un solo consignatarios con varias partidas arancelarias. También se da el caso de algunas empresas que por tener destinaciones aduaneras diferentes a la importación definitiva o por requerirlo así su gestión administrativa requieren que el concesionario postal cumpla con las formalidades de importación a nombre del consignatario. Mas aún algunos importadores por restricciones de valor máximo permitido mediante el régimen simplificado (US \$2.000 CIF), tendrán que utilizar un agente de aduanas para realizar la exportación mediante un endose de guía.



Como se puede apreciar en lo anterior, consideré sumamente riesgoso usar estas estadísticas que podrían llevarme a conclusiones equivocadas no existiendo por el momento ninguna forma de determinar parámetros de corrección de tendencias. Por cuestiones de celo comercial también se me negó la información en detalle que solicite a los principales concesionarios postales internacionales que fue solicitada vía telefónica y en entrevistas sostenidas. Me quedo con la única fuente oficial que son las estadísticas postales las que asumo que reflejan la realidad, pues son completadas con carácter de declaración jurada, si bien difícilmente comprobables, pienso de buena fe que reflejan la realidad.

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



CAPITULO II

FUNDAMENTOS TEORICOS DEL CORREO Y DE LOS CONCESIONARIOS POSTALES

1- Marco Conceptual

No existiría el Correo, ni hubiera habido necesidad de transportar correspondencia si antes no se hubiera descubierto la escritura, la necesidad de transmitirla de manera confidencial jugaron un rol determinante primero los papiros, el papel y los sobres.

Etimológicamente la palabra “correo” proviene de la voz francesa “courier” y la italiana “corriere” que significan correr y se han empleado para designar al que tiene por oficio llevar y traer la correspondencia de un lugar a otro.



El correo es un servicio público que tiene por objeto el transporte de correspondencia oficial y particular.

El correo nació con la humanidad, por la necesidad del hombre de comunicarse con sus semejantes, todas las grandes civilizaciones la egipcia, persa, griega, romana, china, maya, inca, y muchas mas, tenían un servicio de correo a su manera. Pero en nuestro caso mas nos interesa el desarrollo del correo en España por ser el que influencio, por el caso de la llegada de los españoles en la época de colonización.

2- Marco Histórico

2.1- Breve reseña histórica de Correo en Centro América

En lo que relaciona al correo en los tiempos de la conquista nada se puede decir a ese respecto, por motivos al incendio del Archivo federal que se quemó en el Palacio Nacional el 19 de Noviembre de 1889. Este archivo existía en la ciudad de Santiago de los Caballeros (Guatemala), que era el asiento de la Capitanía de las provincias de Centro América.

La administración de correos, antes de la independencia estaba bien reglamentada, el servicio postal se hacía con regularidad desde la capital del antiguo reino de Guatemala hasta San Cristóbal de Chiapas por el norte y hasta Cartago, antigua capital de Costa Rica por el sur con estafetas de travesías en ambas líneas con sus productos valiosos.

El gobierno federal, después de la independencia no hizo novedad alguna en este ramo, permaneció el reglamento en rigurosa observancia hasta la disolución del pacto federativo.



2.1.2- Datos Históricos de El Salvador

En lo que se relaciona al Correo en Centro América y específicamente de El Salvador en tiempos de la conquista no hay nada que mencionar por el incendio antes mencionado en el Palacio Nacional en aquella época.

Según el informe rendido por Don Antonio Gutiérrez y Ulloa, en los tiempos coloniales, el partido de San Salvador ya contaba con una administración de correos a cargo de un súbdito español.

En el año de 1847 funciono como primer Director General de Correos de El Salvador, el señor José Escolástico Andrino.

El 13 de julio de 1849 se estableció servicios de correos semanales para Honduras y Nicaragua.

En el libro IV página 241 de la Codificación Patria del Dr. Y Presbítero Isidro Menéndez, el 28 de octubre del año 1851, aparece un reglamento de correos en el cual se notan aún vestigios de las Leyes Españolas de los tiempos de la colonia.

El 26 de octubre de 1851, siendo el Dr. Francisco Dueñas, Senador encargado del Poder Ejecutivo dictó el primer Reglamento de Correos, a propuesta del señor Manuel Irunguay en su calidad de Director General de Correos que fungía en los últimos tiempos de la federación.

El 1ro. de septiembre de 1854, se público un itinerario de entradas y salidas en el interior del país.



El 1ro. de agosto de 1855, el Gobierno acordó que se le diera curso a los paquetes que contuvieran procesos que carecieran de las anotaciones correspondientes sobre su importancia.

Para Nueva San Salvador, no puedo dar el nombre del primer administrador de correos, pero se sabe que en tiempos de Don Ciriaco González, Alcalde, ya se mencionaba en el año de 1857 el asunto de correos, el cual estuvo en el cabildo en el barrio San Antonio.

El 16 de noviembre de 1857 se estableció la antigua carrera de correos peatonales para Guatemala, pasando por San Juan Opico y el 19 de diciembre del mismo año se extendió el servicio de correos hasta el Puerto de La Unión.

Por los años 1864, 1865, la renta de correos era tan escasa que apenas bastaba para hacer frente a los gastos extraordinarios que ocasionaba los servicios, los sueldos de los empleados eran pagados por el gobierno a través de la Tesorería.

El 4 de marzo de 1865 se aprobaron tratados de correos entre las repúblicas de Venezuela, Bolivia, Colombia, Ecuador, Guatemala, Perú y El Salvador, firmados en Lima, Perú. El 14 de julio del mismo año, el gobierno de El Salvador deseando facilitar la buena circulación de la correspondencia procedente del exterior e interior de la república, acordó emitir a los destinatarios de cartas, el pago de medio real, asignado por el Art. 74, del reglamento para la entrega de cartas de aquella fecha, a cambio de diez pesos mensuales, que el estado asignó como sueldo a los Carteros, y se franqueó la correspondencia estampando un sello metálico circular.

El 1ro. de marzo de 1867, se pusieron en uso obligatoriamente las primeras estampillas de la republica de El Salvador.



Estas fueron ejecutadas por grabados de acero por la American Bank Note Co. De los Estados Unidos de América, en forma apaisada con el motivo del Volcán de San Miguel coronado con once estrellitas que representaba los once departamentos en aquella época, componiéndose de cuatro valores así: medio real azul, un real rojo, dos reales verde y cuatro reales café, en esa época no se usaba el sistema decimal en la moneda.

El 20 de julio de 1870 se celebró un convenio postal entre los Estados Unidos de América y El Salvador.

En el II Congreso Postal Universal celebrado en París, el 1ro. de junio de 1878, El Salvador ingresó a la Unión Postal Universal y fue representado por el Jurisconsulto y hábil Diplomático Colombiano F.M. Torres Caicedo.

El 27 de septiembre de 1893 el Presidente Carlos Ezeta, firmó un decreto creando un nuevo Reglamento de Correos con 191 artículos, publicado en el Diario Oficial el 10 de octubre del mismo año.

El poder Legislativo declaró “Día del empleado Postal Salvadoreño”, el 5 de noviembre de cada año, mediante el decreto No. 1429 del 23 de marzo de 1954, publicado en el Diario Oficial No. 64, Tomo 163 del 7 de octubre del mismo año.

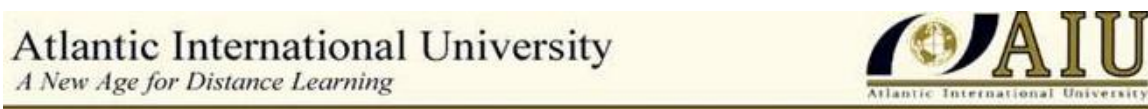
Por decreto No. 68 del Poder Ejecutivo del 1ro. de octubre de 1954 se creó el Reglamento para la Adjudicación de premios para empleados de correos de El Salvador, publicado en el diario oficial No. 185, Tomo 165 del 7 de octubre del mismo año.



Por tercera vez el edificio que ocupaba la Central de Correos, fue destruido por un voraz incendio, la última vez ocurrió el 9 de noviembre de 1955, a las once de la noche.

El 1ro. de julio de 1973 fue inaugurado el edificio administrativo de la Dirección General de Correos, ubicado en el centro de gobierno. El 1ro. de junio de 1976, se implantó el circuito motorizado que cubría la ruta entre San Salvador a la Unión y demás oficinas comprendidas en el recorrido por las carreteras Panamericana y Litoral.

El 1ro. de marzo de 1977 fueron trasladadas las oficinas de los servicios de ejecución del antiguo edificio de correos, situado en la Avenida España y calle Delgado de la ciudad de San Salvador, al moderno y funcional edificio ubicado en el centro de gobierno.



3- Marco Teórico

3.1- Breve reseña del servicio Courier o Mensajería Internacional o Concesionario Postal en El Salvador.

La actividad se inicia a principios de los setenta, con tres o cuatro compañías dedicadas al servicio de carga aérea, al no haber legislación específica, realizaban sus operaciones solo bajo la legislación aduanera de la época, que no estaba muy clara ni reconocía esta actividad.

Desde el punto de vista aduanero, la Ley de Aduanas aplicable en ese momento era la aprobada mediante el decreto Ley 20165 del 2 de octubre de 1972 y que se debía entrar en



vigencia el 1ro. de julio de 1974, sin embargo mediante el decreto Ley 20747 se postergo la entrada en vigencia hasta el 1ro. de enero de 1975.

Ni en las definiciones contenidas en el Art. 1ro. ni en ninguna otra parte se menciona siquiera la modalidad del transporte, ni ningún tratamiento preferencial por la naturaleza urgente del contenido, lo que más se acercaba eran: que su Art. No. 66 decia:

El tráfico Postal se regirá por las disposiciones del Convenio Postal Universal y los reglamentos respectivos.

El Art. No. 84 decia:

No será necesaria la presentación de factura comercial ni la intervención de agente de aduana, en las importaciones que no tengan carácter mercantil, tales como muestras en cantidad reducida y otras que señale el Reglamento. En la actualidad se cuenta con su propio ordenamiento legal.

3.1.2- Definición del Servicio

Concesión del servicio postal, es el acto jurídico mediante el cual el estado otorga a una persona natural o jurídica, nacional o extranjera la facultad de prestar servicio postal, en un área determinada. Es aquel que comprende la admisión, transporte y entrega de envíos postales así como la prestación de otros servicios calificados como postales.

Como se puede apreciar las definiciones se basan en que es un servicio postal y específicamente: Tipos de correspondencia desde el punto de vista postal:

Clasificación	Descripción
Cartas	Comunicación actual entre dos personas es secreta e inviolable
Impresos	Reproducciones o documentos impresos en sobre o envoltura con peso de 5 Kg.
Cecogramas	Carta con símbolos leídos para personas no videntes
Pequeños Paquetes	Paquetes de bienes cuyo peso no debe exceder de 2 Kg. Mas Publicaciones Sala de Prensa - Noticias Testimonios Página de Inicio
Encomiendas	Envío postal cuyo peso unitario no debe ser menor de 2 Kg. ni mayor de 30 Kg.



Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



3.1.3- Definición que da el decreto Legislativo 685 y la Ley General de Aduanas

El servicio postal comprende la admisión, transporte y entrega de los envíos de correspondencia tales como: cartas, tarjetas postales, impresos, cecogramas, pequeños paquetes y encomiendas, así como las prestación de servicios postales de valores y otros calificados como postales por las normas pertinentes, con sujeción a los dispositivos vigentes y a lo establecido en los Convenios y Acuerdos Internacionales que El Salvador haya ratificado.

3.1.4- La aduana frente a los cambios en el Comercio Internacional

El comercio internacional contemporáneo asiste a un cambio cualitativo tanto en los objetos susceptibles de intercambio entre territorios aduaneros distintos, como entre los sujetos y operadores de los flujos mercantiles entre regiones.

El progreso técnico y económico de un país se logra mediante mejoras graduales en los procesos productivos, descubrimientos técnicos y sistemas logísticos que logran acabar con paradigmas de producción, El Salvador no puede ser ajeno a esta realidad y el servicio de transporte expreso es sin lugar a dudas una realidad que se ha hecho, quizás sin que nos demos cuenta como respuesta necesaria a avances tecnológicos y logísticos. No es de extrañar que los países del primer mundo sean los líderes en esta rama o especialidad del transporte, que con los servicios conexos, brinda un cluster de actividades que merecen, como sugiero un tratamiento diferenciado de manera urgente.

3.1.5- Descripción de la Actividad Postal

[Mas Publicaciones](#) | [Sala de Prensa - Noticias](#) | [Testimonios](#) | [Página de Inicio](#)



Se puede establecer claramente varias etapas en el proceso que hace el correo de los bienes que recibe:

- Admisión, es la acción de recibir de un remitente una pieza postal para su entrega al destinatario, el deposito del remitente en una oficina postal comprende desde este momento hasta el traslado a un primer punto de clasificación.
- Clasificación de salida o de origen, es la acción de seleccionar y separar los envíos según su destino, la naturaleza del producto y clase de envío, esta acción de clasificación se puede dar en varias etapas pero para efectos prácticos la he considerado como una sola.
- Transporte, se entiende como la operación del traslado por diversos medios de transporte, aéreo, marítimo, terrestre, para estos efectos los envíos postales son entregados para transporte debidamente ensacados.

4- Clasificación de las actividades Postal y de Courier o Mensajería Internacional



En nuestro país se sigue la clasificación que hace el CIU y por formar parte de la legislación nacional se ajusta a Ley, sería una contravención a la ley, sería una contravención a la ley clasificarlo en otro lugar, primero porque no existe y segundo porque aun no hay una política internacional para clasificarla como una actividad específica, pues según el concepto moderno incluye a una serie de servicios conexos, que pueden ser considerados como un nuevo servicio o como un cluster de servicios, que tampoco esta reconocido por el CIU.

Si tuvieran que clasificar la actividad tendrían que colocarla dentro de la actividad que tenga mayor peso. Surgiría un conflicto sobre que criterio debe primar, el económico, la distancia, el medio de transporte usado, el país donde se realiza la mayor parte del servicio, con las variantes sobre como se clasifica en el país de origen de transito de destino, donde esta la casa matriz del operador.

Las actividades de Concesionarios Postales están dentro de la División 64 bajo siguiente calificación:

DIVISION 64	CORREO Y TELECOMUNICACIONES
641	Actividades Postales y de Correo
6411	Actividades Postales Nacionales
6412	Actividades de Correo distintas de las actividades Postales nacionales

En nuestro concepto esta clasificación que se hace en nuestro país, es restrictiva pues la actividad que efectúan los concesionarios postales en el ámbito internacional incluye otras actividades muy bien definidas. La explicación a esta clasificación podría estar en el hecho que cuando se autorizo a operar a estas compañías no existía ni en el país ni en el mundo clasificación alguna.

La forma más fácil fue a través de la actividad que estaba más cercana a esta nueva industria eran la actividades postales, de ahí que toda la normativa existente en El Salvador fuera llevada al ámbito postal.



Cabe destacar que en los años 1982 y 1983 las compañías transnacionales que prestaban servicios en El Salvador, en vista de la falta de legislación nacional realizaron una labor de cabildeo, invitando a autoridades de la entonces Superintendencia Nacional de Aduanas y la Dirección General de Correos a diversos países, donde estaba ya legislada, con la finalidad de incorporar a la legislación nacional dispositivos que permitiera realizar su operación en los plazos adecuados.

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



4.1- Clasificación del Departamento de Censo de los Estados Unidos de América

Establecimientos dedicados de manera principal a proveer de servicios de entrega por vía aérea de cartas, encomiendas y paquetes generalmente con peso inferior a 100 libras, a direcciones individualizadas con excepción del servicio postal de los Estados Unidos.

Mientras que estos establecimientos se dedican a la entrega por vía aérea, el recojo inicial y la entrega final son, con frecuencia realizados por otros medios de transporte, tales como bicicletas, motocicletas o camiones. Los establecimientos que ofrecen el servicio de courier aéreo, que solo realizan actividades de recojo y entrega, provisión de puntos de depósito de material o centros de distribución también se clasifican en este rubro.

4.2- Clasificación propuesta por la Industria

[Mas Publicaciones](#) | [Sala de Prensa - Noticias](#) | [Testimonios](#) | [Página de Inicio](#)



Se define como:

Servicio de entrega Expreso:

El expeditivo recojo, transporte y entrega de documentos, material impreso, paquetes y mercancías, rastreando su ubicación y manteniendo control sobre tales bienes durante la prestación del servicio y los servicios conexos prestados incluyendo pero no limitados a servicios relacionados con aduanas y logística.

El servicio expreso puede incluir asimismo el recojo de una dirección designada por el remitente, entregar bajo firma, garantizar la entrega dentro de un plazo establecido y tecnología electrónica o avanzada y la capacidad del remitente de confirmar la entrega.

4.3- Niveles de Servicios que ofrece la Industria

- Servicio Expreso para documentos, puerta a puerta, con plazo definido, uno a tres días.
- Servicio Expreso para paquetes, puerta a puerta, con plazo definido, de uno a tres días.
- Servicio de Carga Rápida, puerta a puerta o aeropuerto, con plazo de uno a cuatro días.
- Servicio de Carga convencional, sin plazo definido, aeropuerto a aeropuerto de tres a cinco días.



4.4- Estándares ISO

La organización internacional para la Estandarización, es una organización no gubernamental, cuyo trabajo es el de producir estándares técnicos voluntarios, que le dan un valor agregado a todo tipo de operaciones comerciales, contribuye al desarrollo, manufactura y producción de productos y servicios más eficientes, seguros y limpios en términos medio ambientales, facilitan el comercio en el ámbito nacional e internacional.

Si bien la estandarización se aplica tanto a bienes como servicios, solamente se hará referencia a los servicios.

El ISO es una organización compuesta por los organismos nacionales, de más de 140 países, es responsable por fijar y mantener los estándares nacionales. Tiene su oficina central en Ginebra, Suiza y se encarga de la coordinación del sistema y de la publicación de estándares terminados.

Cuando la mayoría de proveedores de servicio se ponen de acuerdo para mantener un estándar internacional, se puede decir que existe de hecho un estándar internacional que se logra a través de acuerdos de consenso de todos los integrantes de la cadena, proveedores, usuarios y a veces interviene el gobierno. El acuerdo es para aplicar un criterio y especificaciones comunes para la provisión del servicio, lo que redundará en la facilitación del comercio y transferencia de tecnología.



El beneficio de la estandarización para los negocios en general es que van a poder desarrollar servicios basados en documentos que tienen un gran significado en los mercados de consumidores, lo que les va a permitir competir en libertad de condiciones en un mercado global, mientras que a los consumidores les permitirá beneficiarse de la sana competencia entre varios proveedores de servicio.

Existen tres clases de miembros de ISO:

- Entidades miembros, que es la entidad nacional más representativa de la estandarización, solo se acepta una entidad por país y tiene plenos derechos de voz y voto en cualquier comité técnico y el comité de políticas.
- Miembro corresponsal, es una organización en un país determinado que no cuenta aun con una actividad de estandarización totalmente desarrollada, no cuenta con voz y ni voto en los comités, pero si tiene derecho a contar con la información de interés para ellos. (*)
- Miembros suscriptores, para los países con economías muy pequeñas, tienen no obstante acceso a los estándares internacionales.

(*) *En el caso de El Salvador esta en la categoría de Miembro Corresponsal.*



4.4- Organizaciones Postales Internacionales



4.5- La Unión Postal de las Americas, España y Portugal

Son actualmente veintisiete países los miembros, veintisiete naciones americanas, España y Portugal.

Los orígenes de la Unión Postal de las Americas, España y Portugal se encuentran en el tratado postal concluido en Bogotá, Colombia en 1838, y ratificado por Ecuador, Venezuela y Colombia, mediante el cual se funda la Unión Gran Colombiana invocando la “íntima unión y cordial amistad de los países contratantes”.

Diez años después, ese elevado ejemplo de cooperación internacional encuentra eco en la convención de Lima, Perú de 1848, suscrita entre Bolivia, Chile, Ecuador, Venezuela, Colombia y Perú.

Posteriormente en 1864, también en la ciudad de Lima, se firma un nuevo pacto de unión y colaboración postal entre Bolivia, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Perú y Venezuela con el objeto de facilitar y perfeccionar en mayor escala las relaciones postales entre los países contratantes.

El 17 de julio de 1911 se firma en Venezuela, el Acuerdo Postal Bolivariano, entre Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

En 1911, reunidos en la ciudad de Montevideo, Uruguay, los representantes de la región Suramericana, por iniciativa del Director General de Correos de Uruguay, Dr. Francisco García y Santos, crean la Unión de los Correos Sudamericanos, y como órgano de enlace permanente, la oficina internacional con sede en Montevideo.



En el congreso de Buenos Aires de 1921, la unión postal de correos sudamericanos amplia sus límites geográficos transformándose en Unión Postal Panamericana, con la incorporación de países de América Central, de América del Norte y del Caribe, a excepción de Haití, Honduras y Canadá. En el congreso de México de 1926 se incorporan Honduras y España y se crea la oficina internacional de Transbordos de Panamá.

En el congreso de Madrid de 1931 se incorporan Haití y Canadá y por decisión del congreso, se le llama a la unión, Unión Postal de las Americas y España.

En el congreso de Buenos Aires de 1960 se crea la Comisión Técnica Consultiva como órgano de la unión, y sus facultades son ampliadas por el congreso de México de 1966 que cambia su nombre por Comisión Técnica Consultiva y Ejecutiva, el congreso de Santiago de 1971 cambia su denominación por Consejo Consultivo Ejecutivo quedando así de esa manera hasta la fecha.

El congreso de México de 1966 marca un nuevo e importante período en la vida de la unión al establecer su incorporación al esfuerzo universal a favor de la cooperación técnica en el campo de la formación profesional, disponiendo la creación de escuelas regionales para la enseñanza postal, y la creación de un centro de traducción en la oficina de la UPAEP en Montevideo y la instalación del servicio de traducción español en la oficina internacional de la Unión Postal Universal (UPU), en Berna, Suiza.

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



El congreso de Santiago de 1971 adopta la Constitución y el Reglamento General de la Unión, las disposiciones orgánicas de la unión figuraban anteriormente en el Convenio y su Reglamento de ejecución.

El congreso de La Habana, en 1985, emitió la trascendental Declaración postal de la Habana en la que marco el nuevo rumbo del organismo, apartándolo de su quehacer reglamentario para orientar toda su capacidad técnica a los aspectos netamente operativos del correo.

En el congreso de Buenos Aires de 1990 se incorpora Portugal y se da la a unión su denominación actual, Unión Postal de las Americas, España y Portugal.

[Mas Publicaciones](#) | [Sala de Prensa - Noticias](#) | [Testimonios](#) | [Página de Inicio](#)



Por último, en la reunión del consejo consultivo y ejecutivo de 1992, se incorporan a la unión las administraciones postales de Antillas Neerlandesas y Aruba.

El congreso de México de 1995 fue denominado el congreso de la reforma, marco un cambio de orientación a la unión que dio inicio a una reestructuración con el objetivo de transformar a la institución en una organización más operativa, flexible y de menor costo.

El congreso de la UPAEP celebrado en Panamá en el 2000 confirmó el proceso de reestructura de la unión y orientó a objetivos y finalidades estratégicas mediante un programa de acción para el periodo 2001-2005.

Durante los días 6 y 7 de septiembre del 2000, en ocasión del congreso de la unión, se desarrollo la jornada denominada “La reforma postal y sus fuentes de Financiamiento”, que ha sido el evento más importante realizado en nuestra región en relación con este tema tan trascendente para los servicios postales.

Con motivo de la conferencia se logro reunir en un ambiente de reflexión y debate, a los principales actores del proceso de reforma del sector. Para ello se invito a una serie de autoridades de gobierno de países miembros de la unión a las que se pedía insistir en sus respectivos países sobre la necesidad de tener al sector postal como una de las prioridades en el proceso de reforma y modernización de los estados.

El objetivo fundamental de esta jornada era examinar las posibilidades de dar impulso a los procesos de reforma postal y buscar los mecanismos de financiación para las administraciones postales de la región de la UPAEP.

El próximo congreso ordinario de la unión se desarrollara en Montevideo, Uruguay en octubre 2007.



Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



4.6- Unión Postal Universal



Se cree que el Servicio Postal ha existido desde tiempos inmemorables a cargo de peatones, jinetes y barqueros. Como la humanidad misma y todas las cosas de ésta, el servicio de correos, en el correr del tiempo, ha tenido un proceso evolutivo.

En el siglo VI, antes de la era cristiana, Ciro, Rey de Persia (hoy Irán) ya contaba con un servicio postal bien organizado.

Igual servicio tuvieron en China, según Marco Polo y Alfonso el sabio a finales del siglo XIII. De esta época data el uso de la palabra POSTA, nombre del lugar en donde habían caballos para sustituirlos y continuar con la distribución de los mensajes o edictos de los gobernantes y de esta misma palabra se deriva el adjetivo POSTAL, relativo al servicio de correos.

Luís XVI, estableció un correo para uso exclusivo del Estado, y fue tan absoluta su exclusividad que, bajo pena de muerte, se prohibía a los particulares servirse de él.



Posteriormente, durante la edad media, el correo permaneció en un estado embrionario. Para intercambiar sus comunicaciones, los particulares debían recurrir a los correos de los Reyes, Príncipes o a los mensajeros de los Monasterios, las Corporaciones o / a los correos de los mercaderes que mantenían para su uso personal.

Esta organización rudimentaria, de carácter semi-gubernamental y semi-privada pronto se reveló insuficiente para satisfacer las necesidades de una sociedad en continua evolución. Por una parte, gracias al descubrimiento de la Imprenta, la instrucción penetra poco a poco en todas las capas de la población. Por otra parte, el descubrimiento del nuevo mundo y sus consecuencias, va ampliando las relaciones entre los pueblos. De todo ello resulta un intercambio constante de las comunicaciones.

Bajo la influencia de tales necesidades, el Correo estaba obligado a desarrollarse. En el siglo XVI, se desbordan los límites de las fronteras gracias al impulso de Francisco de Taxis, que crea, por primera vez, un servicio postal que enlaza a varios países (Alemania, Austria, Países Bajos, Italia, Francia Y España).

Más tarde, en el siglo XVIII, el correo se transforma definitivamente en servicio público y va tomando poco a poco su forma actual.

En sus orígenes, los intercambios postales internacionales estaban regidos por acuerdos bilaterales, concluidos según las necesidades particulares de cada país. Este sistema implicaba una extrema variedad de tarifas calculadas en diversas monedas y según unidades y escalones de peso diferentes, lo cual complicaba la ejecución del servicio y frenaba su desarrollo.



La invención de los barcos a vapor y del ferrocarril imprimió al Correo una nueva revolución. A partir de ese momento, las administraciones postales advirtieron que para acelerar los intercambios internacionales paralelamente a los medios de transporte, era necesario simplificar las formalidades y, en forma particular, normalizar y reducir las tasas.

Un primer paso por esta vía fue dado en Gran Bretaña en 1840. A propuesta de Sir Rowland Hill, las tasas de las cartas para el servicio interno, fue unificada y rebajada a un penique. Esta medida, fue acompañada de otra de gran trascendencia y que muy pronto sería adoptada universalmente: la creación del Sello Postal, también llamado timbre o estampilla postal.

En 1862, el Ministro de Correos de los Estados Unidos de Norte América, Montgomery Blair, tomó la iniciativa de convocar a una reunión internacional para llegar a un acuerdo postal sobre una base común. Esta conferencia se reunió en París el 11 de mayo de 1863 en la que participaron 15 países europeos y americanos. Se adoptaron principios generales que fueron recomendados a las administraciones a fin de que los tomaran en cuenta en sus respectivas relaciones.

4.7- Fundación de la Unión

Las tentativas por mejorar el servicio por aplicación principios uniformes incluidos en acuerdos bilaterales, no podrían a la larga satisfacer las necesidades siempre crecientes creadas por el desarrollo rápido de las relaciones internacionales, llevó a Henrich Von Stephan, Funcionario de la Administración Postal de la Confederación de Alemania del Norte, a sentar en 1868 las bases de un proyecto de unión postal entre las naciones civilizadas. Propuso a su gobierno que se sometiera este proyecto a las deliberaciones de una conferencia de plenipotenciarios, la que finalmente por invitación del gobierno Suizo, se reunió en Berna el 15 de septiembre de 1874. Incluyó a delegados de 22 países.

Esta conferencia se clausuró con la firma de lo que hasta ahora se conoce como El Tratado de Berna 1874, que consagró el primer Convenio Colectivo que reglamentaba el servicio postal internacional y la fundación de la Unión General de Correos. La entrada en vigor de este Convenio se fijó para el 1º. De julio de 1875. Tres años más tarde, ante las numerosas adhesiones producidas desde la entrada en vigor de las Actas, la Unión General de Correos, tomó la denominación de Unión Postal Universal.



El número de países miembros, que fuera de 22 en su origen, alcanzó a 125 en 1964, de los cuales 122 participaron en las deliberaciones del congreso celebrado en Viena en ese año. La denominación de Unión Postal Universal, está pues, plenamente justificada.

Las normas fundamentales del convenio de Berna en 1874, tal como figuran hasta el día de hoy en la Constitución de la UPU, ratificadas en sus sucesivos Congresos hasta el celebrado el Pekín en 1999, son las siguientes:



- Formar un solo territorio postal
- Garantizar la libertad de tránsito
- Uniformidad tarifaria
- Propiedad tarifaria (Supresión de la participación de tasas entre administraciones de origen y de destino)
- Creación de un procedimiento de Arbitraje
- Creación de una Oficina Internacional
- Reunir periódicamente un Congreso de plenipotenciarios de los países miembros para revisar las Actas básicas de la Unión y debatir los problemas comunes.

4.8- Datos Importantes del Servicio Postal



PAISES	190
PAISES DESARROLLADOS	27
EN VIAS DE DESARROLLO	163
POBLACIÓN MUNDIAL	5,130 MILLONES
PAISES DESARROLLADOS	830 MILLONES
EN VIAS DE DESARROLLO	4,300 MILLONES
INGRESOS POSTALES ANUALES	160,000 MILLONES US\$
PAISES DESARROLLADOS	147,000 MILLONES US\$
EN VIAS DE DESARROLLO	13,000 MILLONES US\$
CANTIDAD ENVIOS ANUALES	360,000 MILLONES DE PIEZAS
PAISES DESARROLLADOS	315,000 MILLONES DE PIEZAS
EN VIAS DE DESARROLLO	45,000 MILLONES DE PIEZAS
CANTIDAD DE OFICINAS	640,000
PAISES DESARROLLADOS	210,000
EN VIAS DE DESARROLLO	430,000
CANTIDAD DE EMPLEADOS	4.800,000
PAISES DESARROLLADOS	2.600,000
EN VIAS DE DESARROLLO	2.200,000
ENVIOS POR HABITANTE POR AÑO	70
PAISES DESARROLLADOS	380
EN VIAS DE DESARROLLO	10



CAPITULO III

EL MONOPOLIO POSTAL Y LAS CONCESIONES DE SERVICIO PÚBLICO

1- La política de concesiones Postales en El Salvador

En 1981 el gobierno promulga a Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Decreto Legislativo # 96, del 29 de mayo de 1981, en el que la Dirección General de Correos en su artículo 9, como órgano de línea central.

En 1981 por medio de D.S. 002-80 el gobierno establece normas para asegurar los servicios extrapostales, en su artículo 1 establece el Monopolio de la adquisición y entrega de las cartas a la Dirección General de Correos, definiéndolas en el mismo artículo, estableciendo las excepciones en el artículo 2 y permitiendo la conducción postal extrapostal a determinadas empresas en el artículo 3 y estableciendo para estas últimas el pago de un importe único de franqueo según el artículo 4 mediante el D.S. 018-2001 MTC el 20 de mayo de 2001, se aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en su artículo 216 establece que es un órgano de línea del Vice Ministerio de Comunicaciones con las siguientes funciones:

- a) Formular normas y lineamientos de política postal para regular y dirigir adecuadamente las actividades postales.
- b) Fomentar y controlar los servicios postales con la finalidad de promover su desarrollo y garantizar la calidad del servicio.



En 1991 se da el Decreto Legislativo 685 que dispone la prohibición de toda forma de monopolio en el servicio postal.

Las políticas generales de concesiones postales de la Dirección General de Correos están sujetas a lo normado por el gobierno central, siendo estas:

Resolución Legislativa No. 2197 del 13 de noviembre de 1915 establece un monopolio de hecho a favor de la Dirección General de Correos y Telégrafos.

- Desarrollo integral de las concesiones postales que se administran
- Promoción de los servicios postales otorgados en concesión y el control de los mismos que le permitan garantizar la eficiencia en su administración
- Promover la ampliación de la Red Postal en todo el territorio nacional mediante su operados Correos de El Salvador
- Promover un sistema de comunicación postal universal y satisfacer las necesidades de enlace postal en toda la república
- Asegurar y controlar el mercado nacional postal de libre competencia

Cabe destacar que en la política del gobierno no se menciona ni es prioritario el servicio expreso internacional, lo que evidentemente nos hace concluir la actividad no esta bajo su control y jurisdicción.



2- Administración del Estado



El estado, podemos definirlo como la organización jurídica de una comunidad, que se puede caracterizar como la organización jurídico-potestativa de una comunidad humana, tendiente a concretar en modo sistemático y efectivo la ordenación de la vida social en las condiciones y dentro del ámbito territorial determinado por factores históricos.

Es una de las manifestaciones visibles y específicas es el poder que tiene el estado, para organizar los bienes y servicios públicos de tal manera que sean de utilidad a la población.

La acción administrativa del estado no debe sufrir interrupción alguna, debe brindar un servicio fluido y dependiendo del tipo de servicio que brinda puede inclusive ser las veinticuatro horas del día y los trescientos sesenta y cinco días del año, como ejemplo podemos observar el servicio que en un aeropuerto internacional brindan las autoridades de sanidad, aduana o inmigración, estos por su naturaleza no pueden dejar de ser ofrecidos a la población, como contraparte estaría la función legislativa que por razones de organización y funcionamiento del congreso tiene periodos de legislatura en que dicha actividad queda suspendida.

2.1- Servicio Público y Servicio al Público

Los servicios públicos se realizan en función de los ciudadanos que demandan la recepción de servicios, no es otra cosa que una suma de necesidades de todos los miembros de la sociedad, como todas las necesidades sociales, se encuentran en constante cambio debido justamente a la complejidad del medio social, en el que incluimos los factores siguientes: el avance tecnológico, la interacción con otras culturas, patrones de consumo de países vecinos o simplemente la moda.

Las normas positivizadas sufrirán inevitables cambios o actualizaciones en la medida que la sociedad en su conjunto o un grupo significativo de la misma lo requiera. Este grupo puede ser étnico o geográfico, por ejemplo horario de verano durante todo el año en ciudades más importantes y de mayor flujo de gente.

2.2- Razones que Justifican el Monopolio Postal del Estado

El monopolio postal se justifica por los fines que se perseguían.



Hasta los años ochenta del siglo pasado en todos los países del mundo el correo se consideraba un servicio público que estaba monopolizado por los estados.

La teoría económica desde inicios del siglo veinte reconoce dos clases de monopolio, el monopolio político que se ejerce no con fines de lucro sino para asegurar un mejor servicio y el monopolio fiscal que se ejerce en cambio para alcanzar grandes utilidades a través del monopolio del estado, mediante el uso del Jus Imperium.

En sus inicios el correo fue una institución oficial, en respuesta a la necesidad de los propios estados para su uso exclusivo, ya he mencionado el caso de España con sus colonias, posteriormente se permitió su uso por el público.

Se esgriman cuatro razones para justificar el monopolio:



- a) Las relaciones internacionales, la defensa de su territorio, las políticas internas y externas, las fuerzas policiales y las unidades de inteligencia han tenido un carácter confidencial, algunas veces revestían el carácter de secreto de estado y no pueden estar en manos de particulares o de una explotación totalmente mercantil o cremástica.
- b) Se justificaba la necesidad de una administración de correos en manos del estado y explotada por su propia burocracia y sus agentes.
- c) Dado el gran poder del estado y la cobertura de todo su territorio, definitivamente estará en mejores condiciones que una entidad privada para servir de intermediaria en las relaciones de contratación y comerciales con otros agentes económicos que una entidad privada.
- d) Desde el punto de vista fiscal los ingresos del correo aportan al presupuesto del estado importantes recursos, si este servicio postal es dejado en manos privadas, quizás sería necesario la creación de un nuevo impuesto para compensar la pérdida de la renta del correo y subvencionar los gastos de transporte de la correspondencia oficial.



- e) Se reconoce que el correo ha sufrido y logrado progresos evidentes e innegables mientras que se encontraba en manos estatales en calidad de monopolio, no es posible hacer una simulación para comparar resultados que una explotación en manos privadas hubiera logrado.

2.3- La Desmonopolización del Correo Nacional

En cumplimiento de compromisos internacionales El Salvador mediante un dispositivo legal Decreto ley 685, desmonopoliza el correo.

Cabe preguntarse si el servicio que brindan los concesionarios postales es público o no, particularmente creo que no reviste las características de un servicio público, como si lo son por ejemplo la energía eléctrica, el servicio de telecomunicaciones, el servicio del agua, celulares y alcantarillado o eventualmente los servicios aéreos regulares de pasajeros y de carga.

Es deber de todo estado el preservar que estos servicios considerados públicos se brinden sin interrupción de manera eficiente a la ciudadanía o en su defecto que mediante una concesión se logre mejorar la calidad de vida de la población, lograr una mayor competitividad del país en general o de una región en particular, mejorar la preparación técnica o profesional del personal nacional que participa, atraer tecnología e inversiones, que luego de determinado el periodo de la concesión quedaran en beneficio del país.

En algunos casos para cumplir con los objetivos del estado y cuando la inversión es muy grande o poco atractiva para el potencial concesionario, puede llegar a hacer una buena suerte de inversión mixta.

Otra característica de la concesión es el hecho que los concesionarios, se obligan contractualmente a invertir en infraestructura de uso público y el estado, a través del ministerio del sector, se obliga también a poner a disposición de los concesionarios infraestructura de propiedad del estado para que la use en el cumplimiento de su cometido de servicio público, que el estado no puede o no desea hacer.



Si llegamos a la conclusión que no es un servicio público y por lo tanto no es factible otorgarlo en concesión, se debe derogar los dispositivos legales que obligan a los concesionarios a suscribir un contrato de concesión con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y a pagar su costo de la concesión.

Tendrán que pagar una cantidad por concepto de tasa u otra nomenclatura.

No se pretende con esta propuesta retirarle los ingresos que recibe el sector, que por otro lado no son muy importantes, sino mas bien sincerar la actividad, reconociéndola como una actividad no postal ni extrapostal sino totalmente independiente, nueva, creativa, ágil y dinámica que seguramente va irse perfeccionando con el avance de la tecnología, con la globalización, con la creación imaginativa de los especialistas en mercadeo que van a crear necesidades que serán demandadas por los usuarios.

Tampoco podemos permitir que no exista un control sobre la calidad del servicio que brinden y para eso ya existe una institución que tiene la potestad y experiencia para ejercer la función de vigilancia del estado.

CAPITULO IV

CONTRASTACIÓN DE LAS HIPOTESIS DE TRABAJO

1- Clasificación

Como he venido explicando en mi presente trabajo, surge la actividad debido a dos factores: primero la necesidad de las empresas de tecnología de punta y de altas inversiones, como por ejemplo las de petróleo y petroquímica que con operaciones en diversos y apartados entre países del mundo tenían sus centro de decisión y de análisis de experimentos centralizados en sus casa matrices.



Debemos observar que, de la rapidez con que la información enviada, dependerán importantes decisiones económicas que se traducen en utilidades o pérdidas millonarias, o en reasignación de recursos humanos, en los años setenta del siglo pasado, estas compañías se veían en la obligación de enviar a sus empleados para llevar físicamente con ellos la información mencionada, emulando los correos que usaban las casas reales. Recordemos que en esa época no existía el facsímil ni la comunicación vía Internet.

Existía pues un doble costo en esta operación, el costo de los pasajes y el costo del personal generalmente considerado de confianza por la naturaleza comercialmente sensible que transportaban, que se distraía de sus labores habituales para portar tan importantes encargos.

Al notar esta situación surgieron compañías que brindaban el servicio con su personal propio, llamado Courier a bordo, mensajero a bordo que manteniendo el nivel de servicios, redujo en algo los costos, más aún si teniendo un costo fijo normalmente alto, ya pagado empezaron a ofrecer el mismo servicio a otras industrias que también requerían de urgencia y seguridad en el transporte entre oficinas, como los bancos, seguros, farmacéuticas, financieras, etc...

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



En los inicios del courier no existía una legislación aduanera que permitiera usar la carga aérea como medio de transporte, de ahí la utilización de couriers a bordo, que cumplían con las formalidades aduaneras del material que transportaban, como si se tratara de su propio equipaje.

Los únicos bienes que gozaban de cierta preferencia en el despacho, eran los diarios y revistas, bienes de naturaleza perecedera y el correo internacional, los primeros se presentaban a despacho en el salón internacional de equipajes en el aeropuerto, correo era retirado por vehículos del correo del aeropuerto para ser despachados en la aduana postal.

De ahí surge el concepto que ha venido prevalecido hasta la fecha que es una actividad que debe estar normada por el correo, más aún se ha llegado a concesionar el servicio y se

[Mas Publicaciones](#) | [Sala de Prensa - Noticias](#) | [Testimonios](#) | [Página de Inicio](#)



considera como una actividad paralela al correo nacional público, llego a denominarse conducción extra postal y esa denominación tenían licencias otorgadas.

Sin embargo con el desarrollo de la actividad, que fue incorporando otras actividades conexas e inseparables al concepto de servicio integral de una empresa cuyo nombre será propuesto como “Servicio de Entrega Expreso”.

El servicio de entrega expreso puede incluir así mismo el recojo de una dirección postal designada por el remitente, entregar bajo firma, garantizar la entrega dentro de un plazo especificado y la tecnología electrónica o avanzada y la capacidad del remitente de confirmar la entrega.

2- Razones por la que la actividad debe de ser Autónoma

El haber adoptado esta clasificación cuando la actividad recién se iniciaba, demuestra una desviación en el concepto actual que se tiene de la actividad, que es necesario corregir, a continuación paso a enumerar las razones por las cuales considero que es una actividad que debe ser autónoma y no permanecer ligada al concepto del correo nacional:

- Los correos nacionales ofrecen un servicio social, en virtud de convenios internacionales, mientras que los concesionarios postales brindan un servicio completamente comercial.
- Es una actividad que tiene una serie de valores agregados que el correo nacional no brinda, como son: rastreo electrónico, pago en destino, confirmación de entrega, servicios de trámites de aduana.
- Es una actividad que es prestada por empresas particulares, mientras que las realiza el coreo nacional, es brindada por una empresa estatal.



•



- El correo nacional ofrece dos modalidades de correo, el aéreo y el de superficie o marítimo, mientras que las que realizan los concesionarios postales solo ofrecen la opción de transporte aéreo.
- El costo de los servicios de los concesionarios postales es muchísimo mayor que el de correos nacionales.
- Los concesionarios postales pueden emitir una guía courier mientras que el correo nacional solamente coloca una estampilla o sello de maquina franqueadota.
- En el caso de mercancías que estén sujetas al pago de impuestos, aduanas utiliza la guía courier emitida en el país de origen como documento de embarque, en el caso de correos nacionales emiten un aviso de llegada que hace las veces de la guía courier.
- Ante la presencia de una nueva entidad brindada por los concesionarios postales, que brindaba un servicio diferenciado y que compite con el correo nacional, los correos nacionales establecen como respuesta comercial un servicio llamado “Express Mail Service”, o EMS, que se reconoce como el courier de los correos nacionales o definido como primer servicio postal prioritario ofrecido por las administraciones de correos en el mundo y que ofrece ciertos servicios añadidos como rastreo electrónicos, provisión de medios de embalaje.



- Algunos de los concesionarios postales son parte de integradores u operadores logísticos que cuentan con flotas propias de aviones y son compañías de aviación cargueras, mientras que generalmente los correos nacionales no cuentan con aeronaves, más bien usan los servicios de las líneas aéreas para enviar la correspondencia, a tarifas preferenciales.

2.1- Definición Propuesta

Al no encontrarse debidamente definida la actividad en vista al desarrollo que rápidamente ha tenido la actividad a nivel mundial, llego a la conclusión que la definición nacional esta desfasada y conlleva a que toda la legislación se encuentra en su vez desfasada.

Otras organizaciones internacionales, si bien no coinciden totalmente con la posición de la industria, están de acuerdo con que las actividades deben ser separadas de los servicios postales tradicionales, debido al valor agregado que los prestadores de servicio de entrega expreso le han dado al tradicional correo.

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



El expeditivo recojo, transporte y entrega, usando distintas modalidades de transporte internacional de documentos, material impreso, paquetes y otras mercancías rastreando si ubicación y manteniendo control sobre tales bienes durante la prestación del servicio y los servicios conexos prestados incluyendo pero no limitados a servicios relacionados con aduanas y logística.



El servicio de entrega expreso puede incluir asimismo el recojo de una dirección asignada por el remitente, entregar bajo firma, garantizar la entrega dentro de un plazo especificado y tecnología de rastreo y la capacidad de confirmar la entrega.

La característica principal de la definición es la naturaleza expeditiva, es decir prioritaria, dándole la preferencia sobre otros, con precedencia, antelación, máxima urgencia, diseñando sistemas logísticos que en todas las etapas le impriman a las operaciones la urgencia que se le da a los envíos, comparados con otros envíos con prioridad normal, se entiende que se fijan horarios de atención a los materiales que se transportan de tal manera que no se pierda tiempo, son operaciones de las veinticuatro horas, se incluyen sábados, domingos, a diferencia de los horarios normales que son cinco días de trabajo con descanso sábados y domingos y ocho horas de atención por cada día.

Otra característica diferente de servicio es el recojo, es decir la empresa que brinda el servicio expreso se encargará de recoger en el hogar o domicilio de quien genera el envío, para cumplir este cometido se vale de todos los medios posibles, como son mensajeros a pie, mensajeros que usan bicicleta o vehículos motorizados, he aquí una de las características que diferencian a este servicio del tradicional servicio que brindan los correos nacionales, en caso de los correos es necesario que el remitente se acerque a una oficina del correo nacional para gestionar el envío.

En cuanto al transporte, e carácter expeditivo estriba en que los prestadores del servicio utilizan el medio de transporte más rápido, muchas veces se usan los servicios de transporte aéreo público y cuando el factor costo lo amerita utilizan sus propias aeronaves, se prefieren utilizar vuelos nocturnos para ganar tiempo y llegar al destino en el siguiente día útil, a veces se establecen las salidas utilizando puntos de transferencia o rutas establecidas.

En cuanto a la naturaleza de los envíos, no existe ninguna restricción impuesta por el servicio en si mismo, las restricciones las dan ya sea empresas de transporte que no permiten por convenciones internacionales el transporte de materiales explosivos, radioactivos, inflamables, venenosos, etc., o por regulaciones aduaneras que no permiten, restringen o controlan la exportación o importación de material pornográfico, dinero, o valores negociables al portador, animales vivos, drogas o sustancias toxicas.



Para mantener la naturaleza expeditiva del servicio de entrega expreso, estas empresas no aceptarían bienes tales como los mencionados anteriormente.

Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



En algunos casos como las muestras sin valor comercial están exonerados de impuestos, siempre y cuando cumplan estrictamente con las normas aduaneras de definición de muestras, que no son necesariamente las que comúnmente se entienden como tales.

Estas operaciones son ofrecidas como parte integral del servicio de los correos nacionales, en casos de envíos del EMS si se ofrecen pero a un costo adicional quedando en todas formas el consignatario en libertad de tomar o no este servicio adicional.

Rastreo de la ubicación, las empresas de servicio expreso asignan a cada pieza que es transportada un número de rastreo, que corresponde al de la guía courier y que cuenta con un sistema de códigos de barras u otro medio de lectura magnética u óptica, el número de rastreo es ingresado un sistema de control al llegar a las oficina de origen, en cada operación, esta información se actualiza permanentemente en la página Web de la empresa, a esta información puede tener acceso, conociendo el número de rastreo cualquier persona. Este sistema de rastreo no es ofrecido por muchas administraciones postales nacionales por eso es una diferencia entre los dos servicios.

2.2- Legislación Nacional

Es indispensable modernizar la legislación de los concesionarios postales bajo la denominación propuesta de servicio de entrega expreso, pero todo debe iniciarse con la recomendación de la

[Mas Publicaciones](#) | [Sala de Prensa - Noticias](#) | [Testimonios](#) | [Página de Inicio](#)



Dirección General de Correos de definir apropiadamente la actividad como: Servicio de Entrega Expreso.

El expeditivo recojo, transporte y entrega, usando distintas modalidades de transporte internacional de documentos, material impreso, paquetes y otras mercancías, rastreando ubicación y manteniendo control sobre tales bienes durante la prestación del servicio y los servicios conexos prestados incluyendo pero no limitados a servicios relacionados con aduanas y logística.

La ley general de Aduanas y su reglamento, para emitir que las empresas de servicio expreso, puedan realizar todas las actividades que son necesarias para cumplir su cometido que es la entrega puerta a puerta, será necesario que los reconozca como Operador de Comercio Internacional y que este facultado para realizar tramites de importación y exportación bajo el régimen simplificado, todas las actividades que realizan los agentes de aduanas y continuar brindando los servicios como Terminal de Almacenamiento, ya no bajo la denominación de Terminal de Almacenamiento Postal sino, como una nueva categoría que seria la de Terminal de Almacenamiento de Envíos Expresos se debe mantener una categoría separada de los Terminal de Almacenamiento de Carga, pues estos últimos almacenan mercancías de un valor y volumen generalmente mayor que requieren constituir fianzas por un valor mayor ante las aduanas. Decreto Ley No. 25862 de Ley Orgánica del Sector Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

CONCLUSIONES

- 1- Es posible y necesario que la actividad que realizan los llamados concesionarios postales sea en primer lugar clasificada apropiadamente, solicitando a la intervención de la Dirección General de Correos para asignarle una clasificación nacional de seis dígitos hasta que la DGC decida implementar a nivel nacional la Clasificación Nacional



de Actividades Económicas que podrá ser llevada como propuesta y experiencia de El Salvador a la próxima reunión de Comisión de Estadística de las Naciones Unidas en virtud del cluster de actividades que realizan bajo una misma responsabilidad empresarial , que actualmente obliga a los operadores a establecer compañías paralelas, por impedimentos legales a cumplir su cometido bajo una misma empresa.

- 2- El caso típico es que un concesionario postal tiene que establecer otra empresa que opere como agente aduanal para despachar mercancías que despacha y transporta en exceso a los \$2.000 dólares.
- 3- Eventualmente cuando se incrementen las actividades de las empresas de Servicio Expreso y sea necesario que operen vehículos de carga dentro y fuera del país, será necesario que obtengan una licencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 4- En la próxima reunión del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas se presentará oficialmente la moción para pasar una revisión No. 4 del Código Industrial Internacional Uniforme que refleje la realidad.
- 5- Estas revisiones tardan muchos años en oficializarse, recordemos que pasaron veinte años entre las revisiones 2 y 3, pero es necesario tomar medidas urgentes pues la actividad se ha desarrollado a mayor rapidez que la que se pudo prever.

Recomendaciones

- 1- Aplicar de inmediato las conclusiones del presente trabajo, sugiriendo a la Dirección General de Correos su implementación creando una clasificación Industrial uniforme, para las actividades en cluster, que realizan los denominados concesionarios postales en nuestro país.
- 2- Retirar del ámbito de la Dirección general de Servicios Postales la supervisión de los concesionarios postales y pasarlo a otra dirección del Ministerio de Gobernación.
- 3- Denominarla oficialmente: Servicio de Entrega Expreso



- 4- Unificar bajo un solo los distintos dispositivos legales que norman la actividad, de preferencia con rango de ley.



BIBLIOGRAFIA

BIELSA, Rafael. Derecho Administrativo, Tomo II, ROQUE DE PALMA

EDITOR. Argentina 1955.

CACERES B. Ernesto. La Institución Postal, Editorial Lumen, Lima Perú 1938

CARNELUTTI, Francesco. Metodología del Derecho, UTEHA, México, 1962

COMENTARIOS POSTALES. Oficina Internacional de la Unión Postal Universal de las Américas y España. Montevideo Uruguay, 1948.

DIRECCIÓN GENERAL DE CORREOS. Boletín Postal y Telegráfico. El Salvador, años 1915, 1916 y 1917.



DIRECCIÓN DE CORREOS Y TELECOMUNICACIONES. Guía Postal y Telegráfica de El Salvador 1959.

DROMI, Roberto. Empresas Públicas, de Estatales a Privadas, Ediciones Ciudad Argentina, 1997.

ESCALANTE ROMERO, José Ángel. Los almacenes aduaneros y los “courriers”, Palma Editores SRL y Editorial Joanna, Lima Perú, 1996.

FRIAS FELIX, Juan. Derecho, economía y técnica en materia de correos, Imprenta Editorial. Centenario. Buenos Aires, Argentina. 1940.

GALVARRIATO, Juan Antonio. El Correo y las Telecomunicaciones en España. Madrid España 1920.

GUTIERREZ ÁLVAREZ, Secundino José, Las Comunicaciones en América.

HERRERA POLO, Pablo. Materiales para la historia del Correo y la Filatelia en El Salvador.

MENENDEZ, Ramón. Historia de España Tomo XX, Espasa Calpe. Prólogo de Alcázar Molina Cayetano. Madrid España, 1988.

PARDINAS, Felipe. Investigación Metodologica y Técnica de Problemas Sociales, Editorial Siglo XXI, México, 1986.



SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, El Conocimiento de Embarque y su Régimen Internacional. Universidad Nacional Autónoma de México, México D.F. México. Primera Edición 1994.



Dispositivos Legales

Leyes de las Indias Capitulo 3 Titulo 16

Constitución Política del Estado 1822

Constitución Política del Estado de 1933

Constitución Política del Estado de 1979

Constitución Política del Estado de 1993

Resolución Legislativa N° 2197 de 1916,

Decreto legislativo 096, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Decreto Supremo N° 002-80-TC El Gobierno establece normas para asegurar los servicios extrapostales.

Decreto Ley 685 "Declaran al Servicio Postal de necesidad y utilidad publica y de preferente interés social".

Decreto Ley N° 25862 de fecha 24.11.92 "Ley Orgánica del Sector Transportes, Comunicaciones Vivienda y Construcción"

Decreto Supremo N° 032-99-TCC "Aprueban el Reglamento de Servicios y Concesiones Postales"



Decreto Supremo Nº 153-93-EF de fecha 20-11-93 "Dictan Normas Referidas a la Calificación de Envíos Postales como Tráfico de Mercancía".

Decreto Supremo Nº 157-93-EF de fecha 29.11.93 "Facultan a los Concesionarios del Servicio Postal para que Instalen y Operen en Terminales de Almacenamiento".

Decreto Legislativo Nº 604, "Ley de Organización y Funciones del Instituto Nacional de Estadística e Informática"

Ley Nº 27987 "Ley que faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ejercer la Potestad Sancionadora en el ámbito de los Servicios Postales

Decreto Supremo Nº 046-2003-MTC "Aprueban el Reglamento de la Ley 27987 que faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ejercer la potestad sancionadora en el ámbito de los Servicios Postales"

Decreto Supremo Nº 019-97-MTC de fecha 22.08.97 Aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

R.M. Nº 397-95-MTC/15.04 de fecha 03.10.95 que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Dirección General de Correos (ROF) y el Cuadro de Asignación de Personal (CAP)

R.M. Nº 343-94-MTC/15.01 de fecha 14.09.94 "Delegación de Facultades para Otorgamiento de Concesiones Postales".

R.M. Nº 143-97-MTC/15.01 de fecha 24.03.97 "Delegación de Facultades para Cancelar Concesiones Otorgadas".

Directiva Nº 003-2003-MTC/19 "Directiva sobre acciones de supervisión y control aplicable a los Servicios Postales"

Directiva Nº 004-2003-MTC/19 "Procedimiento para la aplicación del Silencio Administrativo Positivo"

Directiva Nº 005-2003-MTC/19 Directiva sobre Normas y Procedimientos para la aplicación de Sanciones a los infractores del Servicio Postal.

Directiva Nº 007-2003-MTC/19 "Directiva de Seguimiento y Control respecto al pago de las multas aplicables a los infractores postales"



Atlantic International University
A New Age for Distance Learning



Páginas Web de Internet

- www.iacd.oas.org Sitio Web de la organización de Estados Americanos, Agencia Interamericana para La Cooperación y Desarrollo.
- www.wto.org Sitio Web de La Organización Mundial de Comercio.
- www.wcoomd.org Sitio de La Organización Mundial de Aduanas.
- www.upu.int Sitio oficial de La Unión Postal Universal.
- www.cladec.org Sitio de La Conferencia Latinoamericana de Compañías Express.
- www.un.org Sitio oficial de Las Naciones Unidas
- www.upaep.com.uy Sitio oficial de La unión Postal de las Americas, España y Portugal.
- www.aices.org Sitio de The Association of International Courier and Express Services.