



ВПС | ВСЕМИРНЫЙ
ПОЧТОВЫЙ
СОЮЗ



СЕР С 1 GSP 2020.2–Док 5b.Аннехе 1
СПЭ К 1 ГПБ 2020.2–Док 5b.Приложение 1

Док 5b Ан 1

Рекомендации *назначенным*
почтовым операторам

Оглавление

I.	Введение	3
1.	Общая информация	3
2.	Предыстория	3
3.	Призыв к действию	4
II.	Программы по обеспечению почтовой безопасности	4
III.	Рекомендации	5
1.	Обучение	5
2.	Надежный и безопасный канал поставок	7
3.	Безопасные операции на суше и в воздухе	8
4.	Роль национального авиационного управления	12
IV.	Заключение	13

I. Введение

1. Общая информация

Продолжают происходить инциденты, связанные с перевозкой литиевых батарей авиапочтой, при этом, несмотря на запрет многочисленные литиевые батареи обнаруживаются спрятанными в почтовых отправлениях. Это вызывает очень серьезные опасения в связи с безопасностью, учитывая, что сама по себе перевозка литиевых батарей в качестве грузов на пассажирских самолетах (UN3480 и UN3090) запрещена, и большие объемы международных почтовых отправлений перевозятся пассажирскими самолетами. Перевозчики сталкиваются с проблемами безопасности, связанными также с другими обнаруживаемыми в почтовых отправлениях опасными грузами, смешанными сценариями перевозки и другими подобными явлениями.

То, что инциденты с литиевыми батареями происходят в авиапочте, вряд ли вызывает удивление, учитывая огромное количество товаров, предлагаемых для продажи на платформах электронной коммерции. Литиевые батареи стали повсеместным явлением в обществе: большинство людей в мире имеют мобильные телефоны или другие персональные электронные устройства, и эти устройства, как правило, питаются от литиевых батарей.

К этой угрозе добавляется тот факт, что емкости этих батарей постоянно увеличиваются, чтобы питать все более крупные устройства. Номинальные значения этих батарей часто значительно превышают порог в 100 Втч, что позволяет отнести их к полностью регулируемой категории. Кроме того, растущий рыночный спрос на недорогие аккумуляторы подпитывает производство поддельных и некачественных литиевых батарей. Поскольку речь идет о батареях для обычных потребительских товаров, грузоотправители часто не знают о нормативных положениях, применимых к конструкции, производству и транспортировке литиевых батарей, а также о рисках, связанных с некондиционными литиевыми батареями. Поэтому неудивительно, что эти товары часто встречаются в цепочке почтовых поставок в качестве незаявленных опасных грузов.

2. Предыстория

В 2011 году Всемирный почтовый союз (ВПС) внес поправки в Конвенцию ВПС, специально разрешив назначенным почтовым операторам (НО) принимать в международную почту портативные электронные устройства с установленными литиевыми батареями, такие как мобильные телефоны, планшеты и портативные компьютеры. Изменения в Конвенцию ВПС были внесены, чтобы НО могли лучше обслуживать коммерческих и индивидуальных почтовых клиентов в контексте поручения на договорном уровне по предоставлению доступных универсальных почтовых услуг. На 23-м заседании группы экспертов по опасным грузам Международной организации гражданской авиации (ИКАО) (DGP/23) в октябре 2011 г. ВПС предложил пересмотреть положения Технических инструкций ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов воздушным транспортом (Технические инструкции), чтобы включить изменения в Конвенцию ВПС и разрешить перевозку литиевых батарей, содержащихся в оборудовании, международной воздушной почтой. После должного рассмотрения совместной рабочей группой DGP-ВПС было решено, что НО могут принимать содержащиеся в оборудовании литиевые батареи к перевозке международной авиапочтой, при условии, что это будет специально одобрено их национальным авиационным управлением (NAA). Требования к допуску предусматривают, что разрешенные к перевозке литиевые батареи должны быть установлены в оборудовании, которое они питают, и их число должно ограничиваться двумя батареями (или четырьмя элементами) на почтовое отправление. Максимальная мощность в ватт-часах или содержание металлического лития также устанавливаются правилами ИКАО.

В соответствии с измененными Техническими инструкциями, вступившими в силу с 1 января 2013 г., процедуры НО по контролю за опасными грузами, перевозимыми авиапочтой, подлежат рассмотрению и утверждению NAA страны, в которой принимается почта.

DGP ввела все эти требования в действие в попытке повысить безопасность почты, перевозимой воздушным транспортом, и принимая во внимание все более широкое использование почты продавцами электронной коммерции и, как следствие, повышенный риск попадания опасных грузов, несмотря на обычный запрет, в международные почтовые отправления.

С тех пор как эти требования были введены, предполагается, что все соответствующие сотрудники НО прошли соответствующую подготовку по опасным грузам и NAA пересмотрело и утвердило подготовку и процедуры по опасным грузам НО.

Несмотря на то, что только 32 из 192 НО перечислены как получившие одобрение принимать содержащиеся в оборудовании литиевые батареи, это не означает, что остальные НО не соответствуют требованиям. Действительно, многие почтовые службы приняли деловое решение не запрашивать разрешения на прием литиевых батарей, поскольку в своей деятельности они не разрешают использование таких батарей.

3. Призыв к действию

Совет управляющих ИАТА поручил ИАТА повысить безопасность в конкретной области авиапочтовых отправок и разработать надежные руководящие принципы, одобренные ВПС, для совместного рассмотрения и совершенствования процессов предотвращения попадания опасных грузов, в частности литиевых батарей и других запрещенных предметов в почтовые отправления.

Желаемый результат состоит не в том, чтобы изменить правила, а в том, чтобы убедиться, что правила эффективно и правильно применяются и соблюдаются.

II. Программы обеспечения почтовой безопасности

В течение многих лет ИАТА разрабатывала и публиковала руководящие принципы приема и перевозки опасных грузов в соответствии с правилами перевозки опасных грузов (DGR). DGR включают в себя все Технические инструкции ИКАО, которые являются правовым документом для перевозки опасных грузов воздушным транспортом, а также дополнительные эксплуатационные требования, разработанные авиакомпаниями-членами ИАТА.

Различные участники цепочки поставок воздушных грузов в соответствии с требованиями своих NAA должны пройти подготовку по обращению с опасными грузами, чтобы принимать и обрабатывать опасные грузы и другие запрещенные предметы, включая литиевые батареи. В традиционном бизнесе авиаперевозок грузоотправитель (консигнатор) должен быть обучен надлежащим образом классифицировать, упаковывать, обозначать, маркировать и документировать опасные грузы. Персонал экспедитора должен быть обучен выявлять запрещенные предметы для предотвращения попадания незадекларированных опасных грузов в воздушную транспортную систему. Персонал авиакомпаний и их нанятые по контракту сторонние агенты по обработке грузов также должны быть обучены распознавать скрытые опасные грузы, чтобы предотвращать включение незадекларированных опасных грузов в перевозку воздушным транспортом. Кроме того, персонал должен быть обучен проверке того, что заявленные опасные грузы упакованы, обозначены, маркированы и задокументированы в соответствии с DGR.

ВПС в течение долгого времени также предоставляет НО руководящие указания по вопросам опасных грузов. Правила, касающиеся опасных грузов, ограниченных к перевозке в международных почтовых отправлениях, содержатся в Регламенте Конвенции ВПС, доступной по ссылке:

www.upu.int/UPU/media/upu/files/UPU/aboutUpu/acts/manualsInThreeVolumes/actInThreeVolumesManualOfConventionMaj1En.pdf.

В статье 19-001 перечислены следующие опасные грузы, допускаемые к перевозке в исключительных случаях:

Класс 7 - радиоактивные материалы;

Класс 6.2 - инфекционные вещества;

Класс 9 - литий-металлические элементы и литий-ионные батареи, содержащиеся в оборудовании.

Грузы, допускаемые в исключительных случаях в соответствии со всеми тремя классами, должны соответствовать конкретным ограничениям и инструкциям по упаковке, содержащимся в Технических инструкциях ИКАО и руководствах ВПС. Статья 19-002 положений Конвенции ВПС о контроле за ввозом опасных грузов гласит: "Каждый назначенный оператор устанавливает процедуры и разрабатывает учебные программы в целях контроля за допуском разрешенных опасных грузов в свои почтовые службы в соответствии с национальными и международными правилами и положениями." ВПС разработал инструктивный материал в соответствии с Техническими инструкциями, чтобы помочь НО в их усилиях по просвещению и повышению осведомленности сотрудников и почтовых отправителей. Эти материалы включают плакаты, листовки и видеоматериалы, разработанные в партнерстве с ИКАО, ИАТА и Всемирной таможенной организацией.

В традиционной цепочке почтовых поставок грузоотправитель (консигнатор)-это физическое лицо, доставляющее почту в почтовое отделение или компанию (например, интернет-торговец), которая заключает контракт с НО на прием и обработку своей почты. Для индивидуальных отправителей документ таможенной декларации (бланк ВПС CN 22 или CN 23) должен быть заполнен либо в электронном виде, либо физически для декларирования характера товаров. Сотрудники почтового отделения или электронная система не должны принимать общие описания (например, подарок), которые не позволяют идентифицировать вложение.

Пример бланков CN 22 и CN 23 ВПС

CUSTOMS DECLARATION CN 23

From: (1) Name: **Irene Sánchez** (2) Business: **Tabernar S.A.** (3) Street: **Escriba, 17** (4) Postcode: **28012** City: **Madrid** Country: **Spain**

To: (3) Name: **John Smith** (4) Business: **Mail Imports** (5) Street: **100 Parsdway** (6) Postcode: **12344-5678** City: **Stamerville** Country: **USA**

CP34567890ES
1 declaration per item (5)

Detailed description of contents (1)	Quantity (2)	Net weight in kg (3)	Wgt (3)	HS tariff number (4)	Country of origin of goods (5)
MENS SWEATSHIRTS	3	1.50	240	621331	HK
MENS COTTON SHIRTS	5	0.25	60	620711	HK
MUSIC CDs	5	0.2	60	85043	HK
		(6) Net gross weight in kg	340		

Post charges/Fees (5): **ARCURE FEE GB 39.22+4.00**

7+1

CUSTOMS DECLARATION CN 22

Designated operator: _____

Quantity and detailed description of contents (1): _____

Net weight in kg (2): _____

Value and currency (3): _____

HTS tariff number (4): _____

Country of origin (5): _____

Персонал НО, непосредственно работающий с клиентами, должен быть обучен задавать вопросы и повышать осведомленность о последствиях перевозки опасных грузов по почте. Для компаний договор с НО должен включать пункт, гарантирующий, что никакие опасные грузы не будут включены в состав почтовых отправок, перевозимых воздушным транспортом (если это специально не разрешено DGR и Техническими инструкциями). Сотрудники отдела продаж и обслуживания клиентов НО должны быть обучены повышению осведомленности и определению любого аспекта бизнеса компании, позволяющего включать опасные грузы в состав почты.

Администрации NAA отвечают за надзор за учебными программами и действующими процедурами НО, а также за проведение аудитов НО, направленных на то, чтобы обучение обращению с опасным грузом продолжалось, а сотрудники НО были осведомлены о документированных процедурах по опасным грузам и следовали им. NAA также должны расследовать любые инциденты, связанные с опасными грузами, сообщениями о незадекларированных опасных грузах в почтовых отправлениях или повторными инцидентами в конкретных местах и конкретных компаниях. Однако наблюдались различия как в применении требований администрациями NAA, так и в наложении штрафов или исков против отправителей или компаний, предлагающих перевозку опасных грузов по почте.

Как только почта, подлежащая перевозке воздушным транспортом, принимается в почтовом отделении, проверка на наличие опасных грузов (литиевых батарей, аэрозолей, легковоспламеняющихся жидкостей, коррозионных веществ и т. д.) и других запрещенных предметов осуществляется в разных странах по-разному. В некоторых странах НО проводит собственную проверку на соответствие нормативным требованиям, касающимся сценария "бомба в коробке". Программы обучения и проверки обеспечения безопасности, необходимые для этой деятельности, которые в некоторых случаях могут быть переданы на аутсорсинг третьей стороне, также должны утверждаться NAA, которое несет ответственность за одобрение этих программ и принятие любых необходимых мер.

Объем досмотра опасных грузов может варьироваться. Каждый НО должен проверять наличие опасных грузов и других запрещенных предметов. В некоторых странах скрининг ограничен национальными правилами, касающимися права на неприкосновенность частной жизни. Некоторые страны проверяют только литиевые батареи, в то время как другие проверяют аэрозоли и другие запрещенные предметы.

III. Рекомендации

1. Обучение

Сотрудники всех категорий должны пройти подготовку по обращению с опасными грузами, соответствующую их функциям/обязанностям, чтобы несоответствующие литиевые батареи и другие опасные грузы не принимались к перевозке авиапочтой в соответствии с таблицами 1-4 Технических инструкций ИКАО (таблица 1.5.A DGR).

<u>Aspects of transport of dangerous goods by air with which they should be familiar, as a minimum</u>	<u>Designated Postal Operators</u>		
	<u>A</u>	<u>B</u>	<u>C</u>
<u>General philosophy</u>	x	x	x
<u>Limitations</u>	x	x	x
<u>General requirements for shippers</u>	x		
<u>Classification</u>	x		
<u>List of dangerous goods</u>	x		
<u>Packing requirements</u>	x		
<u>Labelling and marking</u>	x	x	x
<u>Dangerous goods transport document and other relevant documentation</u>	x	x	
<u>Acceptance of the dangerous goods listed in 1:2.3.2</u>	x		
<u>Recognition of undeclared dangerous goods</u>	x	x	x
<u>Storage and loading procedures</u>			x
<u>Provisions for passengers and crew</u>	x	x	x
<u>Emergency procedures</u>	x	x	x

KEY

A — Staff of designated postal operators involved in accepting mail containing dangerous goods
B — Staff of designated postal operators involved in processing mail (other than dangerous goods)
C — Staff of designated postal operators involved in the handling, storage and loading of mail

В дополнение к вышеприведенным требованиям, персонал, отвечающий за скрининг, должен пройти подготовку в соответствии с категорией 12 ИАТА.

As a minimum, personnel should be familiar with following aspects on transport of dangerous goods by air, depending on the category.	Shippers and packers		Freight forwarders			Operators and ground handling agents					Security screeners	
	Category											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
General philosophy	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Limitations	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
General requirements for shippers	X		X			X						
Classification	X	X	X			X						X
List of dangerous goods	X	X	X			X				X		
General packing requirements	X	X	X			X						
Packing instructions	X	X	X			X						
Labelling and marking	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Shipper's Declaration and other relevant documentation	X		X	X		X	X					
Acceptance procedures						X						
Recognition of undeclared dangerous goods	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Storage and loading procedures					X	X		X		X		
Pilots' notification (NOTOC)						X		X		X		
Provisions for passengers and crew	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Emergency procedures	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

- a. Обучение должно содержать четкие процедуры приема, соответствующие DGR (особенно раздел "Скрытые опасные грузы"), и объяснять действия, которые необходимо предпринять в случае обнаружения опасных грузов в почтовых отправлениях. Оно должно включать принципы, подробно описанные в порядке устранения аварийных ситуаций, разработанных ИАТА (АНМ 350) и ВПС, с которыми можно ознакомиться по ссылке www.upu.int/en/Postal-Solutions/Programmes-Services/Postal-Supply-Chain/Security#scroll-nav_8.
- b. Такая подготовка должна включать процедуры реагирования на почтовые отправления высокого риска и подозрительные посылки, а также осуществление эвакуации или укрытия, если это уместно.
- c. Интернет-торговцы и другие участники электронной торговли (включая рынки, находящиеся в ведении интернет-торговцев) должны участвовать в совместных программах с ВПС и ИАТА в

интересах повышения осведомленности о воздействии опасных грузов, включаемых в почтовые отправления.

2. Надежный и безопасный канал поставок

а. Программа обеспечения безопасности

ИАТА и ВПС настоятельно рекомендуют своим членам взаимодействовать с регулирующими органами и заинтересованными сторонами отрасли для продвижения концепции безопасной и надежной цепочки поставок, которая означает обеспечение безопасности грузов и почты выше по потоку в цепочке поставок и поддержание ее целостности до момента погрузки на самолет. Повышенный контроль за процессом от получения до поставки обеспечивает четкий путь к месту подачи в случае инцидента с обеспечением безопасности. Поэтому организация обучения, разработка процедур, включение дополнительных мер с течением времени и проведение аудитов были бы естественными шагами на пути к созданию надежной глобальной среды безопасности.

ИАТА рекомендует, чтобы в соответствии с условиями разрешений и контрактов, предоставляемых соответствующими органами и организациями-заказчиками, агенты получали сертификат безопасности в качестве регулируемых агентов NAA (RAs). Это включает разработку, осуществление и поддержание надлежащих мер по обеспечению безопасности грузов и защите грузов и почты от актов незаконного вмешательства. RAs -это субъекты, которые ведут деловые отношения с операторами воздушных судов и обеспечивают контроль за безопасностью, который принимается или требуется соответствующим органом в отношении груза или почты.

ВПС рекомендует НО испрашивать и получать сертификат безопасности путем соблюдения стандартов безопасности ВПС S58 и S59 в рамках структурированной экспертной оценки.

Обеспечение безопасной и надежной цепочки поставок повышает национальную безопасность за счет предотвращения актов незаконного вмешательства, предоставления экономических выгод для страны (например, экономии затрат и времени, создания рабочих мест, налоговых поступлений, стандартизации систем) и повышения операционной эффективности путем потенциального сокращения расходов на таможенный досмотр и расследование, времени транзита, краж и потерь, а также предотвращения поломок устройств передачи почты и погрузки грузовых единиц (ULDs).

Программа обеспечения безопасности должна включать в себя:

- i. разработку, внедрение, поддержание и пересмотр содержания программы обеспечения безопасности, детализацию мер и процедур обеспечения безопасности, необходимых для деятельности почтового оператора (в том числе связанных с безопасностью авиаперевозок грузов и почты); определение и распределение задач по осуществлению программы обеспечения безопасности и назначение менеджера по обеспечению безопасности, ответственного за координацию осуществления программы;
- ii. предоставление соответствующим деловым партнерам электронной или бумажной копии соответствующих частей программы обеспечения безопасности и другой соответствующей информации и руководящих принципов, позволяющих им выполнять требования национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации (NCASP); разработку и ведение регламентных писем для всех функций обеспечения безопасности в целях соблюдения NCASP, включая меры по безопасности авиапочты (например, безопасное получение/передача груза от/к перевозчикам/операторам грузовых и почтовых терминалов, ведение записей движения, контроль за безопасностью почтовых отправлений, обучение технике безопасности и учета, проверка целостности цепи (включая проверку информации декларации безопасности груза), защита грузов и сообщений об инцидентах, расследование и управление);
- iii. обеспечение необходимой инфраструктуры, ресурсов и средств для осуществления программы по безопасности и проведению мероприятий по контролю качества для устранения недостатков;
- iv. интеграцию требований безопасности почтовых отправлений в проектирование и строительство новой инфраструктуры;
- v. переоценку программы обеспечения безопасности и соответствующих процедур после инцидента и/или аварии и принятие соответствующих мер по исправлению положения, установление чрезвычайных процедур для использования при управлении вопросами

безопасности или другими чрезвычайными ситуациями и реагирования на них, а также поддержание надлежащего уровня безопасности почты, соизмеримого с угрозой.

b. Технологии скрининга

- i. ИАТА рекомендует (глобальную) гармонизацию методологий и требований скрининга, а также сертификацию скринингового оборудования.
- ii. Авиапочтовая промышленность должна иметь возможность проверять товары всех типов и размеров, за исключением освобожденных товаров¹, на уровне посылок, чтобы избежать скоплений при проверке почтовых контейнеров, используя автоматизированное оборудование для уменьшения ошибок персонала и необходимости интрузивной практики. У оборудования должна быть функция обнаружения опасных грузов с низкой частотой ложных тревог, позволяющая избегать риска для безопасности пассажиров, экипажа и воздушного судна. Эта технология должна также обеспечивать простую сертификацию по нормативным требованиям.
- iii. Следует отметить, что обеспечение авиационной безопасности часто входит в компетенцию отдельных органов власти, но может входить и в сферу ответственности NAAs. В соответствии с этой ответственностью NAAs должно управлять программами соблюдения требований к почтовым отправлениям. Скрининг почты на ранних этапах цепочки поставок не предотвращает и не выявляет злонамеренного вскрытия почтовых отправлений и саботажа в уязвимых зонах, расположенных ближе к воздушному транспорту. Чтобы предусматривать инциденты, связанные с инсайдерскими угрозами в зонах ограниченного доступа к воздушному транспорту, почта в идеале должна проверяться как можно ближе к месту погрузки самолета. Там, где это нецелесообразно, менее эффективный метод проверки почты на ранних этапах цепочки поставок является единственной жизнеспособной альтернативой.

3. Безопасные операции на суше и в воздухе

НО должны осознавать свое влияние на безопасность цепочки поставок воздушных грузов. Необходимо предпринимать усилия по подготовке персонала, повышая его осведомленность о безопасности и осуществлении программ обеспечения безопасности с особым упором на обработку авиапочты.

a. Подготовка грузов

В связи с характером почтовых отправлений, для которых производственные линии будут принимать почту до последней минуты, особое внимание должно уделяться безопасной обработке в процессе их получения, чтобы идентифицировать опасные грузы и другие запрещенные предметы. Кроме того, для предотвращения инцидентов или несчастных случаев следует соблюдать процедуры обработки. О повреждениях и других несоответствиях следует сообщать в соответствии с установленными протоколами отчетности и требованиями NAA.

b. Безопасность устройств единичной погрузки (ULDs)

- i. Когда авиапочта загружается персоналом НО в ULDs для хранения/перемещения/передачи и доставки персоналу рампы за пределами объекта НО или для доставки непосредственно к воздушному судну для погрузки, должны учитываться общие требования безопасности при перемещении ULDs.
- ii. Персонал НО, работающий с ULDs, должен быть обучен оценивать исправность данных устройств, поскольку они являются неотъемлемой частью воздушного судна и в случае их неисправны, могут вызывать серьезные инциденты, связанные с безопасностью/несчастными случаями во время наземного обслуживания или полета воздушного судна.

¹ Как указано в стандарте ВПС S59, § 5.2, о предметах, освобождаемых от досмотра: "При отправке почты, состоящей из международных почтовых отправлений весом до 500 граммов, НО может отправлять ее без дополнительного скрининга, если НО соблюдает меры безопасности, изложенные в стандарте ВПС S58. Могут существовать и другие применимые международные и/или национальные правила, которые могут определять различные пороговые значения для исключений. Любые применяемые исключения должны согласовываться с соответствующим национальным законодательством или нормативными актами. "Страны-члены ВПС вправе договариваться об освобождении исключений от скрининга или разрешать использование альтернативных мер безопасности в связи с особым характером некоторых видов почты. Такие исключения должны быть четко определены в NCASP стран-членов ВПС."

- iii. Когда авиапочта выгружается из ULDs, особое внимание следует уделять правильному хранению порожних ULDs. Для хранения ULDs, которые нельзя размещать на земле, должны быть отведены специальные безопасные зоны.
- iv. Принципы безопасности должны соблюдаться всеми заинтересованными сторонами при подготовке и закрытии авиадепеш, подлежащей погрузке в ULDs.

с. Прием почты НО

Все НО должны применять процедуры контроля за допуском опасных грузов в почтовую систему и на воздушный транспорт. Даже если НО решает не принимать опасные грузы, перевозка которых разрешена в почтовых отправлениях, он все равно должен иметь процедуры, предотвращающие включение незаявленных или скрытых опасных грузов в почтовую систему. Технические инструкции требуют, чтобы управление гражданской авиации (CAA) оценивало эти процедуры в сотрудничестве с НО.

В Дополнение к Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов воздушным транспортом (Doc 9284) содержатся рекомендации для стран по оценке процедур контроля НО за включением опасных грузов. Это руководство помогает НО эффективно сотрудничать со своими САAs. Нижеследующие пункты, изложенные в руководстве, должны быть включены в процедуры контроля НО за допуском опасных грузов на воздушный транспорт.

НО должны соблюдать руководящие указания ВПС по следующим вопросам, связанным с приемом грузов:

- a. характер груза
- b. скрытые опасные грузы
- c. контракты с оговорками
- d. эмбарго
- e. таможенные ограничения
- f. Киотский протокол


Методы информирования почтовых клиентов о товарах, разрешаемых для почтой перевозки, в пунктах приема (например, уличные почтовые ящики, почтовые отделения, агентства, веб-сайты)

НО должны принимать меры по информированию общественности о правилах почтовой рассылки, включая информацию о том, какие опасные грузы разрешается отправлять почтой. Эта информация должна быть доступна во всех местах хранения почты (почтовые отделения, уличные ящики/ ящики для выемки писем, работающие по контракту почтовые отделения). Она должна быть также доступна клиентам, даже если НО решил не принимать опасные грузы. В качестве приложений к настоящему документу приводится ряд примеров. Они взяты из различных почтовых служб, и их следует адаптированы к правилам и положениям конкретной почтовой службы и национальному законодательству.

Примеры:

- Плакаты, предупреждающие об опасных грузах, разрешенных к отправке почтой, на почтовых объектах (официальные и подрядные отделения)
- Брифинги для клиентов, проводимые почтовыми представителями
- Предупредительная информация для клиентов на веб-сайтах НО
- Другие уведомления для клиентов, такие как отправляемые по почте предупреждения и рекламные объявления

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.info/keepmesafe 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.info/keepmesafe

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

Dangerous goods prohibited in international mail




- Dangerous goods prohibited in international mail**
 - Class 1 Explosive**
 - Fireworks
 - Firecrackers
 - Ammunition
 - Gunpowder
 - Flares
 - Class 2 Compressed Gases**
 - Propane tanks
 - Diving tanks
 - Aerosol spray cans
 - Burner gas
 - Fire extinguishers
 - Class 3 Flammable Liquids**
 - Lighters
 - Lighters fuel
 - Oil paints, wood varnishes and enamels - solvent-based
 - Adhesives
 - Perfumes and aftershave
 - Nail varnish, polish and gel
 - Class 4 Flammable Substances**
 - Matches
 - Charcoals
 - Class 5 Oxidizing Substances**
 - Pool chemicals
 - Hydrogen Peroxide
 - bleach
 - Class 6 Toxic and Infectious Substances**
 - Pesticides
 - Agricultural chemicals
 - Mercury compounds
 - Bacteria
 - Viruses
 - Class 7 Radioactive materials**
 - Radioactive wastes
 - Radioactive sources
 - Smoke detectors
 - Class 8 Corrosives**
 - Wet batteries
 - Mercury
 - Hydrochloric acid
 - Class 9 Miscellaneous Dangerous Goods**
 - Magnetized goods
 - Dry ice
 - Lithium batteries
- Lithium batteries**
- Prohibited items**

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

	unacceptable	acceptable
Household goods	May contain pressurized aerosol cans, flammable paints, or adhesives	Chocolate Candles Shirts Dresses
Sporting goods	May contain ammunition or compressed gases	Racket 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, mercury goods, or nail polish remover	Soap Lo glass
Automobile components	May contain flammable fuel additives, sensors or compressed gas	Mirror Seat cover
Medical devices	May contain blood pressure measurement devices or thermometers that contain mercury	Stethoscopes


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

В пунктах приема и операционных окнах следует разместить постеры "Вы это задекларировали?".



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, contain toxic, oxidizing, explosive, radioactive, infectious, compressed gases, dangerous when wet, spontaneously combustible, self-heating, organic peroxides, dangerous to the environment and other regulated materials.

Методы информирования клиентов на договорном обслуживании об ограничениях и правилах в отношении опасных грузов

НО должны уметь показывать, как информация об опасных грузах, перевозимых почтой, доводится до сведения клиентов. Эта информация может быть представлена на веб-сайте НО, передаваться через электронные письма, отправляемые по почте сообщения или публикации во внешних изданиях, а также посредством личного взаимодействия сотрудников по связи с клиентами НО.

Примеры возможных мер по обеспечению соблюдения требований включают среди прочего:

- периодическое предоставление клиентам информационных брошюр или брошюр по опасным грузам;
- постоянные учебные мероприятия НО по информированию клиентов о разрешенных или запрещенных к пересылке почтой опасных грузах;
- предоставление информации о штрафах для владельцев счетов, которые ненадлежащим образом перевозят опасные грузы;
- включение в договоры с клиентами счетов пунктов, касающихся опасных грузов, не разрешенных к отправке почтой.

Сотрудники НО по связям с клиентами должны предоставлять информацию клиентам на договорном обслуживании о том, что можно и что нельзя отправлять по почте на международном уровне. Информация, предоставляемая клиентам на договорном обслуживании, должна относиться к конкретным разделам требований или правил НО в отношении почтой отправки. Они могут также направлять клиентов к другой документации, содержащей конкретные ссылки на опасные грузы и запрещенные предметы. Эти документы должны регулярно обновляться НО с учетом действующих правил.

Пример контрактных положений:

<p>Соответствие требованиям к отправке почтой и возможность импорта</p> <p>Все отправления, отправляемые по настоящему Соглашению, должны соответствовать требованиям к почтовой отправке назначенного почтового оператора, подробно изложенным в правилах последнего, и подпадать под ограничения на импорт страны назначения. Отправители несут полную ответственность за условия импорта продуктов, отправляемых по почте в соответствии с настоящим Соглашением</p> <p>Соответствие требованиям</p> <p>1. Отправители должны соблюдать все применимые правила, приказы и требования, а также все другие применимые законы.</p> <p>2. Все отправления, пересылаемые по почте в соответствии с настоящим Соглашением, должны соответствовать требованиям НО к почтовой отправке и подпадать под требования к импорту страны назначения. Отправители несут полную ответственность за условия импорта продуктов, отправляемых по почте в соответствии с настоящим Соглашением.</p> <p>3. Отправители должны предоставлять любую необходимую документацию, включая электронные данные по каждому почтовому отправлению, в форме и в сроки, установленные НО, таможенными ведомствами, местными органами гражданской авиации, правительствами стран назначения или другими соответствующими органами. Отправители далее понимают, что непредоставление любой такой необходимой документации может привести к отказу в пунктах приема, задержкам в обработке, принудительному изъятию властями и/или возврату почты отправителю.</p> <p>4. Отправители должны соблюдать любые правила или распоряжения, издаваемые НО, таможенными ведомствами, органами гражданской авиации, правительствами стран назначения или другими правительственными ведомствами, обладающими юрисдикцией в отношении почты, для облегчения таможенного оформления почты в соответствии с требованиями, установленными этими органами.</p> <p>5. Настоящее Соглашение может быть немедленно расторгнуто на основании несоблюдения отправителем любого постановления, приказа или требования или любого другого применимого законодательства.</p>
--

Примеры возможных мер по соблюдению требований включают:

- включение стандартного языка контракта во все деловые контракты;
- периодическое предоставление клиентам информационных брошюр или брошюр по опасным грузам;

- постоянные учебные мероприятия НО по информированию клиентов о разрешенных или запрещенных к перевозке почтой опасных грузах;
- включение положений о штрафах в контракты для владельцев счетов, которые ненадлежащим образом перевозят опасные грузы.

Процедуры обработки не принятых для перевозки пакетов

ОН должны иметь письменные стандартные рабочие процедуры обработки пакетов, не принятых для воздушной перевозки. Эти процедуры могут быть включены в уже существующие процедуры обеспечения безопасности и сохранности, например маркировка пакетов “не для перевозки по воздуху”, если они содержат отправления, которые не могут перевозиться по воздуху, но могут перевозиться другими видами транспорта. Важно, чтобы сотрудники были проинформированы о процедурах обеспечения безопасности и сохранности. Методы коммуникации различны и могут включать в себя формальное обучение, командные брифинги, устные и письменные инструкции и листовки. Уровень требуемой информации/инструкций будет зависеть от того, с какими рисками возможно скорее всего столкнуться на рабочем месте.

Процедуры на случай чрезвычайных обстоятельств

НО должны иметь письменные стандартные оперативные процедуры для экстренного реагирования на инциденты и аварии, связанные с задекларированными и незадекларированными опасными грузами. Эти процедуры могут быть включены в уже существующие процедуры обеспечения безопасности и сохранности, например, такие как обработка пакетов, из которых вытекают опасные вещества. Важно, чтобы сотрудники были проинформированы о процедурах обеспечения безопасности и сохранности. Методы коммуникации различны и могут включать в себя формальное обучение, командные брифинги, устные и письменные инструкции и листовки. Уровень требуемой информации/инструкций будет зависеть от того, с какими рисками возможно скорее всего столкнуться на рабочем месте.

Хранение документов

НО должны иметь в письменном виде политику хранения документов, относящихся к опасным грузам. В соответствии с Техническими инструкциями любая необходимая документация для перевозки опасных грузов воздушным транспортом должна храниться не менее трех месяцев после рейса, на котором перевозились опасные грузы.

d. Погрузочно-разгрузочные работы и передача

В тех случаях, когда объекты НО (наземные) не автоматизированы и транспортный персонал НО обязан доставлять авиапочту на аэродром, он должен быть обучен безопасной эксплуатации транспортных средств. Во время движения сотрудники НО должны обеспечивать устойчивость грузов и полную видимость в соответствии с инструкциями компании по охране труда и технике безопасности. При передаче авиапочты персоналу разгрузочно-погрузочных работ должна быть проведена окончательная проверка безопасности в соответствии с политикой компании. О любых инцидентах, авариях и/или повреждениях необходимо немедленно сообщать в соответствии с действующими планами на случай чрезвычайных и непредвиденных обстоятельств.

Координация должна быть организована и одобрена службой контроля загрузки перевозчика для доставки авиапочты на борт воздушного судна. Сотрудники НО должны пройти обучение безопасной езде по пандусу. Это включает в себя осведомленность об опасных зонах (взрыв и всасывание) и передвижениях (и стоянках) транспортных средств вокруг воздушного судна, а также о том, как приближаться к нему в положении парковки. Кроме того, весь персонал НО отвечает за наличие мусора из посторонних предметов и соответствующие безопасные и продуманные действия. О любых инцидентах, авариях и/или повреждениях необходимо немедленно сообщать в соответствии с действующими планами на случай чрезвычайных и непредвиденных обстоятельств.

4. Роль национального авиационного управления

- ИАТА рекомендует регулирующим органам обеспечить строгую гармонизацию и стандартизацию программ надзора в целях содействия поддержке и сотрудничеству со всеми заинтересованными сторонами в области требований безопасности.
- NAAs должно регулярно разрабатывать и проводить проверки, составлять отчеты, получаемые авиакомпаниями, и принимать меры в случае обнаружения опасных грузов или других запрещенных предметов в авиапочте.

- c. ВПС должен продолжать поощрять соблюдение минимальных требуемых стандартов безопасности, изложенных в стандартах ВПС S58 и S59, путем проведения структурированных экспертных обзоров и составления отчетов об инцидентах, получаемых почтовыми операторами.
- d. Что касается главы 15 приложения 6 к Конвенции ИКАО о международной гражданской авиации, которая предусматривает, что “государство оператора следит за тем, чтобы данный оператор устанавливал для данной цели политику и процедуры, которые включают проведение конкретной оценки риска безопасности при перевозке отправок в грузовом отсеке”, то под такими отправлениями следует понимать почту, а оценка риска должна касаться безопасности всей цепочки поставок перевозимых отправок. В этой связи ИАТА рекомендует обеспечить полную прозрачность процессов безопасности на объектах НО, что позволит авиакомпаниям проводить собственную оценку рисков и соблюдать требования ИКАО. Авиакомпании осознают проблемы, стоящие перед почтовой отраслью, и готовы помочь оптимизировать данный процесс, путем проведения собственных аудитов, если это потребуется.
- e. Авиакомпаниям и НО настоятельно рекомендуется тесно сотрудничать со своими NAA в разработке совместной программы обеспечения безопасности, в которой четко определяются роли и обязанности сторон, а также информация, предоставляемая клиентам и сотрудникам.
- f. Различные стороны должны регулярно проводить кампании по обеспечению безопасности, чтобы стимулировать клиентов (интернет-торговцев) к участию в совместных программах обеспечения безопасности и повышению осведомленности об их влиянии на цепочку поставок авиагрузов (безопасность-это ответственность каждого).
- g. Все заинтересованные стороны должны совместно инвестировать средства в соответствующие технологии скрининга не только для обеспечения безопасности пассажиров, экипажа, воздушных судов и перевозимой почты, но и для обеспечения безопасного развития торговли, включая трансграничную торговлю.

Отслеживание инцидентов и несчастных случаев с опасными грузами и информирование о них органов гражданской авиации и/или национальных органов

В письме ВПС № 4293(DOT.PSP)1013 от 11 февраля 2013 года изложен процесс предоставления ВПС сообщений об инцидентах и несчастных случаях, связанных с опасными грузами, которые затем передаются ИКАО. Местные NAA и другие национальные органы также могут иметь процедуры для сообщения об таких инцидентах на национальном уровне.

Сообщение о скрытых и незадекларированных опасных грузах в органы гражданской авиации

В письме ВПС № 4293(DOT.PSP)1013 от 11 февраля 2013 года изложен процесс предоставления ВПС сообщений об инцидентах и несчастных случаях, связанных с опасными грузами, которые затем передаются ИКАО. Местные NAA и другие национальные органы также могут иметь процедуры для сообщения об этих инцидентах на национальном уровне.

IV. Заключение

Каждый НО при первой же возможности должен встретиться со своим соответствующим NAA, чтобы объяснить операции и бизнес-модель своей почтовой организации. Затем обе стороны могут рассмотреть данную информацию, обсуждая наиболее эффективные пути профессиональной подготовки и разработки процедур, направленных на предотвращение включения опасных грузов в почтовую и авиационную перевозку и определение приоритетов в области безопасности

Необходимо предпринимать усилия к укреплению прочных отношений с авиакомпаниями, которые перевозят почту для НО, и вырабатывать понимание того, как лучше всего действовать сообща в интересах обеспечения безопасности на аэродроме и за его пределами. Важно помнить, что все НО, независимо от их желания перевозить оборудование, содержащее литиевые батареи, или другие разрешенные предметы, указанные в статье 19-003 Регламента Конвенции, должны иметь в своем распоряжении процедуры контроля за включением опасных грузов в свои почтовые сети, чтобы обеспечить сохранность и безопасность почты.

Термины и определения

Назначенный почтовый оператор (НО): Любая правительственная или неправительственная организация, официально назначаемая страной-членом для предоставления почтовых услуг и выполнения соответствующих обязательств, вытекающих из Актов ВПС, на ее территории.

Почта: Деловые корреспонденции и другими отправлениями, подаваемыми и предназначаемыми для доставки почтовым службам в соответствии с правилами ВПС.

Скрининг: Осмотр почты техническими или иными неинтрузивными средствами, предназначенными для идентификации и/или обнаружения взрывчатых веществ.

Ссылки

Для применения настоящего документа необходимы следующие справочные документы. Для датированных ссылок или ссылок на номер версии применяется только цитируемое издание. Для недатированных ссылок и там, где нет ссылки на номер версии, применяется последнее издание ссылочного документа (включая любые поправки).

Приложение 18 к Конвенции о международной гражданской авиации: безопасная перевозка опасных грузов воздушным транспортом

Технические инструкции ИКАО по безопасной перевозке опасных грузов воздушным транспортом (Док 9284)

Правила ИАТА по опасным грузам

Ссылка	на	стандарты	ИАТА
--------	----	-----------	------

Стандарт ВПС S58, стандарты почтовой безопасности - общие меры безопасности

Стандарты ВПС S59, стандарты почтовой безопасности - безопасность учреждения обмена и международной авиапочты, определяющие минимальные требования к обеспечению безопасности операций, связанных с перевозкой международной почты

Приложение 17 к Конвенции о международной гражданской авиации: безопасность - защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

Примечание 1 - С приложениями 1-18 к Конвенции о международной гражданской авиации можно ознакомиться по ссылке www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_en.pdf.

Международная Организация Гражданской Авиации, Руководство по Авиационной Безопасности (Док 8973 -доступ ограничен)

Примечание 2 - Запросы на получение копий документа Док 8973 должны направляться непосредственно в подразделение ИКАО по продаже документов (sales@icao.int). Распространение документа Док 8973 ограничено уполномоченными юридическими и физическими лицами.