

CONSELHO DE OPERAÇÕES POSTAIS

Questões de interesse da Comissão 1 «Integração da cadeia logística» – Questões de interesse do Grupo «Segurança postal». Diretrizes da UPU relativas à instrução «Não carregar»

Nota da Secretaria Internacional
(Item 2e da pauta)

1. Assunto	Referências/Parágrafos
Diretrizes relativas à instrução «Não carregar».	§§ 1 a 8
2. Decisão esperada	
O Conselho de Operações Postais é convidado a aprovar as diretrizes relativas à instrução «Não carregar».	§§ 2 a 8 e anexo 1

I. Introdução

1. O Grupo «Segurança postal» (GSP) realizou uma reunião a distância nos dias 28 e 29 de outubro de 2020, sob a presidência dos Estados Unidos da América. Uma determinada quantidade de assuntos foi analisada durante a reunião. Entre esses assuntos, duas questões precisam da aprovação do Conselho de Operações Postais (COP).

II. Diretrizes relativas à instrução «Não carregar»

2. As diretrizes relativas à instrução «Não carregar» foram elaboradas para garantir que os 192 operadores designados possam utilizá-las em seu próprio terreno. Conforme indicado nessas diretrizes, existem múltiplos documentos de referência, e a compreensão e implementação das respectivas disposições são necessárias para a eficácia das diretrizes. As normas mínimas de segurança exigidas para todos os operadores designados, tal como definidas nas normas S58 (Medidas gerais de segurança) e S59 (Segurança dos correios permutantes e do correio aéreo internacional), são particularmente indispensáveis à aplicação das diretrizes relativas à instrução «Não carregar».

3. O objetivo das diretrizes relativas à instrução «Não carregar» é fornecer indicações gerais, princípios e um protocolo de resposta a uma avaliação dos riscos a fim de definir o papel dos operadores designados dentro do sistema dos princípios diretores comuns entre a Organização Mundial das Alfândegas (OMD) e a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para as informações prévias referentes ao frete antes do carregamento nos Países-membros que optaram por implantar esse regime.

4. Este documento especifica o alcance do correio de risco elevado, que é detalhadamente coberto na norma de segurança S59 da UPU. O documento relativo às informações prévias sobre o frete antes do carregamento, elaborado pelo Grupo de trabalho conjunto OMD–OACI correspondente, fornece uma abordagem harmonizada a todas as autoridades da aviação, a todos os parceiros encarregados da segurança do frete aéreo e aos atores de todo o setor. Cabe a cada país decidir implementar ou não um regime relativo às informações prévias referentes ao frete antes do carregamento.

5. É importante destacar que as informações prévias relativas ao frete antes do carregamento não fazem parte das normas e das práticas recomendadas da OACI; elas constituem simplesmente uma medida de segurança suplementar e não substituem os procedimentos de inspeção física demandados pela OACI. As exigências do programa nacional de segurança da aviação civil aplicáveis em cada País-membro, bem como as disposições do Anexo 17 e do Documento 8973 da OACI, devem ser respeitadas.

6. Os trabalhos sobre as diretrizes começaram em julho de 2019 com a submissão de um projeto inicial de diretrizes pelos Estados Unidos da América no âmbito do Comitê Diretor encarregado do roteiro para a permuta de dados eletrônicos prévios. As diretrizes foram submetidas ao Secretariado da OACI para um parecer e nenhuma resposta negativa foi recebida de volta. A OACI confirmou que o documento relativo às informações prévias sobre o frete antes do carregamento, no qual o documento das diretrizes se baseia, foi apresentado a seu Grupo de trabalho sobre a segurança do frete aéreo e a seu Grupo de especialistas da segurança da aviação. Ambos os grupos aprovaram o documento. A OACI explicou que atores do setor estavam envolvidos nos dois grupos. A abordagem harmonizada aprovada para um regime relativo às informações prévias referentes ao frete antes do carregamento é detalhada no documento em questão. Cabe a cada país decidir implementar ou não esse tipo de regime. Uma vez que esse regime não faz parte das normas e práticas recomendadas da OACI, esta última não está envolvida em sua implementação.

7. As diretrizes relativas à instrução «Não carregar» foram apresentadas a um maior número de membros por ocasião das reuniões seguintes: reunião 2020.1 do Comitê de Contato «IATA–UPU», reunião 2020.2 do Grupo «Transporte», reunião 2020.2 do Grupo «Alfândegas» e reunião 2020.2 do GSP. O objetivo era colher o máximo possível de pareceres para integrá-los ao documento antes de sua finalização. O documento foi, em um primeiro momento, disponibilizado no acervo documental da UPU. Os membros dos grupos supramencionados puderam, assim, formular comentários sobre o documento. O secretariado reuniu esses comentários e forneceu uma resposta aos membros do GSP antes e durante a reunião do grupo. A aprovação dos membros sobre a harmonização dos documentos foi solicitada. Os membros foram convidados a enviar seus comentários, no mais tardar, até 30 de outubro de 2020. O secretariado atualizou o documento após esses comentários. O documento revisado é apresentado no anexo 1.

III. Decisão esperada

8. O COP é convidado a aprovar este documento e a autorizar o secretariado do GSP a dar continuidade a seus trabalhos de revisão (se necessário) das diretrizes relativas à instrução «Não carregar» para fornecer diretrizes pertinentes a todos os operadores designados.

Berna, 4 de novembro de 2020

Diretrizes sobre a instrução «Não carregar»

Índice	Página
1. Objetivo	3
2. Termos e definições	3
3. Contexto	4
4. Comunicação dos dados	5
5. Processo de resposta ao risco com base nas informações prévias relativas ao frete antes do carregamento proposto	6
Anexos	8
Referências	15

1. Objetivo

Um dos objetivos do Grupo «Segurança postal» (GSP) da UPU consiste em melhorar a segurança de todas as operações no âmbito do setor postal. O GSP, em colaboração com outros parceiros da UPU, definiu um conjunto mínimo de exigências em matéria de segurança aplicáveis a todos os aspectos do setor. A elaboração de normas de segurança mensuráveis para o setor postal contribui para a proteção dos empregados, dos bens e dos objetos postais em geral, além de contribuir também para a segurança dos sistemas de transporte utilizados para encaminhar o correio, e permite que as autoridades nacionais e internacionais utilizem ferramentas de avaliação dos riscos.

As normas relativas à segurança física e à segurança das operações elaboradas sob a égide do GSP são aplicáveis às instalações principais da rede postal. Neste contexto, uma instalação principal é um correio permutante, um centro aerpostal, qualquer instalação postal onde são realizadas inspeções de segurança aérea, ou a última instalação postal pela qual transitam os objetos postais antes de serem enviados por via aérea.

Essas normas de segurança da UPU, indispensáveis à aplicação do presente documento, são as seguintes:

- Norma S58 (Segurança postal – Medidas gerais de segurança). Esta norma define as exigências mínimas em matéria de segurança física e de segurança das operações aplicáveis às instalações principais no âmbito da rede postal.
- Norma S59 (Segurança postal – Segurança dos correios permutantes e do correio aéreo internacional). Esta norma define as exigências mínimas para a segurança das operações de transporte do correio internacional.

O objetivo do presente documento é fornecer orientações gerais, princípios e um protocolo de resposta a uma avaliação dos riscos a fim de definir o papel dos operadores designados dentro do sistema de Princípios Diretores comuns entre a Organização Mundial das Alfândegas (OMD) e a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para as informações prévias relativas ao frete antes do carregamento (RPCF-AC) nos Países-membros que optaram por implantar esse regime. Este documento especifica o alcance do correio de risco elevado, que é detalhadamente coberto no documento da norma S59. A definição do frete e do correio de alto risco, tal como figura no Manual de Segurança para a Proteção da Aviação Civil (Documento 8973), inclui o critério segundo o qual informações concretas indicam que o frete ou o correio representam uma ameaça para a aviação civil.

O documento que contém os Princípios Diretores conjuntos OMD–OACI para as RPCF-AC (a seguir denominado «documento RPCF-AC») foi aprovado pelo Grupo de trabalho da OACI sobre a segurança do frete aéreo. O documento RPCF-AC, elaborado por esse grupo, fornece uma abordagem harmonizada para as autoridades da aviação, para os parceiros encarregados da segurança do frete aéreo e para os atores de todo o setor. Cabe a cada país decidir implementar ou não um sistema de RPCF-AC. As RPCF-AC não fazem parte das normas e das práticas recomendadas da OACI; elas constituem simplesmente uma medida de segurança suplementar e não substituem os procedimentos de inspeção física. As exigências do programa nacional de segurança da aviação civil aplicáveis a cada País-membro, bem como o Anexo 17 da OACI, devem ser respeitados.

O documento RPCF-AC deverá ser inteiramente examinado e uma abordagem harmonizada adotada por todas as autoridades da aviação e todos os parceiros encarregados da segurança do frete aéreo e atores de todo o setor antes de implantar um regime de RPCF-AC.

2. Termos e definições

Operador designado: toda entidade, governamental ou não governamental, oficialmente designada por um País-membro da UPU para assegurar a execução dos serviços postais e cumprir as respectivas obrigações decorrentes dos Atos da União em seu território.

Frete ou correio de risco elevado: o frete ou o correio apresentados por uma entidade desconhecida ou demonstrando sinais de alteração serão considerados de alto risco se, além disso, responderem a um dos critérios seguintes:

- a) Informações concretas indicam que o frete ou o correio representam uma ameaça para a aviação civil.
- b) O frete ou o correio apresentam anomalias que despertam suspeitas.
- c) Devido à natureza do frete ou do correio, as medidas de segurança de base realmente não permitem, por si só, detectar artigos proibidos que poderiam pôr em perigo a aeronave.

Quer o frete ou o correio provenham de uma entidade conhecida, quer não, as informações concretas de um País-membro relativas a uma expedição podem caracterizá-la como sendo de alto risco.

Dispositivo explosivo improvisado/dispositivo incendiário improvisado: bomba simples fabricada e empregada por forças não oficiais ou não autorizadas.

Objeto postal: entidade indivisível transmissível pelo correio para a qual um prestador de serviço de correio se compromete a fornecer serviços postais. Observação 1: «indivisível» refere-se aqui ao tratamento dentro do sistema postal: os objetos deverão ser entregues e distribuídos como uma unidade integrada e não separada em elementos no sistema postal. Observação 2: os objetos postais são frequentemente qualificados em função do tamanho, do peso, do tratamento ou de qualquer outra característica de serviço. Os exemplos compreendem os objetos de correspondência, as encomendas postais, os objetos registrados, etc. Quando nenhuma dessas qualificações é fornecida, o termo «objeto» deve ser compreendido como englobando um ou todos os tipos de objetos postais.

Operador: pessoa, organização ou empresa engajada ou com a intenção de se engajar nas operações de uma aeronave.

Informações prévias relativas ao frete antes do carregamento (RPCF-AC): designam um conjunto de dados específicos 7+1, tal como definido no Quadro de normas SAFE da OMD (v. anexo 1), coletados das informações relativas aos objetos e transmitidos aos órgãos de regulamentação pelos transitários, transportadores aéreos, operadores designados, integradores, agentes habilitados ou qualquer outra parte, o mais rapidamente possível, antes do carregamento do frete na aeronave no último ponto de partida.

Inspeção: implementação de recursos técnicos ou outros com vistas a detectar armas, explosivos e quaisquer outros dispositivos, artigos ou substâncias perigosas que podem ser utilizados para cometer um ato de interferência ilícita.

3. Contexto

As RPCF-AC visam unicamente detectar dispositivos explosivos improvisados/dispositivos incendiários improvisados no frete aéreo. Espera-se que o conceito de RPCF-AC seja implementado por alguns reguladores e levado em consideração por outros como extensão em matéria de segurança da aviação do regime das informações prévias relativas ao frete (RPCF). As RPCF foram concebidas para permitir às alfândegas identificar e avaliar os riscos representados pelas expedições de frete em relação a toda uma gama de questões regulamentares previamente ao carregamento do frete/correio em uma aeronave no último ponto de partida. No entanto, o desenvolvimento das RPCF-AC teve um novo impulso depois de um ato terrorista frustrado em outubro de 2010 e da descoberta de dispositivos explosivos improvisados escondidos em cartuchos de impressoras de computador colocados no frete carregado a bordo de uma aeronave. Este incidente conduziu à realização de três projetos pilotos: o projeto «Air Cargo Advance Screening», dos Estados Unidos da América, o projeto «Pre-load consignment information for secure entry», da União Europeia (UE), e o projeto piloto de orientação do frete aéreo antes do carregamento, do Canadá.

No âmbito desses projetos, as RPCF-AC foram utilizadas para determinar se um dispositivo explosivo improvisado ou um dispositivo incendiário improvisado estava escondido em alguma carga (cenário da «bomba em caixa») e a maneira de atenuar esse risco. As RPCF-AC constituem uma medida de segurança adicional que pode ser utilizada em complemento aos regimes de segurança atuais; contudo, elas não podem ser usadas integralmente como método de segurança.

5. Processo de resposta ao risco com base nas informações prévias relativas ao frete antes do carregamento proposto

O documento RPCF-AC define quatro resultados distintos da análise dos riscos antes do carregamento: «Assessment complete» (avaliação finalizada), «Request for information» (RFI) (pedido de informações), «Request for screening» (RFS) (pedido de verificação) e «Do not load» (DNL) (não carregar). É importante notar que, como o documento especifica claramente, os pacotes continuarão a se deslocar na cadeia logística durante o processo de RPCF-AC, a menos que uma instrução «Não carregar» seja lançada. Se preocupações forem levantadas com relação ao frete já em trânsito por via aérea, elas deverão ser resolvidas assim que possível graças aos protocolos existentes dos operadores.

Para assegurar a rapidez, a transmissão das mensagens ITMATT será acionada assim que o objeto entrar na rede postal, fisicamente ou por via eletrônica. Deverá decorrer um espaço de tempo adequado entre a transmissão da mensagem ITMATT e a expedição do objeto. O prazo sugerido é de cento e vinte minutos.

Os eventos «Pedido de informações», «Pedido de verificação» e «Não carregar» ocasionarão a remoção do processo ordinário de objetos que transitam na cadeia logística postal. É essencial repetir que as avaliações relativas aos pedidos de informações e aos pedidos de verificação deverão ser lançadas para determinar se o objeto suspeito causa algum perigo para a aviação. Uma instrução «Não carregar» deve ser lançada unicamente em caso de ameaça plausível/conhecimento comprovado da presença de um dispositivo explosivo improvisado/dispositivo incendiário improvisado.

Os resultados de uma resposta no âmbito das RPCF-AC são detalhadamente descritos a seguir.

Avaliação finalizada

Nos casos em que parece não haver nenhum risco para a segurança do frete aéreo, ou quando um risco percebido foi tratado com sucesso, o órgão de regulamentação pode decidir programar a plataforma informatizada de tal maneira que ela envie ao remetente 7+1 uma mensagem indicando que a avaliação dos riscos foi finalizada. Se um operador toma a decisão comercial de proceder ao carregamento do objeto a bordo da aeronave sem que a avaliação esteja finalizada, ele o faz por sua própria conta e risco.¹

A avaliação finalizada pode ser explícita ou implícita.

Pedido de informações

Uma instrução «Pedido de informações» deverá ser enviada para as expedições para as quais é impossível avaliar plenamente os riscos para a segurança da aviação com as informações contidas no dossiê de origem. Este pedido deverá ser enviado assim que possível.

Em resposta, o operador (ou o operador designado) deverá submeter as informações solicitadas nos melhores prazos, de modo que as autoridades possam avaliar os riscos. Alguns operadores (ou operadores designados) podem dar acesso aos sistemas internos para reduzir a necessidade de transmitir pedidos de informações.

As autoridades podem, igualmente, propor que outras informações sobre a segurança lhes sejam transmitidas de maneira facultativa ou pedir confirmação da realização de uma inspeção (indicando qual tipo de inspeção) do objeto em questão (~~na forma de uma declaração eletrônica de segurança das expedições — e-CSD~~). Essas informações também podem ser objeto de um pedido de informações (v. abaixo). A transmissão dessas informações complementares poderá evitar a necessidade de aplicar medidas de segurança adicionais.²

Um pedido de informações deverá ser emitido somente quando faltarem elementos do conjunto de dados 7+1, ou quando eles estiverem incompletos ou forem considerados incorretos (p. ex., endereço do destinatário inexistente), o que impede a autoridade competente de realizar uma avaliação dos riscos.

¹ Princípios Diretores comuns OMD–OACI para as RPCF-AC.

² Princípios Diretores comuns OMD–OACI para as RPCF-AC.

Pedido de verificação

Quando são necessários outros elementos de comprovação para determinar a existência de um risco para a segurança da aviação ou quando as informações disponíveis (incluindo as informações complementares transmitidas após um pedido de verificação) não permitem estabelecer a existência de um risco, um pedido de verificação ou de controle através de uma metodologia secundária apropriada (para o frete e os objetos de alto risco) ou uma confirmação de verificação podem ser enviados pelas autoridades competentes. A expedição não deverá ser carregada na aeronave enquanto essa verificação não for efetuada, a menos que as autoridades competentes e o operador (e/ou o operador designado) concordem que a carga seja deslocada para um lugar que dispõe do material de controle adequado.

Desde o recebimento do pedido de verificação, o operador (e/ou o operador designado) deverá confirmar o tipo de controle já efetuado e/ou, se for o caso, proceder às verificações necessárias, em virtude do Anexo 17 à regulamentação da OACI e/ou das disposições aplicadas pelo País-membro no âmbito das medidas de seu programa nacional de segurança do frete aéreo. As conclusões das verificações deverão ser confirmadas junto às autoridades. Em alguns casos, informar o operador (ou o operador designado) dos motivos do pedido de verificação pode ajudar a escolher o método de verificação mais eficaz na presença de um risco potencial, mas nem sempre é possível fornecer esse tipo de precisão quando os dados são confidenciais (p. ex., informações confidenciais ou classificadas).³

Uma resposta ao pedido de verificação deverá conduzir a dois resultados. Ou o objeto é considerado «apto ao transporte aéreo», ou ele não pode ser declarado apto no final dos processos de inspeção suplementares, caso em que a exportação deve ser anulada e o operador designado ou seu representante encarregado da inspeção deve seguir os procedimentos de notificação definidos na norma S59 ou em seus processos locais estabelecidos.

Não carregar

Quando as informações prévias relativas ao frete correspondem a informações precisas ou a cenários alarmantes que indicam uma ameaça iminente pesando sobre a segurança aérea (p. ex., «bomba em caixa»), as autoridades competentes⁴ emitem a ordem «Não carregar»⁵. Esta ordem pode ser igualmente dada quando uma fonte de risco é identificada na carga durante o tratamento de um pedido de verificação. De acordo com as exigências da OACI, os Países-membros devem dispor de protocolos capazes de permitir que eles enfrentem as ameaças iminentes à aeronave impostas por uma carga transportada por via aérea. Tais protocolos podem ser utilizados pelas autoridades no âmbito das RPCF-AC.⁶

A instrução «Não carregar» deverá ser emitida unicamente pelas autoridades competentes que têm acesso a informações concretas ou a cenários alarmantes relacionados a uma ameaça iminente para a segurança da aviação. A ordem «Não carregar» deverá ser lançada por meio de um protocolo de contato a ser definido e estabelecido mutuamente por todas as partes envolvidas no regime de RPCF-AC.

³ Princípios Diretores comuns OMD–OACI para as RPCF-AC.

⁴ As autoridades competentes podem compreender uma quantidade qualquer de autoridades nacionais, principalmente a polícia, os organismos encarregados da aplicação da lei e a equipe antibombas, conforme o País-membro.

⁵ Convém notar que o regime de RPCF-AC será normalmente implementado pelas autoridades do país de destino. Desta forma, o protocolo para a comunicação das mensagens «Não carregar» será estabelecido pelo país de destino em questão.

⁶ Princípios Diretores comuns OMD–OACI para as RPCF-AC.

Início do fluxo = captura eletrônica dos dados do formulário CN 23 em um formato transmissível.

Fluxo 1 = ITMATT M33 V1 (ITeM ATtribute dados 7+1), dados fornecidos via formulário CN 23 pelo correio de origem ao correio de destino. A descrição das mensagens ITMATT fornecida para informação é a seguinte:

1. Remetente, nome: nome da parte que estabelece, ou em nome da qual é estabelecida, a declaração de exportação e que é proprietária das mercadorias ou possui, no que diz respeito a essas mercadorias, um direito de disposição análogo no momento da aceitação da declaração.
2. Remetente, endereço: endereço da parte que estabelece, ou em nome da qual é estabelecida, a declaração de exportação e que é proprietária das mercadorias ou possui, no que diz respeito a essas mercadorias, um direito de disposição análogo no momento da aceitação da declaração.
3. Destinatário, nome: nome da parte para a qual as mercadorias são encaminhadas.
4. Destinatário, endereço: endereço da parte para a qual as mercadorias são encaminhadas.
5. Quantidade de pacotes: quantidade de mercadorias individuais embaladas de tal forma que seja impossível dividi-las sem desfazer a embalagem.
6. Peso bruto total (incluindo o qualificador da unidade de medida): peso (massa) de todas as mercadorias para fins de declaração, incluindo as embalagens, mas excluindo o material do transportador.
7. Breve descrição da carga: descrição, em linguagem clara, da carga de um meio de transporte, somente em termos gerais.

(+1) Identificador.

Fluxo 2 = CUSITM V2 (dados do formulário CN 23 transmitidos pelo correio de destino à alfândega correspondente para avaliação da segurança?).

Fluxo 3 = CURSP (resultados da avaliação transmitidos pela alfândega correspondente ao correio de destino). Listas de códigos correspondentes: 213 – Item Assessment (avaliação do objeto); 214 – Request for Information (pedido de informações); 215 – Request for Screening (pedido de verificação); 217 – RFRSP; 218 – Data Elements (elementos de dados); listas de códigos da Comissão Europeia (CE): 724 – FCHR (frete e correio de alto risco); 735 – Referral Request (pedido de instrução); 752 – Additional information requested (informações adicionais solicitadas).

Fluxo 4 = ITMREF V1 – M53 (o correio de destino fornece o resultado da avaliação da alfândega ao correio de origem).

Fluxo 4+ = REFRSP V1 – M54 (o correio de origem fornece informações relativas a todas as ações tomadas ao correio de destino).

Fluxo 4++ = o correio de destino fornece as informações recebidas sobre as ações tomadas à alfândega parceira.

Fluxo 5 = PREDES – PREadvice of DESpatch (gerada pelo operador postal que confeccionou a expedição e enviou ao operador que recebe a expedição em seu ponto de destino; concebida inicialmente para fins de planejamento e de acompanhamento).

Uma expedição pode ser representada como uma estrutura de três níveis:

1. A expedição, que contém um identificador de acordo com a norma S8 da UPU.
2. Os recipientes da expedição, que contém um identificador de acordo com a norma S9 da UPU.
3. Os objetos postais de cada recipiente; os objetos postais identificados comportam um identificador de

acordo com a norma S10 da UPU.

Fluxo 6 = o correio de destino fornece os identificadores de recipiente e de objeto à alfândega parceira.

Fluxo 7 = CARDIT – CARrier Documents International Transport (norma M48 – O correio de origem fornece os dados da expedição (formulários CN 38/CN 41/CN 47), incluindo o indicador de dados eletrônicos prévios, ao transportador parceiro).

Fluxo 7+ = RESDIT – RESponse Documents International Transport (norma M49) – Mensagem EDI de resposta/de confirmação enviada pelo transportador ao operador designado de origem para transmitir informações sobre o status de diversos eventos relativos ao transporte. Sempre que um desses eventos é realizado, uma mensagem RESDIT é enviada.

Fluxo 8 = transmissão, pelo transportador aéreo, de um manifesto à alfândega de destino.

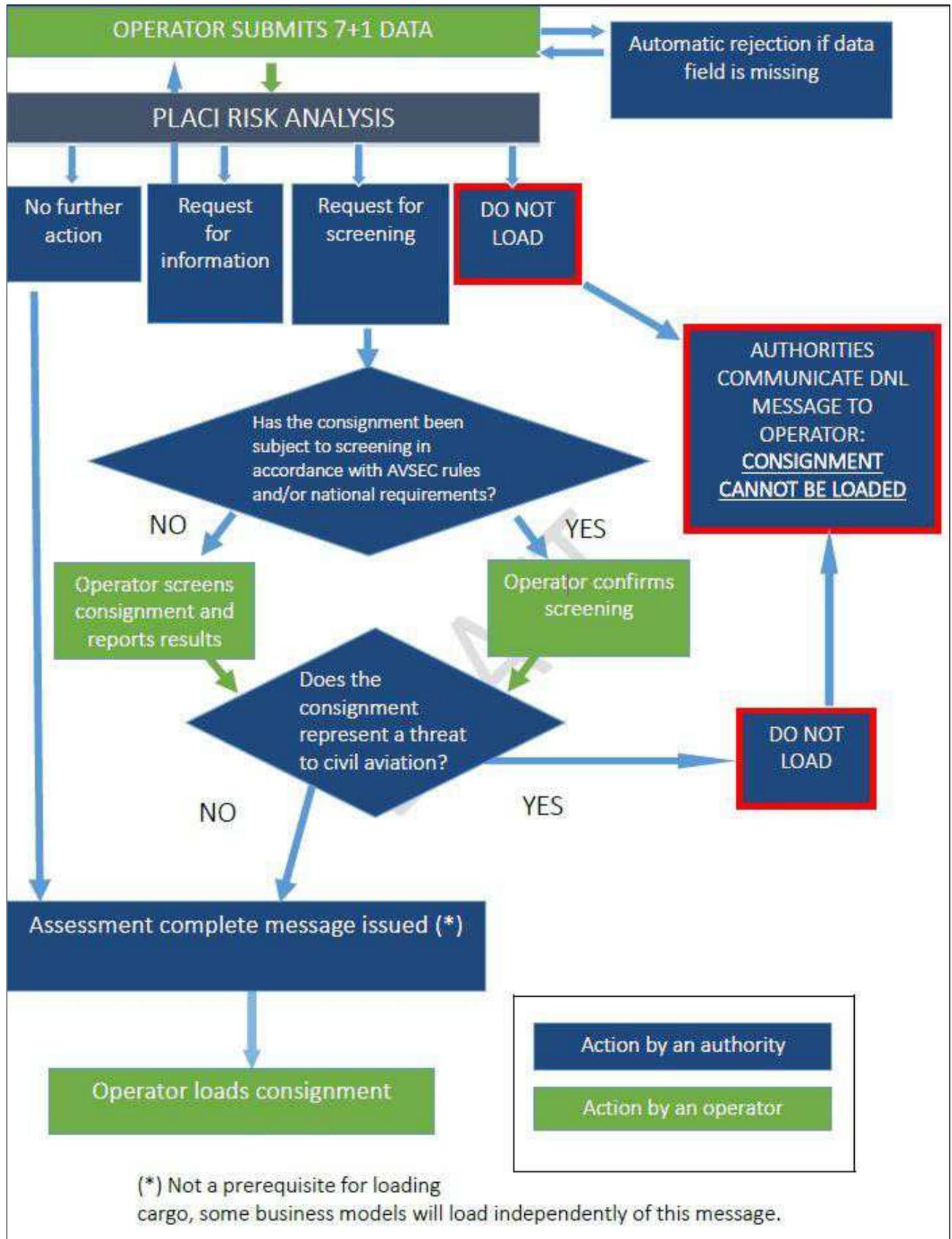
Dados de segurança sobre o frete aéreo antes do carregamento

1. ~~Remetente, nome: nome da parte que estabelece, ou em nome da qual é estabelecida, a declaração de exportação e que é proprietária das mercadorias ou possui, no que diz respeito a essas mercadorias, um direito de disposição análogo no momento da aceitação da declaração.~~
2. ~~Remetente, endereço: endereço da parte que estabelece, ou em nome da qual é estabelecida, a declaração de exportação e que é proprietária das mercadorias ou possui, no que diz respeito a essas mercadorias, um direito de disposição análogo no momento da aceitação da declaração.~~
3. ~~Destinatário, nome: nome da parte para a qual as mercadorias são encaminhadas.~~
4. ~~Destinatário, endereço: endereço da parte para a qual as mercadorias são encaminhadas.~~
5. ~~Quantidade de pacotes: quantidade de mercadorias individuais embaladas de tal forma que seja impossível dividi-las sem desfazer a embalagem.~~
6. ~~Peso bruto total (incluindo o qualificador da unidade de medida): peso (massa) de todas as mercadorias para fins de declaração, incluindo as embalagens, mas excluindo o material do transportador.~~
7. ~~Breve descrição da carga: descrição, em linguagem clara, da carga de um meio de transporte, somente em termos gerais.~~

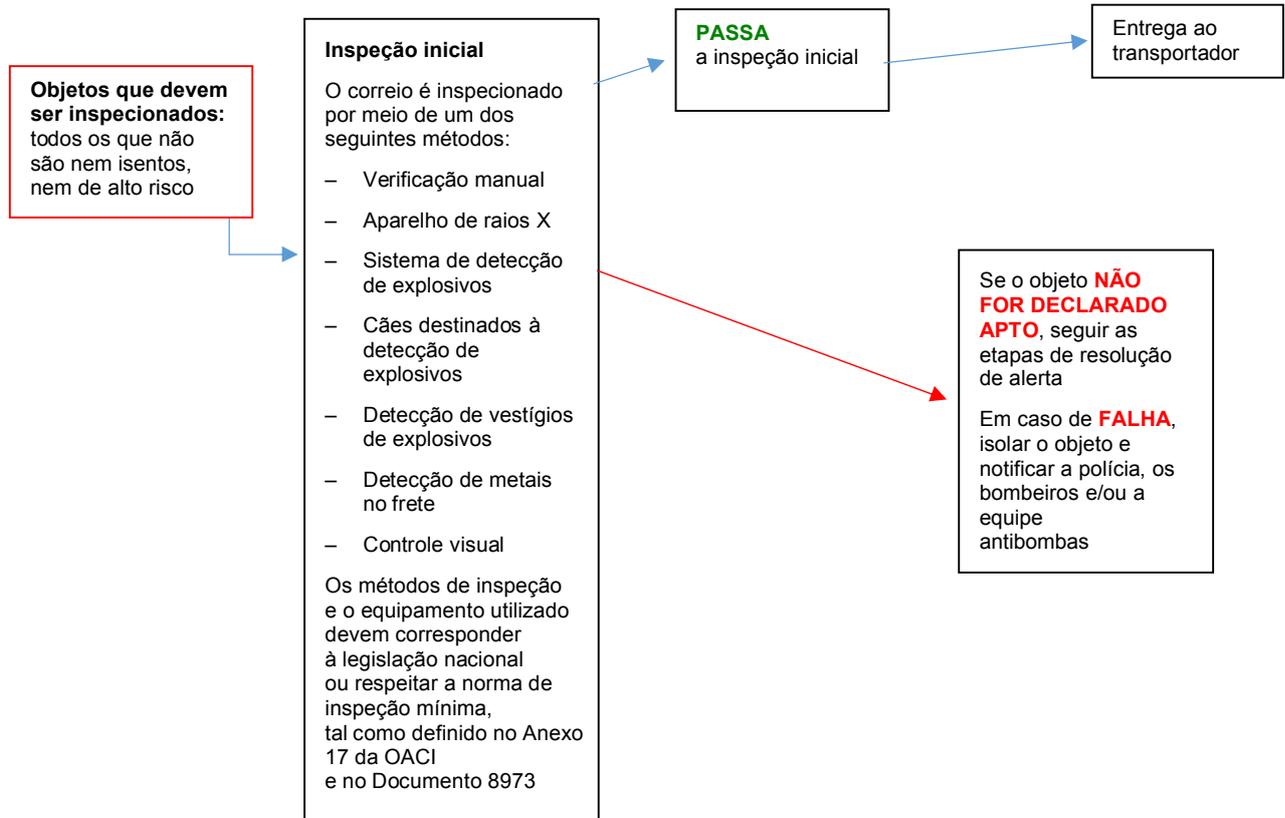
~~(+1) Identificador.~~

⁷-Anexo III ao Quadro de Normas SAFE da OMD.

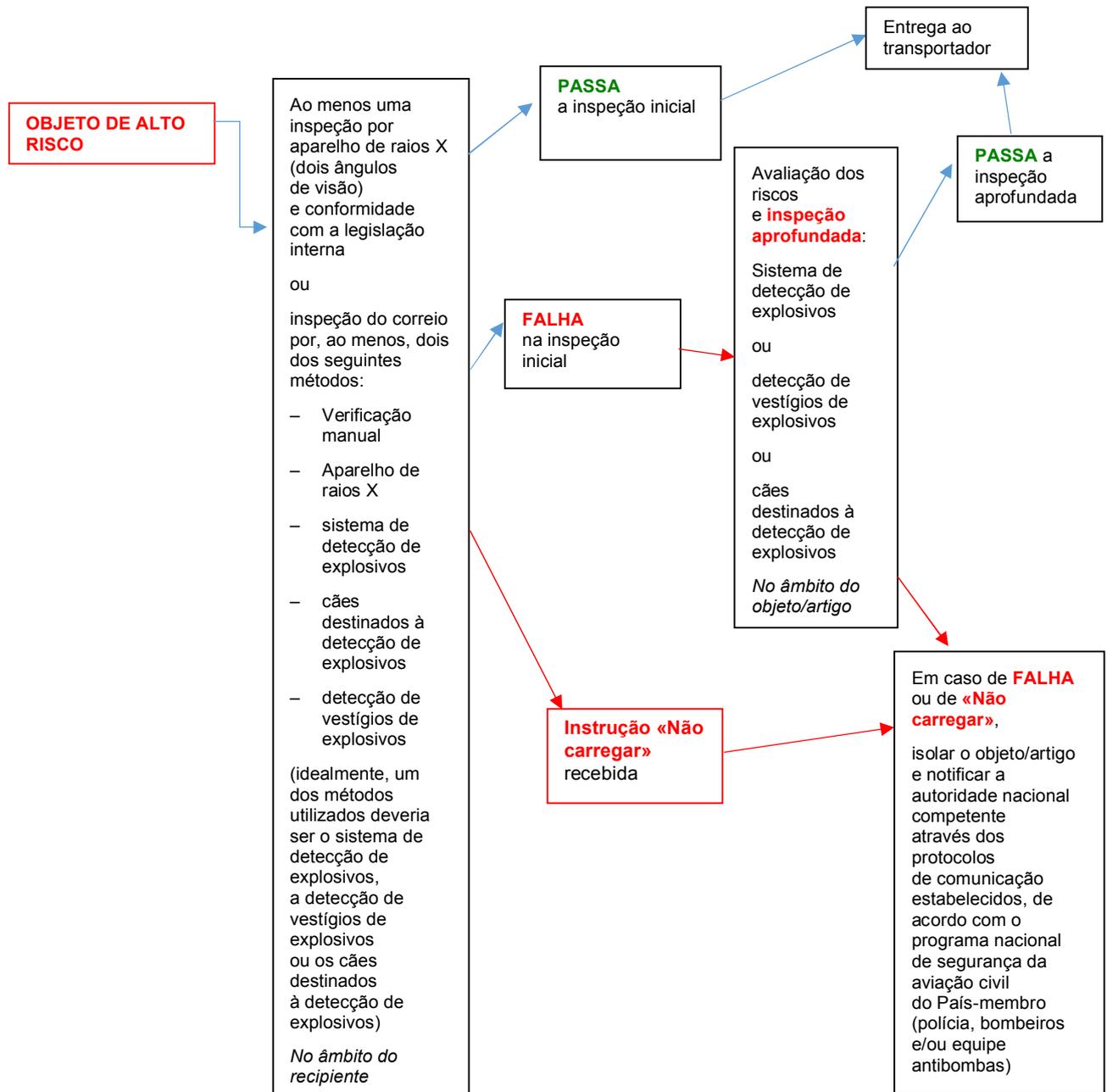
Processo RPCF-AC comum OMD-OACI⁸



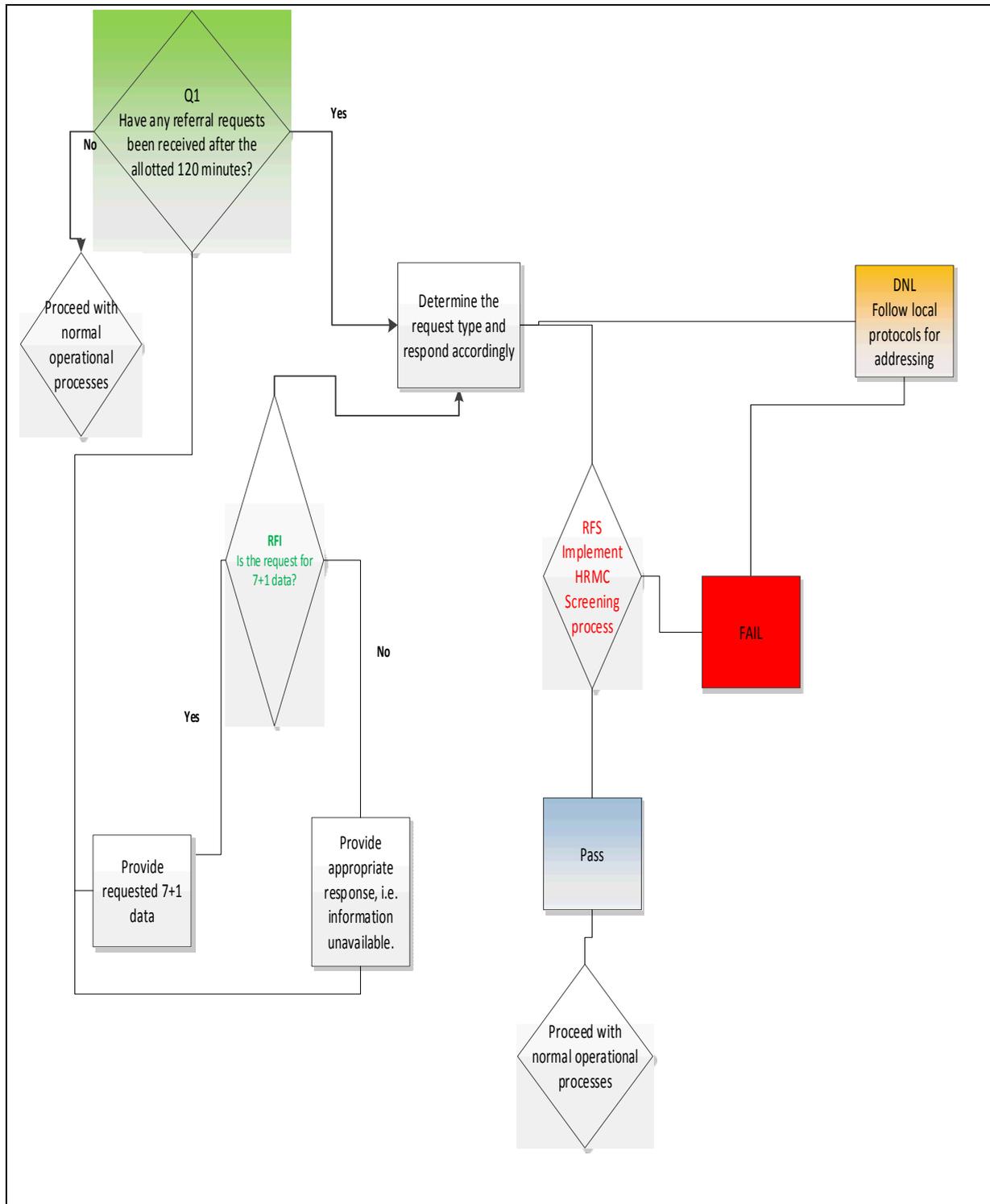
⁸ Princípios Diretores comuns OMD-OACI para as RPCF-AC.

Inspeção do correio internacional de partida destinado ao transporte por via aérea

Inspeção do correio internacional de partida classificado como de alto risco e destinado ao transporte por via aérea



Fluxo do processo de resposta às instruções



Referências

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

Norma S58 (Segurança postal – Medidas gerais de segurança) da UPU.

Norma S59 (Segurança postal – Segurança dos correios permutantes e do correio aéreo internacional) da UPU.

Organização da Aviação Civil Internacional, 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 à Convenção relativa à Aviação Civil Internacional estão disponíveis em store.icao.int/.

Organização da Aviação Civil Internacional, Manual de Segurança da Aviação (Doc 8973 – Divulgação restrita).

Observação 2: Os pedidos de cópia do Documento 8973 devem ser encaminhados diretamente ao Grupo de venda dos documentos da OACI (sales@icao.int). A divulgação do Documento 8973 limita-se às entidades e às pessoas autorizadas.

Princípios Diretores comuns OMD–OACI para as RPCF-AC.