

# **Diretrizes IATA–UPU sobre a segurança do correio – Recomendações para os operadores designados**

<b>Índice</b>	<b>Página</b>
I. Introdução	3
A. Contexto	3
B. Histórico	3
C. Apelo à ação	4
II. Programas para a segurança do correio	4
III. Recomendações	6
D. Capacitação	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
E. Segurança da cadeia logística	7
F. Segurança das operações lado terra e lado ar	8
G. Papel da autoridade nacional de aviação	13
IV. Conclusão	13
Termos e definições	14
Referências	14

## I. Introdução

### A. Contexto

Incidentes envolvendo a presença de pilhas e baterias de lítio no correio aéreo continuam a ocorrer, e estas, mesmo proibidas, ainda são detectadas. Isso levanta preocupações importantes relacionadas à segurança, pois as baterias de lítio-íon enviadas sozinhas (UN3480 e UN3090) não são autorizadas no frete de aviões comerciais e volumes consideráveis de correio internacional são transportados por esse meio. Os transportadores se deparam, igualmente, com problemas de segurança relativos a outros tipos de mercadorias perigosas encontradas no correio, em situações decorrentes de deslocamentos mistos, ou a outros fenômenos similares.

Não é de se surpreender que incidentes envolvendo baterias de lítio ocorram no correio aéreo, considerando a grande quantidade de produtos desse tipo comercializados nas plataformas de comércio eletrônico. As baterias de lítio tornaram-se onipresentes em nossa sociedade: a maioria dos habitantes do planeta possui telefones móveis ou outros aparelhos eletrônicos individuais, e esses aparelhos geralmente são alimentados por baterias de lítio.

A essa ameaça acrescenta-se o fato de que as capacidades dessas baterias aumentam continuamente para alimentar aparelhos cada vez maiores. Essas baterias frequentemente ultrapassam o limite de 100 watts-horas, o que as inclui na categoria de baterias totalmente regulamentadas. Além disso, a crescente demanda por baterias baratas alimenta a fabricação de baterias de lítio falsificadas e de baixa qualidade. Como estas são destinadas a produtos gerais para o grande público, os expedidores normalmente têm pouco conhecimento das disposições legais aplicáveis à concepção, à fabricação e ao transporte das baterias de lítio e dos riscos causados pelas baterias de lítio de má qualidade. Assim, não é de se surpreender que esses objetos estejam frequentemente presentes na cadeia logística postal, onde constituem mercadorias perigosas não declaradas.

### B. Histórico

Em 2011, a União Postal Universal (UPU) modificou sua Convenção para permitir especificamente aos operadores designados aceitar no correio internacional os aparelhos eletrônicos portáteis equipados de baterias de lítio, tais como os telefones móveis, os tablets e os computadores portáteis. As modificações trazidas à Convenção da UPU permitiam aos operadores designados servir melhor seus clientes privados e profissionais, no âmbito do mandato incluído no acordo da UPU, o qual visa fornecer serviços postais universais e acessíveis. Por ocasião da 23ª reunião do Grupo de especialistas sobre as mercadorias perigosas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em outubro de 2011, a UPU propôs que as Instruções Técnicas para a Segurança do Transporte Aéreo das Mercadorias Perigosas da OACI (Instruções Técnicas) fossem revisadas para integrar as modificações à Convenção da UPU autorizando a presença, no correio aéreo internacional, de baterias de lítio contidas nos equipamentos. Após a análise da questão por um grupo de trabalho conjunto que reuniu membros da UPU e do Grupo de especialistas sobre as mercadorias perigosas da OACI, os operadores designados foram autorizados a aceitar no correio aéreo internacional as baterias de lítio contidas nos equipamentos, sob reserva do acordo explícito da autoridade nacional de aviação competente. As exigências em matéria de admissão determinam que as baterias de lítio autorizadas sejam instaladas dentro do equipamento que elas alimentam e que o limite seja de duas baterias (isto é, quatro pilhas) por objeto postal. A potência nominal máxima em watts-horas ou a quantidade de lítio metálico máximo aceita é igualmente estabelecida pelos regulamentos da OACI.

Segundo o disposto nas Instruções Técnicas modificadas aplicáveis desde 1º de janeiro de 2013, os procedimentos dos operadores designados para o controle da introdução de mercadorias perigosas no correio aéreo são submetidos à análise e à aprovação pela autoridade nacional de aviação do país no qual o correio é admitido.

O Grupo de especialistas sobre as mercadorias perigosas da OACI implantou todas essas exigências com o objetivo de melhorar a segurança do correio aéreo, tendo em conta a crescente utilização do correio pelos comerciantes on-line e, conseqüentemente, o risco maior de que mercadorias perigosas sejam introduzidas no correio internacional apesar de sua proibição geral.

Desde a entrada em vigor dessas disposições, supõe-se que todo o pessoal envolvido no âmbito dos operadores designados tenha efetuado uma capacitação apropriada sobre as mercadorias perigosas e que as autoridades nacionais de aviação tenham examinado e aprovado os procedimentos e as capacitações a respeito do assunto. Ainda que apenas 32 operadores designados sobre 192 estejam listados como tendo recebido aprovação para efeitos de admissão das baterias de lítio contidas nos equipamentos, isso não deve ser compreendido como uma não conformidade por parte dos operadores designados restantes. Na verdade, vários correios tomaram a decisão de não solicitar a aprovação da admissão das baterias de lítio, pois eles mesmos não autorizam essas baterias no âmbito de suas operações.

### C. *Apelo à ação*

O Conselho de administradores da IATA encarregou esta última de reforçar a segurança na área específica do correio aéreo e de elaborar diretrizes sólidas, aprovadas pela UPU, a fim de solucionar os problemas conjuntamente e de melhorar os processos que visam prevenir a introdução de mercadorias perigosas no correio aéreo, principalmente baterias de lítio, bem como outros objetos proibidos. O objetivo não é modificar os regulamentos, mas garantir que eles sejam corretamente aplicados e respeitados, e que um nível adequado de conformidade seja mantido.

## II. **Programas para a segurança do correio**

Há muitos anos, a IATA redige e publica diretrizes para a aceitação e o transporte das mercadorias perigosas em sua Regulamentação para o Transporte de Mercadorias Perigosas. Esta compreende todas as Instruções Técnicas da OACI, que constituem o instrumento jurídico para o transporte de mercadorias perigosas por via aérea, bem como outras exigências operacionais elaboradas pelas companhias aéreas membros da IATA.

Os diferentes atores da cadeia logística do frete aéreo devem, em conformidade com as exigências formuladas por sua organização nacional de aviação, realizar capacitação sobre as mercadorias perigosas, de maneira a poder admitir e tratar as mercadorias perigosas e outros objetos proibidos, inclusive as baterias de lítio.

No setor tradicional do frete aéreo, um expedidor (carregador) deve ser capacitado para classificar, embalar, marcar, etiquetar e documentar corretamente as mercadorias perigosas. O pessoal dos transitários deve ser capacitado para a identificação dos objetos proibidos a fim de impedir a introdução de mercadorias perigosas não declaradas no transporte aéreo. O pessoal das companhias aéreas e seus agentes de tratamento terceirizados também devem ser capacitados para poder identificar mercadorias perigosas escondidas a fim de prevenir a introdução dessas mercadorias não declaradas no transporte aéreo. Além disso, o pessoal deve ser capacitado de modo a verificar se as mercadorias perigosas declaradas são embaladas, marcadas, etiquetadas e documentadas de acordo com a Regulamentação para o Transporte de Mercadorias Perigosas.

A UPU, há muito tempo, aconselha os operadores designados sobre as questões relativas às mercadorias perigosas. A regulamentação referente às mercadorias perigosas submetidas a restrições no correio internacional está incluída no Regulamento da Convenção da UPU (<https://www.upu.int/UPU/media/upu/files/UPU/aboutUpu/acts/manualsInThreeVolumes/actInThreeVolumesManualOfConventionMaj1Fr.pdf>).

O artigo 19-001 do Regulamento da Convenção da UPU enumera as mercadorias perigosas admitidas a título excepcional:

- Classe 7: materiais radioativos.
- Classe 6.2: substâncias infecciosas.
- Classe 9: pilhas de lítio metálico e baterias de lítio-ion contidas nos equipamentos.

As mercadorias perigosas admitidas a título excepcional nessas três classes devem estar em conformidade com os limites específicos e com as instruções de embalagem contidos nas Instruções Técnicas da OACI e nos manuais da UPU. O artigo 19-002 do Regulamento da Convenção da UPU, sobre o controle da introdução de mercadorias perigosas, especifica o seguinte: «Cada operador designado implanta processos e

programas de capacitação para controlar a introdução, em seus serviços postais, de mercadorias perigosas admissíveis no correio, de acordo com as regras e regulamentos nacionais e internacionais.» A UPU elaborou suportes de comunicação em conformidade com as Instruções Técnicas para ajudar os operadores designados em seus esforços de capacitação e de sensibilização dos empregados e dos expedidores. Esses suportes de comunicação compreendem cartazes, panfletos e vídeos elaborados em parceria com a OACI, a IATA e a Organização Mundial das Alfândegas (OMD).

Na cadeia logística tradicional do correio aéreo, o expedidor é uma pessoa física que deposita o correio em uma agência postal ou uma empresa (p. ex., um comerciante on-line), confiando a um operador designado a coleta e o tratamento desse correio. Para os expedidores individuais, um documento de declaração na alfândega (formulário CN 22 ou CN 23 da UPU) deve ser preenchido eletronicamente ou de forma manuscrita para declarar a natureza das mercadorias. O pessoal das agências de correios ou os sistemas eletrônicos não devem aceitar descrições genéricas (p. ex., «presente») que não permitam identificar o conteúdo do objeto.

#### Exemplos de formulários CN 22 e CN 23 da UPU

The image shows two examples of UPU customs declaration forms. The top form is a 'CUSTOMS DECLARATION CN 23' for importation. It includes fields for sender (Irene Sánchez, Tabernar S.A., Spain) and recipient (John Smith, Mail Importers, USA) information. A table lists three items: 'MEN'S SWEATSHIRTS' (3 items, 1.50 kg), 'MEN'S COTTON SHIRTS' (5 items, 0.25 kg), and 'MUSIC CDs' (5 items, 0.2 kg). The total net weight is 2.00 kg. The form also includes a declaration section and a barcode. The bottom form is a 'CUSTOMS DECLARATION CN 22' for exportation, with similar fields and a table for goods. Red annotations highlight specific parts: '7 + 1' in a box points to the total items and weight in the table; '(+1)' points to the 'Number of non-perishable items' field; '1 declaration per item (5)' points to the 'Declaration' column; and '(6)' points to the 'Net weight' column.

Os empregados dos guichês dos operadores designados devem ser capacitados para questionar e sensibilizar os clientes sobre as consequências da inserção de mercadorias perigosas dentro do correio. Para as empresas, o contrato com o operador designado deve incluir uma cláusula estipulando que nenhuma mercadoria perigosa deve ser inserida no correio a ser transportado por via aérea (salvo se a Regulamentação para o Transporte de Mercadorias Perigosas e as Instruções Técnicas o autorizarem expressamente). O pessoal dos operadores designados responsável pelas vendas e pelo serviço à clientela deve ser capacitado para sensibilizar os clientes e para identificar os eventuais aspectos das atividades da empresa suscetíveis de ocasionar a inserção de mercadorias perigosas no correio.

As autoridades nacionais de aviação são responsáveis pela supervisão dos programas de capacitação e pelos procedimentos implantados no âmbito dos operadores designados. Elas são encarregadas de realizar auditorias para verificar se os empregados dos operadores designados são regularmente capacitados sobre as questões relativas às mercadorias perigosas e se eles conhecem e cumprem os procedimentos documentados sobre o assunto. As autoridades nacionais de aviação devem, igualmente, investigar os incidentes que envolvem mercadorias perigosas, os alertas de mercadorias perigosas não declaradas dentro do correio ou, ainda, os incidentes recorrentes dentro de instalações e com as empresas, em particular. No entanto, foram observadas diferenças na implementação dessas exigências pelas autoridades nacionais de aviação, bem como na aplicação de sanções ou de medidas contra expedidores e empresas que comercializam mercadorias perigosas pelo correio.

Uma vez que o correio a ser transportado por via aérea é aceito pela agência de correios, a inspeção das mercadorias perigosas (p. ex., baterias de lítio, aerossóis, líquidos inflamáveis, produtos corrosivos) e de outros artigos proibidos difere de um país a outro. Em determinados países, os operadores designados efetuam seus próprios controles a fim de cumprir as exigências legais com relação às encomendas apreendidas. Os programas de capacitação e de inspeção de segurança exigidos para essas atividades, que em alguns casos podem ser confiados a terceiros, também devem ser aprovados pela autoridade



- A capacitação deve cobrir procedimentos de aceitação claros e conformes à Regulamentação para o Transporte de Mercadorias Perigosas (em particular, à seção sobre as mercadorias perigosas escondidas) e explicar as medidas a serem tomadas em caso de detecção de mercadorias perigosas dentro do correio. Devem ser incluídos os princípios relativos aos procedimentos de resolução dos alertas estabelecidos pela IATA (AHM 350) e pela UPU, disponíveis on-line (<https://www.upu.int/fr/Solutions-postales/Programmes-et-services/Chaîne-logistiquepostale/Sécurité>).
- A capacitação deve cobrir procedimentos de intervenção em caso de correio de alto risco e de encomenda suspeita e, se necessário, os procedimentos de evacuação ou de proteção.
- Os comerciantes on-line e outros atores do comércio eletrônico (incluindo as plataformas de comércio eletrônico) devem participar de programas conjuntos com a UPU e a IATA de sensibilização para as consequências da inserção de mercadorias perigosas no correio.

#### *E. Segurança da cadeia logística*

##### *1º Programa de segurança*

A IATA e a UPU incentivam vivamente seus membros a colaborarem com seus reguladores e com os atores de seu setor para promover o conceito de segurança da cadeia logística, que consiste em assegurar o frete e o correio a montante da cadeia logística e em garantir sua integridade até o ponto de carregamento dentro da aeronave. O reforço dos controles ao longo de todo o processo, da admissão à distribuição, permite assegurar a rastreabilidade até o ponto de origem em caso de incidente relativo à segurança. Por conseguinte, a implantação de capacitações, a elaboração de procedimentos, a integração de medidas suplementares ao longo do tempo e a realização de auditorias constituem etapas naturais para alcançar um ambiente seguro no mundo inteiro.

A IATA recomenda que os termos das homologações e dos contratos acordados pelas autoridades e pelas organizações de consumidores interessadas imponham aos agentes a obtenção de uma certificação de segurança enquanto agente habilitado da autoridade nacional de aviação competente. Isso compreende a elaboração, a implementação e a manutenção de medidas de segurança adequadas para proteger o frete e o correio de qualquer interferência ilícita. Um agente habilitado é uma entidade que trabalha com um transportador aéreo e que efetua controles de segurança que são aceitos ou exigidos pela autoridade competente no que diz respeito ao frete ou ao correio.

A UPU incentiva os operadores designados a tentarem obter essas certificações relativas à segurança adotando as normas de segurança S58 e S59 da UPU no âmbito de um controle mútuo estruturado.

A proposta de valor de uma cadeia logística segura reforça a segurança nacional prevenindo os atos de interferência ilícita. De um ponto de vista econômico, ela é vantajosa para o país (graças às economias de custos e de tempo, à criação de empregos, às receitas fiscais, à normatização dos sistemas de segurança) e melhora a eficiência das operações pela redução potencial das inspeções aduaneiras, dos custos de investigação, dos prazos de trânsito, das perdas e dos furtos e da fragmentação das transferências de correio e dos unitizadores de carga (ULD).

O programa relativo à segurança deve compreender os elementos seguintes:

- a) Elaboração, implementação, manutenção e revisão de um programa de segurança detalhando as medidas e procedimentos de segurança exigidos para as atividades do operador designado (incluindo os relativos à segurança do frete aéreo e do correio); estabelecimento e distribuição de tarefas para a implementação do programa de segurança e designação de um responsável pela segurança encarregado de coordenar a realização desse programa.
- b) Disponibilização, para os parceiros comerciais interessados, de uma cópia eletrônica ou em suporte papel das seções apropriadas do programa de segurança, bem como de outras informações e diretrizes pertinentes, para permitir-lhes responder às exigências do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC); estabelecimento e atualização dos dossiês para todas as funções de segurança a fim de assegurar a conformidade com o PNSAC, principalmente com relação às medidas referentes à segurança do correio aéreo (p. ex., recepção/transferência segura do frete junto aos transportadores/operadores de terminais de frete e de correio, realização de registros dos movimentos, aplicação dos controles de segurança do correio, capacitação e registros de segurança, verificação da integridade da cadeia (inclusive a verificação das informações da declaração sobre a

segurança dos objetos), proteção do frete e notificação dos incidentes, investigações e gestão).

- c) Fornecimento da infraestrutura, das instalações e dos recursos necessários à implantação do programa de segurança e realização de atividades de controle da qualidade para corrigir as insuficiências.
- d) Integração das exigências relativas à segurança do correio à concepção e à construção de novas infraestruturas.
- e) Reavaliação do programa de segurança e dos procedimentos pertinentes após um incidente ou um acidente, implementação das medidas corretivas apropriadas, elaboração de procedimentos emergenciais para a gestão das questões de segurança e outras urgências e para uma reação a essas situações e manutenção de um nível de segurança do correio proporcional à ameaça.

## 2º *Tecnologias de inspeção*

- a) A IATA recomenda a harmonização (mundial) das metodologias e das exigências em matéria de inspeção, bem como da certificação dos equipamentos de inspeção.
- b) O setor do correio aéreo deve poder controlar as mercadorias de todas as dimensões e de todos os tipos, excluindo os objetos que são isentos dessa inspeção,<sup>1</sup> encomenda por encomenda, a fim de evitar reagrupamentos de pacotes durante a inspeção dos recipientes de correio, e com o auxílio de equipamento automatizado para reduzir o risco de erro humano e a necessidade de recorrer a práticas intrusivas. O equipamento deve poder detectar as mercadorias perigosas com baixa taxa de falsos positivos de maneira a limitar os riscos para a segurança dos passageiros, do pessoal de bordo e da aeronave. A tecnologia também deve poder receber facilmente uma certificação regulamentar.
- c) Convém notar que a segurança aérea frequentemente depende da competência de várias autoridades diferentes, mas que ela pode ser da responsabilidade da autoridade nacional de aviação. No âmbito dessa responsabilidade, as autoridades nacionais de aviação devem gerenciar os programas de conformidade aplicáveis ao correio. A inspeção do correio no início da cadeia logística não impede e nem detecta a alteração ou a sabotagem nos pontos vulneráveis mais próximos do transporte aéreo. Para prevenir incidentes que envolvam ameaças internas dentro das zonas restritas do transporte aéreo, o correio deve, preferencialmente, ser inspecionado o mais próximo possível do carregamento da aeronave. Quando isso não é possível, a única alternativa viável consiste em inspecionar o correio no início da cadeia logística.

## F. *Segurança das operações lado terra e lado ar*

Os operadores designados devem compreender seu impacto precoce sobre a segurança da cadeia logística do frete aéreo. Devem ser empreendidos esforços para capacitar o pessoal a fim de sensibilizá-lo para a segurança e de assegurar a implementação dos programas de segurança; o enfoque deve ser dado, em particular, ao tratamento do correio aéreo.

## 3º *Preparação das expedições*

Devido à natureza das expedições postais, cujas cadeias de produção aceitam o correio até o último minuto, deve ser dada particular atenção à segurança do tratamento ao longo do processo de identificação das mercadorias perigosas e de outros objetos proibidos durante a admissão. Além disso, os procedimentos de tratamento devem ser seguidos de modo a prevenir os incidentes e os acidentes. Todos os eventuais prejuízos ou anomalias devem ser informados segundo os protocolos previstos e em conformidade com as exigências da autoridade nacional de aviação competente.

<sup>1</sup> Conforme especificado na norma S59 da UPU, no § 5.2, sobre os objetos isentos de inspeção: «Durante a expedição de objetos de correspondência internacionais (até 500 g), o OD pode não aplicar o controle suplementar se ele cumpre as medidas estabelecidas na norma S58 da UPU. Pode haver outros regulamentos nacionais e/ou internacionais capazes de definir limites diferentes de isenção. As isenções aplicadas devem estar em conformidade com a legislação ou com a regulamentação interna. Os Países-membros da UPU podem concordar em conceder isenções de controle ou em permitir a aplicação de medidas de segurança alternativas devido à natureza particular do frete. Essas isenções devem ser claramente definidas pelo PNSAC do País-membro da UPU interessado.»

#### 4º *Segurança dos unitizadores de carga*

- a) Quando o correio é carregado nos unitizadores de carga pelo pessoal dos operadores designados para ser armazenado/reposicionado/transferido e entregue ao pessoal do pátio de aeronaves, fora das instalações do operador designado, ou entregue diretamente à aeronave para ser carregado, as exigências globais de segurança devem ser levadas em consideração nos deslocamentos dos unitizadores de carga.
- b) O pessoal do operador designado que trata dos unitizadores de carga deve ter a capacidade de avaliar o seu estado, considerando que eles são parte integrante de uma aeronave e que, se estiverem defeituosos, eles poderão causar graves incidentes ou acidentes durante o tratamento em solo ou quando a aeronave estiver voando.
- c) Convém zelar, particularmente, pelo armazenamento adequado dos unitizadores de carga vazios depois que o correio aéreo tiver sido descarregado. Zonas de segurança específicas devem ser providenciadas para armazenar os unitizadores de carga, pois eles não devem ser colocados no chão.
- d) Os princípios de segurança devem ser respeitados por todas as partes envolvidas para a constituição e o fechamento das expedições a serem carregadas nos unitizadores de carga.

#### 5º *Admissão pelos operadores designados*

Todos os operadores designados devem dispor de procedimentos para o controle da inserção de mercadorias perigosas no sistema postal e no transporte aéreo. Mesmo que um operador opte por não aceitar as mercadorias perigosas admitidas no correio internacional, ele deve implantar procedimentos para impedir a introdução desse tipo de mercadoria não declarada ou escondida no sistema postal. As Instruções Técnicas exigem que a autoridade de aviação civil competente avalie os procedimentos em colaboração com o operador designado.

O suplemento às Instruções Técnicas para a Segurança do Transporte Aéreo das Mercadorias Perigosas (doc. 9284) traz orientações aos países para a avaliação dos procedimentos de controle da inserção de mercadorias perigosas dos operadores designados. Essas orientações ajudam os operadores designados a trabalhar eficientemente com a autoridade de aviação civil competente. Os pontos abaixo, apresentados no documento supramencionado, devem fazer parte dos procedimentos dos operadores designados para o controle da inserção de mercadorias perigosas no transporte aéreo.

Os operadores designados devem se adequar às orientações da UPU quanto aos seguintes aspectos da admissão do correio:

- Natureza das mercadorias.
- Mercadorias perigosas escondidas.
- Contratos com cláusulas.
- Embargos.
- Restrições alfandegárias.
- Protocolo de Quioto.

*Métodos para informar a clientela postal das mercadorias admissíveis no correio, nos pontos de admissão (p. ex., caixas de coleta situadas na rua, agências de correios, agências, Websites)*

Os operadores designados devem dispor de medidas destinadas a informar o público dos regulamentos aplicáveis aos objetos, sobretudo no que diz respeito às mercadorias perigosas admissíveis ou não no correio. Tais informações devem ser disponibilizadas em todas as instalações de depósito de correio (agências de correios, caixas de coleta na rua/caixas postais, unidades postais contratuais). Elas devem ser disponibilizadas para a clientela mesmo para os operadores designados que não aceitam mercadorias perigosas em seu correio. Exemplos são fornecidos no presente documento. Eles provêm de diferentes correios e devem ser adaptados aos regulamentos postais e às legislações internas aplicáveis em cada caso.

Exemplos:

- Cartazes de alerta sobre as mercadorias perigosas admitidas no correio no âmbito das instalações postais (agências oficiais e terceirizadas).
- Informações à clientela trazidas pelos representantes postais.
- Informações de alerta aos clientes disponíveis nos Websites dos operadores designados.
- Outras informações destinadas à clientela, tais como avisos e esclarecimentos pelo correio.

**Keep me safe to get me there faster**

Did you know that dangerous and prohibited goods cannot be sent in packages travelling through the international mail network?

These include explosives such as fireworks and gunpowder, aerosol spray cans and other compressed gases, lighter fuels, perfumes, matches and other flammable products, and corrosives such as mercury. Counterfeit and pirated items are also forbidden.

**Check before sending.**

For more information, visit: [www.upu.int/postalunion](http://www.upu.int/postalunion) or contact your Post or Customs.

**Keep me safe to get me there faster**

Your Post is committed to providing quality service and delivering your packages and parcels as expeditiously as possible. But it can only do so with your help.

If you are sending a package abroad, be aware that some items, materials and substances are prohibited from travelling in the international mail stream. Some products\* are considered dangerous and present a safety hazard if travelling on aircraft. That's why international airline rules prohibit their inclusion in postal packages. These include ammunition, lighters, oil paints, perfumes, matches or mercury compounds, for example.

Other products, such as counterfeit or pirated goods, coins and valuable goods and live animals, are also prohibited from being sent through the post.

You are responsible for the content of packages you give to the Post for delivery. A package containing something it shouldn't will be handled in accordance with the relevant national legislation and likely be destroyed. Failure to comply with prohibitions and restrictions will also affect your ability to claim compensation.

Refer to this flyer for information and contact your Post's customer service for advice and guidance.

[www.upu.int/keepmesafe](http://www.upu.int/keepmesafe)

\*Conditions may differ if these items, materials or substances are travelling domestically only; check with your Post.

### Dangerous goods prohibited in international mail

Class	Examples
<b>Class 1 Explosives</b>	• Fireworks • Firecrackers • Ammunition • Gunpowder • Flares
<b>Class 2 Compressed Gases</b>	• Propane tanks • Diving tanks • Aerosol spray cans • Butane gas • Fire extinguishers
<b>Class 3 Flammable Liquids</b>	• Lighters • Lighter fuels • Oil paints, wood varnishes and enamels - solvent based • Adhesives • Perfumes and aftershave • Nail varnish, polish and gel
<b>Class 4 Flammable Substances</b>	• Matches • Charcoals
<b>Class 5 Oxidizing Substances</b>	• Pool chemicals • Hydrogen Peroxide • Bleach
<b>Class 6 Toxic and Infectious Substances</b>	• Pesticides • Agricultural chemicals • Mercury compounds • Bacteria • Viruses
<b>Class 7 Radioactive materials</b>	• Wet batteries • Radioactive sources • Smoke detectors
<b>Class 8 Corrosives</b>	• Wet batteries • Mercury • Hydrochloric acid
<b>Class 9 Miscellaneous Dangerous Goods</b>	• Magnetized goods • Dry ice • Lithium batteries

\* The Post can carry some of the substances in these categories in very limited quantities. Check with your Post for details.

Mail items may be returned if content description on the customs form does not make it clear that no dangerous goods are enclosed.

Category	unacceptable	acceptable
Household goods	May contain pressurized aerosol cans, flammable paints, or adhesives	• Chocolates • Candles • Shirts • Dresses
Sporting goods	May contain ammunition or compressed gases	• Packet • Ball • Shoes
Camping goods	May contain compressed gas, cooking fuel or matches	• Tent • Sleeping bags
Diving goods	May contain compressed gases	• Wet suits • Diving masks • Fins • Snorkels
Medicine, drugs	May contain alcohol or be packed in dry ice	• Ibuprofen • Antacid tablets
Cosmetics	May contain flammable perfume, manicure goods, or nail polish remover	• Soap • Lip gloss
Automobile components	May contain flammable fuel additives, aerosol or compressed gas	• Mirror • Seal cover
Medical devices	May contain blood pressure measurement devices or thermometers that contain mercury	• Stethoscopes

Os cartazes «Você declarou esses artigos?» também devem ser afixados nos guichês e nos pontos de admissão do correio.

**IATA**

## Have You Declared it?

Cargo containing dangerous goods is subject to national and international regulation. Such cargo must be properly declared and clearly identified as containing dangerous goods.

Dangerous goods include articles and substances which are flammable, corrosive, toxic, oxidizing, infectious, radioactive, or otherwise compressed gases. Dangerous when wet, spontaneously combustible, self-heating, organic peroxides, dangerous to the environment and other regulated material.

*Métodos para informar a clientela comercial das restrições e dos regulamentos relativos às mercadorias perigosas*

Os operadores designados devem poder demonstrar a maneira pela qual eles transmitem à sua clientela as informações relativas às mercadorias perigosas no correio. Essas informações podem ser comunicadas por intermédio de seu Website, por correio eletrônico, por correio ou através de anúncios em publicações externas, ou, ainda, diretamente pelos gestores das contas dos clientes dos operadores designados.

Exemplos de medidas conformes às exigências:

- Distribuição periódica aos clientes de folhetos ou panfletos sobre as mercadorias perigosas.
- Esforços contínuos de orientação da clientela visando informá-la das mercadorias perigosas admissíveis ou proibidas no correio.
- Informação sobre as penalidades para os clientes comerciais que enviam de forma errada mercadorias perigosas.
- Introdução, nos contratos destinados aos clientes comerciais, de cláusulas relativas às mercadorias perigosas proibidas no correio.

Os gestores das contas dos clientes dos operadores designados devem informar aos clientes comerciais o que pode e o que não pode ser enviado no correio internacional. As informações transmitidas aos clientes comerciais devem fazer referência às seções aplicáveis das exigências ou dos regulamentos do operador designado em matéria de correio. Essas informações podem, igualmente, orientar os clientes para outros documentos que fazem referência, especificamente, às mercadorias perigosas e aos objetos proibidos. Esses documentos devem ser atualizados regularmente pelo operador designado a fim de refletir a regulamentação em vigor.

*Exemplo de texto contratual*

*Admissibilidade do correio e importação*

Todos os objetos enviados nos termos do presente Acordo devem responder aos critérios relativos à admissibilidade no correio do operador designado, conforme previsto nos regulamentos deste último, e são submetidos às restrições do país de destino em matéria de importação. Os expedidores são os únicos responsáveis pelo cumprimento da regulamentação aplicável à importação dos produtos encaminhados no âmbito deste Acordo.

*Conformidade*

1. Os expedidores devem se conformar a todos os decretos, regulamentos, regras e outras leis aplicáveis.
2. Todos os objetos enviados no âmbito do presente Acordo devem respeitar os critérios de admissibilidade no correio do operador designado e são submetidos às restrições do país de destino em matéria de importação. Os expedidores são os únicos responsáveis pelo cumprimento da regulamentação aplicável à importação dos produtos encaminhados no âmbito deste Acordo.
3. Os expedidores devem fornecer todos os documentos necessários, inclusive os dados eletrônicos, relativos a cada expedição, na forma e nos prazos indicados pelos operadores designados, pelos órgãos aduaneiros, pelas autoridades nacionais de aviação civil, pelos governos dos países de destino ou por qualquer outra autoridade competente. Além disso, os expedidores devem compreender que qualquer descumprimento da obrigação de transmitir esses documentos necessários pode ocasionar a recusa dos objetos no ponto de admissão, demora em seu tratamento, apreensão pelas autoridades ou a devolução do correio ao remetente.
4. Os expedidores devem respeitar todo regulamento ou decreto emitido pelos operadores designados, pelos órgãos aduaneiros, pelas autoridades nacionais de aviação civil envolvidas, pelos governos dos países de destino ou por outros serviços governamentais que têm competência sobre as questões relativas ao correio, de maneira a facilitar o tratamento do correio na alfândega, de acordo com as exigências formuladas pelas autoridades supracitadas.
5. Pode-se pôr termo ao presente Acordo imediatamente em caso de descumprimento, por parte do expedidor, de qualquer decreto, regulamentação, regra ou outra lei aplicável.

Exemplos de medidas conformes às exigências:

- Inclusão de texto contratual padrão em todos os contratos comerciais.
- Distribuição periódica aos clientes de folhetos ou panfletos sobre as mercadorias perigosas.
- Esforços contínuos de orientação da clientela visando informá-la das mercadorias perigosas admissíveis ou proibidas no correio.
- Nos contratos, previsão de penalidades para os clientes comerciais que enviam de forma errada mercadorias perigosas.

#### *Procedimentos para o tratamento das encomendas recusadas no transporte*

Os operadores designados devem dispor de procedimentos operacionais padronizados escritos para o tratamento das encomendas recusadas no transporte aéreo. Tais procedimentos já podem ser integrados aos procedimentos de segurança existentes, por exemplo, no que diz respeito à identificação «Não destinado ao transporte aéreo» para os objetos que não podem ser transportados por avião, mas que podem ser introduzidos em outros meios de transporte. É importante que os empregados sejam informados dos procedimentos de segurança. Diferentes meios de comunicação podem ser utilizados, tais como capacitação formal, reuniões de informação das equipes, instruções orais e escritas, ou, ainda, panfletos. O nível de informação/de capacitação exigido depende dos riscos suscetíveis de serem encontrados no local de trabalho.

#### *Procedimentos emergenciais*

Os operadores designados devem dispor de procedimentos operacionais padronizados de urgência para uma resposta emergencial aos incidentes e aos acidentes envolvendo mercadorias perigosas, declaradas ou não. Esses procedimentos já podem ser integrados aos procedimentos de segurança existentes, por exemplo, no que diz respeito ao tratamento das encomendas que apresentam fuga de substâncias desconhecidas, como vazamento de produtos perigosos. É importante que os empregados sejam informados dos procedimentos de segurança. Diferentes meios de comunicação podem ser utilizados, tais como capacitação formal, reuniões de informação das equipes, instruções orais e escritas, ou, ainda, panfletos. O nível de informação/de capacitação exigido depende dos riscos suscetíveis de serem encontrados no local de trabalho.

#### *Conservação dos documentos*

Os operadores designados devem dispor de uma política de orientações escritas a respeito da conservação dos documentos relativos às mercadorias perigosas. Segundo o disposto nas Instruções Técnicas, todo documento exigido para o transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser conservado durante um período mínimo de três meses após o voo no qual as referidas mercadorias perigosas foram transportadas.

#### *6º Operações no pátio de aeronaves e entrega do correio*

Se as instalações do operador designado (lado terra) não são automatizadas e o pessoal do operador designado deve transportar o correio aéreo em veículo motorizado para o lado ar, o pessoal em questão deve ser capacitado para conduzir de forma segura esses veículos. Durante esse procedimento, o pessoal do operador designado deve assegurar a estabilidade da carga e ter visibilidade total, de acordo com as instruções da empresa no que tange à saúde e à segurança no trabalho. Quando o correio aéreo é entregue ao pessoal do pátio de aeronaves, um último controle de segurança deve ser efetuado conforme a política da empresa. Qualquer incidente, acidente ou dano deve ser imediatamente informado, em conformidade com os planos emergenciais estabelecidos.

A coordenação da entrega do correio aéreo no âmbito da aeronave deve ser organizada e aprovada pelos serviços de carga do transportador. O pessoal do operador designado deve ser capacitado sobre a forma de conduzir no pátio de aeronaves com total segurança. Isso compreende o conhecimento das zonas de perigo (expiração e sucção), dos deslocamentos (e pátios de estacionamento) dos veículos em torno das aeronaves, bem como da maneira de se aproximar de uma aeronave no estacionamento. Cabe, igualmente, ao pessoal do operador designado ter conhecimento da presença de corpos estranhos e de detritos e agir de maneira segura e responsável. Qualquer incidente, acidente ou dano deve ser imediatamente informado, em conformidade com os planos emergenciais estabelecidos.

#### G. *Papel da autoridade nacional de aviação*

- A IATA recomenda que os reguladores garantam uma forte harmonização e normatização dos programas de supervisão para apoiar todas as partes envolvidas e colaborar com elas sobre as questões relativas às exigências no que tange à segurança.
- As autoridades nacionais de aviação devem conceber e efetuar auditorias regularmente, compilar os relatórios recebidos pelas companhias aéreas e tomar medidas quando as mercadorias perigosas ou outros objetos proibidos são detectados no correio aéreo.
- A UPU deve continuar a incentivar a conformidade com as normas mínimas exigidas em matéria de segurança descritas nas normas S58 e S59 da UPU realizando controles mútuos estruturados e compilando os relatórios de incidentes recebidos pelos operadores designados.
- Quanto ao capítulo 15 do anexo 6 da Convenção relativa à aviação civil internacional da OACI, que especifica que «o Estado do operador zelará para que este último implante uma política e procedimentos com essa finalidade, o que compreende a realização de uma avaliação específica dos riscos para o transporte de objetos no compartimento de frete», o termo «objetos» deve ser compreendido como incluindo o correio e a avaliação dos riscos deve abranger toda a cadeia logística para os objetos a serem transportados. Neste contexto, a IATA recomenda total transparência nos processos implantados no que diz respeito à segurança nas instalações dos operadores designados, o que permitirá que as companhias aéreas avaliem os riscos por si mesmas e se adequem às exigências da OACI. As companhias aéreas estão cientes das dificuldades que o setor postal enfrenta e estão dispostas a ajudar a tornar esse processo mais fluido realizando suas próprias auditorias conforme a necessidade.
- As companhias aéreas e os operadores designados são estimulados a colaborar estreitamente com as autoridades nacionais de aviação de seus países a fim de elaborar um programa conjunto de segurança que defina claramente o papel e a responsabilidade das partes e as informações a serem transmitidas à clientela e ao pessoal.
- Campanhas de segurança devem ser conduzidas regularmente pelas diferentes partes envolvidas para incentivar os clientes (comerciantes on-line) a participar dos programas conjuntos de segurança e para sensibilizá-los a respeito de suas implicações sobre a cadeia logística do frete aéreo, já que a segurança é do interesse de todos.
- Todas as partes envolvidas devem trabalhar em conjunto para investir em tecnologias de inspeção adequadas, não apenas para garantir a segurança dos passageiros, da tripulação, das aeronaves e do correio transportado, mas também para permitir o desenvolvimento seguro do comércio e facilitar o comércio internacional.

#### *Acompanhamento dos acidentes e incidentes envolvendo mercadorias perigosas e notificação às autoridades da aviação civil ou a outras autoridades nacionais*

A carta 4293(DOT.PSP)1013 da UPU de 11 de fevereiro de 2013 apresentou um processo para a notificação dos acidentes e incidentes envolvendo mercadorias perigosas à UPU, que seria, em seguida, encarregada de comunicá-los à OACI. As autoridades nacionais de aviação e outras autoridades nacionais podem, igualmente, dispor de procedimentos de notificação desses incidentes em âmbito nacional.

#### *Relatório às autoridades da aviação civil dos casos de mercadorias perigosas escondidas e não declaradas*

A carta 4293(DOT.PSP)1013 da UPU de 11 de fevereiro de 2013 apresentou um processo para a notificação da descoberta de mercadorias perigosas escondidas e não declaradas à UPU, que seria, em seguida, encarregada de comunicá-la à OACI. As autoridades nacionais de aviação e outras autoridades nacionais podem, igualmente, dispor de procedimentos para a notificação da descoberta de mercadorias perigosas escondidas e não declaradas em âmbito nacional.

#### **IV. Conclusão**

Cada operador designado deverá se reunir com a autoridade nacional de aviação de seu país o mais rápido possível, de maneira a explicar as operações e o modelo de atividade de sua organização postal. Ambas as partes podem, em seguida, levar em consideração essas informações durante as discussões focadas nas

orientações relativas às mercadorias perigosas e nos procedimentos de prevenção da inserção de mercadorias perigosas no correio e no transporte aéreo, dando prioridade à segurança. Esforços devem ser empreendidos a fim de reforçar as relações com as companhias aéreas que transportam correio para os operadores designados e de compreender melhor como trabalhar de forma otimizada para garantir a segurança tanto no campo da aviação quanto fora dele. É importante lembrar que todos os operadores designados, quer aceitem, quer não o transporte de equipamentos contendo baterias de lítio ou outras mercadorias admissíveis segundo os termos do artigo 19-003 do Regulamento da Convenção, devem dispor de procedimentos de controle da inserção de mercadorias perigosas em sua rede postal de maneira a garantir a segurança do correio.

### **Termos e definições**

**Operador designado:** toda entidade governamental ou não governamental oficialmente designada pelo País-membro para assegurar a execução dos serviços postais e cumprir as obrigações correspondentes decorrentes dos Atos da União Postal Universal em seu território.

**Correio:** expedições de correspondência e de outros objetos entregues aos serviços postais para serem distribuídos de acordo com as regras da UPU.

**Inspeção:** análise do correio por meios técnicos ou outros meios não intrusivos a fim de identificar ou de detectar explosivos.

### **Referências**

Os documentos enumerados a seguir são indispensáveis à aplicação do presente documento. Para as referências datadas ou as que apresentam um número de versão, aplica-se somente a versão citada. Para as referências não datadas e sem número de versão, aplica-se a última edição do documento de referência (incluindo as eventuais emendas).

OACI, Anexo 18 à Convenção relativa à aviação civil internacional: Segurança do transporte aéreo das mercadorias perigosas.

OACI, Instruções Técnicas para a Segurança do Transporte Aéreo das Mercadorias Perigosas (Doc 9284).

IATA, Regulamentação para o Transporte das Mercadorias Perigosas.

Link para as normas da IATA.

UPU, norma S58 (Normas de segurança postal – Medidas gerais de segurança).

UPU, norma S59 (Segurança postal – Segurança dos correios permutantes e do correio aéreo internacional), que estabelece as exigências mínimas para a segurança das operações de transporte do correio aéreo internacional.

OACI, Anexo 17 à Convenção relativa à aviação civil internacional: Segurança – Proteção da aviação civil internacional contra os atos de interferência ilícita.

Observação 1 – Os anexos 1 a 18 da Convenção relativa à aviação civil internacional estão disponíveis no endereço [https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes\\_booklet\\_fr.pdf](https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_fr.pdf).

OACI, Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 – Divulgação restrita).

Observação 2 – Os pedidos de cópias do Documento 8973 devem ser encaminhados diretamente ao grupo responsável pela venda dos documentos da OACI ([sales@icao.int](mailto:sales@icao.int)). A divulgação do Documento 8973 limita-se às entidades e às pessoas autorizadas.