



Directives IATA–UPU sur la sécurité du courrier – Recommandations pour les opérateurs désignés

Table des matières	Page
I. Introduction	3
A. Contexte	3
B. Historique	3
C. Appel à l'action	4
II. Programmes pour la sécurité du courrier	4
III. Recommandations	6
D. Formation	6
E. Sûreté et sécurité de la chaîne logistique	7
F. Sécurité des opérations côté ville et côté piste	8
G. Rôle de l'autorité nationale de l'aviation	13
IV. Conclusion	13
Termes et définitions	14
Références	14

I. Introduction

A. Contexte

Des incidents impliquant la présence de piles et de batteries au lithium dans le courrier-avion continuent de se produire, et celles-ci, bien qu'interdites, y sont toujours détectées. Cela soulève d'importantes préoccupations en matière de sécurité, car les batteries au lithium-ion expédiées seules (UN3480 et UN3090) ne sont pas autorisées dans le fret sur les avions de ligne et que d'importants volumes de courrier international sont transportés par ce biais. Les transporteurs sont également confrontés à des problèmes de sécurité relatifs à d'autres sortes de marchandises dangereuses trouvées dans le courrier, à des situations découlant de mouvements mixtes ou à d'autres phénomènes similaires.

Il n'est guère surprenant que des incidents impliquant des batteries au lithium se produisent dans le courrier-avion, compte tenu du grand nombre de produits de ce type commercialisés sur les plates-formes de commerce électronique. Les batteries au lithium sont devenues omniprésentes dans nos sociétés: la plupart des habitants de la planète possèdent des téléphones mobiles ou d'autres appareils électroniques individuels, et ces appareils sont généralement alimentés par des batteries au lithium.

À cette menace s'ajoute le fait que les capacités de ces batteries augmentent continuellement pour alimenter des appareils de plus en plus gros. Ces batteries dépassent souvent le seuil de 100 wattheures, ce qui les place dans la catégorie des batteries entièrement réglementées. En outre, la demande croissante pour des batteries bon marché alimente la fabrication de batteries au lithium contrefaites et de piètre qualité. Celles-ci étant destinées à des produits grand public courants, les expéditeurs sont souvent peu au fait des dispositions légales applicables à la conception, à la fabrication et au transport des batteries au lithium et les risques que posent les batteries au lithium de mauvaise qualité. Ce n'est donc pas surprenant que ces objets soient souvent présents dans la chaîne logistique postale, où ils constituent des marchandises dangereuses non déclarées.

B. Historique

En 2011, l'Union postale universelle (UPU) a modifié sa Convention pour permettre spécifiquement aux opérateurs désignés d'accepter dans le courrier international les appareils électroniques portables équipés de batteries au lithium, tels que les téléphones mobiles, les tablettes et les ordinateurs portables. Les modifications apportées à la Convention de l'UPU permettaient aux opérateurs désignés de mieux servir leurs clients privés et professionnels, dans le cadre du mandat inscrit dans le traité de l'UPU, lequel vise à fournir des services postaux universels et abordables. Lors de la 23^e réunion du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en octobre 2011, l'UPU a proposé que les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI (Instructions techniques) soient révisées afin d'y intégrer les modifications à la Convention de l'UPU en autorisant la présence dans le courrier-avion international de batteries au lithium contenues dans des équipements. Suite à l'examen de la question par un groupe de travail conjoint rassemblant des membres de l'UPU et du Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI, les opérateurs désignés ont été autorisés à accepter dans le courrier-avion international les batteries au lithium contenues dans des équipements, sous réserve de l'accord explicite de l'autorité nationale de l'aviation compétente. Les exigences en matière d'admission précisent que les batteries au lithium autorisées doivent être installées dans l'équipement qu'elles alimentent et être limitées à deux batteries (soit quatre piles) par envoi postal. La puissance nominale maximale en wattheures ou la quantité de lithium métallique maximale acceptée est également établie par les règlements de l'OACI.

Selon les dispositions des Instructions techniques modifiées applicables depuis le 1^{er} janvier 2013, les procédures des opérateurs désignés pour le contrôle de l'introduction de marchandises dangereuses dans le courrier aérien sont soumises à l'examen et à l'approbation par l'autorité nationale de l'aviation du pays dans lequel le courrier est admis.

Le Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses de l'OACI a mis en place toutes ces exigences dans le but d'améliorer la sécurité du courrier-avion au vu de l'utilisation croissante de la poste par les commerçants en ligne et, par conséquent, du risque accru que des marchandises dangereuses soient introduites dans le courrier international en dépit de leur interdiction générale.

Depuis l'entrée en vigueur de ces dispositions, il est supposé que l'ensemble du personnel concerné au niveau des opérateurs désignés a suivi une formation appropriée sur les marchandises dangereuses et que les autorités nationales de l'aviation ont examiné et approuvé les procédures et les formations en la matière. Bien que seuls 32 opérateurs désignés sur 192 soient répertoriés comme ayant reçu l'approbation aux fins de l'admission des batteries au lithium contenues dans des équipements, cela ne doit pas être compris comme une non-conformité de la part des opérateurs désignés restants. De nombreuses postes ont en effet pris la décision de ne pas demander l'approbation d'admettre les batteries au lithium, car elles-mêmes n'autorisent pas ces batteries dans le cadre de leur exploitation.

C. *Appel à l'action*

Le Conseil des administrateurs de l'IATA a chargé cette dernière de renforcer la sécurité dans le domaine spécifique du courrier-avion et d'élaborer des directives solides, approuvées par l'UPU, afin de régler les problèmes conjointement et d'améliorer les processus visant à prévenir l'introduction dans le courrier de marchandises dangereuses, notamment de batteries au lithium, ainsi que d'autres objets interdits. L'objectif n'est pas de modifier les règlements, mais de s'assurer qu'ils sont correctement appliqués et respectés et qu'un bon niveau de conformité est maintenu.

II. Programmes pour la sécurité du courrier

Depuis de nombreuses années, l'IATA rédige et publie des directives pour l'acceptation et le transport des marchandises dangereuses dans sa Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses. Celle-ci comprend toutes les Instructions techniques de l'OACI, qui constituent l'instrument juridique pour le transport de marchandises dangereuses par voie aérienne, ainsi que d'autres exigences opérationnelles élaborées par les compagnies aériennes membres de l'IATA.

Les différents acteurs de la chaîne logistique du fret aérien doivent, conformément aux exigences formulées par leur organisation nationale de l'aviation, suivre une formation sur les marchandises dangereuses de manière à pouvoir admettre et traiter les marchandises dangereuses et autres objets interdits, y compris les batteries au lithium.

Dans le secteur traditionnel du fret aérien, un expéditeur (chargeur) doit être formé pour classer, emballer, marquer, étiqueter et documenter correctement les marchandises dangereuses. Le personnel des transitaires doit être formé à l'identification des objets interdits afin d'empêcher l'introduction de marchandises dangereuses non déclarées dans le transport aérien. Le personnel des compagnies aériennes et leurs agents de traitement tiers contractuels doivent également être formés à l'identification des marchandises dangereuses cachées afin de prévenir l'introduction de marchandises dangereuses non déclarées dans le transport aérien. En outre, le personnel doit être formé de manière à vérifier que les marchandises dangereuses déclarées sont emballées, marquées, étiquetées et documentées conformément à la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses.

L'UPU conseille depuis longtemps les opérateurs désignés sur les questions relatives aux marchandises dangereuses. La réglementation relative aux marchandises dangereuses soumises à des restrictions dans le courrier international est contenue dans le Règlement de la Convention de l'UPU (<https://www.upu.int/UPU/media/upu/files/UPU/aboutUpu/acts/manualsInThreeVolumes/actInThreeVolumesManualOfConventionMaj1Fr.pdf>).

L'article 19-001 du Règlement de la Convention de l'UPU énumère les marchandises dangereuses admises à titre exceptionnel:

- Classe 7: matières radioactives.
- Classe 6.2: substances infectieuses.
- Classe 9: piles au lithium métal et batteries au lithium ion contenues dans les équipements.

Les marchandises dangereuses admises à titre exceptionnel dans ces trois classes doivent être conformes aux limites spécifiques et aux instructions d'emballage contenues dans les Instructions techniques de l'OACI et les manuels de l'UPU. L'article 19-002 du Règlement de la Convention de l'UPU, sur le contrôle de l'introduction de marchandises dangereuses, précise ce qui suit: «Chaque opérateur désigné met en place des procédures

et des programmes de formation pour contrôler l'introduction dans ses services postaux de marchandises dangereuses admissibles dans le courrier, conformément aux règles et règlements nationaux et internationaux.» L'UPU a élaboré des supports de communication conformes aux Instructions techniques pour aider les opérateurs désignés dans leurs efforts de formation et de sensibilisation des employés et des expéditeurs. Ces supports de communication comprennent des affiches, des dépliants et des vidéos élaborés en partenariat avec l'OACI, l'IATA et l'Organisation mondiale des douanes (OMD).

Dans la chaîne logistique traditionnelle du courrier-avion, l'expéditeur (chargeur) est une personne physique déposant du courrier à un bureau de poste ou une entreprise (p. ex. un commerçant en ligne) confiant à un opérateur désigné la collecte et le traitement de son courrier. Pour les expéditeurs individuels, un document de déclaration en douane (formule CN 22 ou CN 23 de l'UPU) doit être rempli par voie électronique ou de manière manuscrite afin de déclarer la nature des marchandises. Le personnel des bureaux de poste ou les systèmes électroniques ne doivent pas accepter les descriptifs génériques (p. ex. «cadeau») ne permettant pas d'identifier le contenu de l'envoi.

Exemples de formules CN 22 et CN 23 de l'UPU

The image shows two examples of UPU customs declaration forms. The main form is a CN 23 form, and a smaller CN 22 form is shown to the right. Red boxes and lines highlight specific fields and annotations:

- Form 1:** Designated operator name: Irene Sánchez, Business: Tabernar S.A., Street: Egoyma, 17, City: Madrid, Spain. Country: Spain.
- Form 2:** Recipient name: John Smith, Business: Mail Imports, Street: 100 Riverside, City: Stansville, USA.
- Form 3:** A red box labeled '7+1' points to the barcode area and the '1 declaration per item' label.
- Form 4:** A table listing items:

Quantity (Q)	Net weight (N)	Value (V)	HS tariff number (HSN)	Country of origin (COO)
3	1.50	240	620131	HK
5	0.25	60	620711	HK
5	0.2	60	85243	HK
- Form 5:** A red box labeled '(5)' points to the 'Total gross weight (G)' and 'Total value (V)' fields.
- Form 6:** A red box labeled '(6)' points to the 'Post charges/Fees (P)' field, which includes 'AIRSURE FEE' and 'Office of origin Date of posting'.
- Form 7:** A red box labeled '(7)' points to the 'Detailed description of contents (C)' field, which lists 'MENS SWEATSHIRTS', 'MENS COTTON SHIRTS', and 'MUSIC CDs'.
- Form 8:** A red box labeled '(8)' points to the 'Category of item (I)' field, where 'Documents' is checked.
- Form 9:** A red box labeled '(9)' points to the 'Date and sender's signature (S)' field, which is dated '24/08/2017' and signed 'Irene Sánchez'.

The smaller CN 22 form to the right is partially visible, showing fields for 'Quantity and detailed description of contents (C)', 'Net weight (N)', 'Value (V)', and 'Country of origin (COO)'.

Les employés de guichet des opérateurs désignés doivent être formés à poser des questions et à sensibiliser les clients aux conséquences de l'insertion de marchandises dangereuses dans le courrier. Pour les entreprises, le contrat avec l'opérateur désigné doit inclure une clause stipulant qu'aucune marchandise dangereuse ne doit être insérée dans le courrier à transporter par voie aérienne (sauf si la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses et les Instructions techniques l'autorisent expressément). Le personnel de vente et de service à la clientèle des opérateurs désignés doit être formé à sensibiliser les clients et à identifier les éventuels aspects des activités de l'entreprise susceptibles d'être à l'origine de l'insertion de marchandises dangereuses dans le courrier.

Les autorités nationales de l'aviation sont responsables de la supervision des programmes de formation et des procédures en place au niveau des opérateurs désignés. Elles sont chargées de réaliser des audits pour vérifier que les employés des opérateurs désignés sont bien formés en continu sur les questions relatives aux marchandises dangereuses et qu'ils connaissent et respectent les procédures documentées en la matière. Les autorités nationales de l'aviation doivent également enquêter sur les incidents impliquant des marchandises dangereuses, sur les signalements de marchandises dangereuses non déclarées dans le courrier, ou encore sur les incidents récurrents dans des lieux et avec des entreprises en particulier. Des différences ont toutefois été observées dans la mise en œuvre de ces exigences par les autorités nationales de l'aviation ainsi que dans l'application de sanctions ou de mesures à l'encontre des expéditeurs ou des entreprises mettant en vente des marchandises dangereuses par courrier.

Une fois que le courrier à transporter par voie aérienne est admis par le bureau de poste, l'inspection des marchandises dangereuses (p. ex. batteries au lithium, aérosols, liquides inflammables, produits corrosifs) et d'autres articles interdits diffère d'un pays à l'autre. Dans certains pays, les opérateurs désignés effectuent leurs propres contrôles afin de respecter les exigences légales en matière de colis piégés. Les programmes de formation et d'inspection de sécurité requis pour ces activités, qui dans certains cas peuvent être confiés à des sous-traitants, doivent également être approuvés par l'autorité nationale de l'aviation, qui est chargée de

- La formation doit couvrir des procédures d'acceptation claires et conformes à la Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses (en particulier à la section sur les marchandises dangereuses cachées) et expliquer les mesures à prendre en cas de détection de marchandises dangereuses dans le courrier. Doivent être inclus les principes relatifs aux procédures de résolution des alertes établis par l'IATA (AHM 350) et l'UPU, disponibles en ligne (<https://www.upu.int/fr/Solutions-postales/Programmes-et-services/Chaîne-logistique-postale/Sécurité>).
- La formation doit couvrir les procédures d'intervention en cas de courrier à haut risque et de colis suspect et, le cas échéant, les procédures d'évacuation ou de mise à l'abri.
- Les commerçants en ligne et autres acteurs du commerce électronique (y compris les plates-formes de commerce électronique) doivent participer à des programmes conjoints avec l'UPU et l'IATA de sensibilisation aux conséquences de l'insertion de marchandises dangereuses dans le courrier.

E. Sûreté et sécurité de la chaîne logistique

1° Programme de sécurité

L'IATA et l'UPU encouragent vivement leurs membres à collaborer avec leurs régulateurs et avec les acteurs de leur secteur pour promouvoir le concept de sûreté et de sécurité de la chaîne logistique, qui consiste à sécuriser le fret et le courrier en amont de la chaîne logistique et à garantir son intégrité jusqu'au point de chargement dans l'avion. Le renforcement des contrôles tout au long du processus, de l'admission à la distribution, permet d'assurer la traçabilité jusqu'au point d'origine en cas d'incident relatif à la sécurité. Par conséquent, la mise en place de formations, l'élaboration de procédures, l'intégration de mesures supplémentaires au fil du temps et la réalisation d'audits constituent des étapes naturelles pour parvenir à un environnement sûr dans le monde entier.

L'IATA recommande que les termes des homologations et des contrats accordés par les autorités et organisations de consommateurs concernées imposent aux agents l'obtention d'une certification de sécurité en tant qu'agent habilité de l'autorité nationale de l'aviation compétente. Cela comprend l'élaboration, la mise en œuvre et le maintien de mesures de sécurité adéquates pour protéger le fret et le courrier contre toute intervention illicite. Un agent habilité est une entité travaillant avec un transporteur aérien et effectuant des contrôles de sûreté qui sont acceptés ou exigés par l'autorité compétente en matière de fret ou de courrier.

L'UPU encourage les opérateurs désignés à chercher à obtenir ces certifications en matière de sécurité en adoptant les normes de sécurité S58 et S59 de l'UPU dans le cadre d'un contrôle mutuel structuré.

La proposition de valeur d'une chaîne logistique sûre renforce la sécurité nationale en prévenant les actes d'intervention illicite. Elle est avantageuse d'un point de vue économique pour le pays (grâce à des économies de coûts et de temps, la création d'emplois, des recettes fiscales, la normalisation des systèmes de sécurité) et améliore l'efficacité des opérations grâce à une réduction potentielle des inspections douanières, des frais d'enquête, des délais de transit, des pertes et des vols et de la fragmentation des transferts de courrier et des unités de chargement (ULD).

Le programme relatif à la sécurité doit comprendre les éléments suivants:

- a) Élaboration, mise en œuvre, maintien et révision d'un programme de sécurité détaillant les mesures et procédures de sûreté requises pour les activités de l'opérateur désigné (y compris celles relatives à la sécurité du fret aérien et du courrier); établissement et répartition des tâches pour la mise en œuvre du programme de sécurité et nomination d'un responsable de la sécurité chargé de coordonner la réalisation de ce programme.
- b) Mise à la disposition des partenaires commerciaux concernés d'une copie électronique ou sur support papier des sections appropriées du programme de sécurité, ainsi que d'autres informations et directives pertinentes, pour leur permettre de répondre aux exigences du programme national de sécurité de l'aviation civile (PNSAC); établissement et actualisation des lettres de procédure pour toutes les fonctions de sûreté afin d'assurer la conformité au PNSAC, notamment pour les mesures concernant la sécurité du courrier-avion (p. ex. réception/transfert sécurisé du fret auprès des transporteurs/exploitants de terminaux de fret et de courrier, tenue des registres des mouvements, application des contrôles de sûreté du courrier, formation et registres de sûreté, vérification de l'intégrité de la chaîne (y compris vérification des informations dans la déclaration sur la sécurité des envois), protection du fret et notification des incidents, enquêtes et gestion).

- c) Fourniture de l'infrastructure, des ressources et des installations nécessaires à la mise en œuvre du programme de sécurité et réalisation d'activités de contrôle de la qualité afin de corriger les insuffisances.
- d) Intégration des exigences en matière de sécurité du courrier dans la conception et la construction de nouvelles infrastructures.
- e) Réévaluation du programme de sécurité et des procédures pertinentes après un incident ou un accident, mise en œuvre des mesures correctives appropriées, élaboration des procédures d'urgence pour la gestion des questions de sûreté et autres urgences et pour la réaction à ces situations et maintien d'un niveau approprié de sûreté du courrier proportionnellement à la menace.

2° *Technologies d'inspection*

- a) L'IATA recommande l'harmonisation (mondiale) des méthodes et des exigences en matière d'inspection ainsi que de la certification des équipements d'inspection.
- b) Le secteur du courrier aérien doit pouvoir contrôler les marchandises de toutes les dimensions et de tous les types, en excluant les envois qui en sont exemptés,¹ colis par colis afin d'éviter les regroupements de paquets lors de l'inspection des récipients de courrier, et à l'aide d'équipement automatisé afin de réduire le risque d'erreur humaine et la nécessité de recourir à des pratiques intrusives. L'équipement doit pouvoir détecter les marchandises dangereuses avec un faible taux de faux positifs de manière à limiter les risques pour la sécurité des passagers, du personnel de bord et de l'aéronef. La technologie doit également pouvoir recevoir facilement une certification réglementaire.
- c) Il convient de noter que la sûreté et la sécurité aériennes relèvent souvent de la compétence de plusieurs autorités différentes, mais qu'elles peuvent être de la responsabilité de l'autorité nationale de l'aviation. Dans le cadre de cette responsabilité, les autorités nationales de l'aviation doivent gérer les programmes de conformité applicables au courrier. L'inspection du courrier au début de la chaîne logistique n'empêche ni ne détecte l'altération ou le sabotage aux points vulnérables les plus proches du transport aérien. Pour prévenir les incidents impliquant des menaces internes au sein des zones restreintes du transport aérien, le courrier doit idéalement être inspecté aussi près que possible du chargement de l'avion. Lorsque cela n'est pas réalisable, la seule alternative viable consiste à inspecter le courrier au début de la chaîne logistique.

F. *Sécurité des opérations côté ville et côté piste*

Les opérateurs désignés doivent comprendre leur impact précoce sur la sûreté de la chaîne logistique du fret aérien. Des efforts doivent être réalisés pour former le personnel afin de le sensibiliser à la sécurité et d'assurer la mise en œuvre des programmes de sécurité; l'accent doit être placé en particulier sur le traitement du courrier-avion.

3° *Préparation des expéditions*

En raison de la nature des expéditions postales, dont les chaînes de production admettent le courrier jusqu'à la dernière minute, une attention particulière doit être placée sur la sécurité du traitement au cours du processus d'identification des marchandises dangereuses et autres envois interdits lors de l'admission. En outre, les procédures de traitement doivent être suivies de manière à prévenir les incidents et les accidents. Tous les dégâts ou anomalies éventuels doivent être signalés selon les protocoles prévus et conformément aux exigences de l'autorité nationale de l'aviation compétente.

¹ Comme précisé dans la norme S59 de l'UPU, au § 5.2, concernant les envois exemptés d'inspection: «Lors de l'expédition d'envois de la poste aux lettres internationale (jusqu'à 500 g), l'OD peut ne pas appliquer de contrôle supplémentaire s'il respecte les mesures établies dans la norme S58 de l'UPU. Il peut exister d'autres règlements nationaux et/ou internationaux qui peuvent définir des seuils d'exemption différents. Les exemptions qui s'appliquent doivent être conformes à la législation ou à la réglementation nationale. Les Pays-membres de l'UPU peuvent convenir d'accorder des exemptions de contrôle ou de permettre l'application de mesures de sûreté alternatives en raison de la nature particulière du fret. De telles exemptions doivent être clairement définies par le PNSAC du Pays-membre de l'UPU concerné.»

4° Sécurité de l'unité de chargement

- a) Lorsque le courrier-avion est chargé sur des unités de chargements par le personnel des opérateurs désignés pour être stocké/repositionné/transféré et remis au personnel de l'aire de trafic à l'extérieur des locaux de l'opérateur désigné, ou livré directement au niveau de l'avion pour y être chargé, des exigences globales de sécurité doivent être prises en considération dans les déplacements des unités de chargement.
- b) Le personnel de l'opérateur désigné traitant les unités de chargement doit être formé à évaluer leur état, étant donné qu'elles font partie intégrante d'un aéronef et que, si elles sont défectueuses, elles peuvent causer de graves incidents ou accidents au cours du traitement au sol ou lorsque l'avion est en vol.
- c) Il convient de veiller particulièrement à la manière dont les unités de chargement vides sont stockées une fois le courrier-avion déchargé. Des zones de sécurité spécifiques doivent être prévues pour stocker les unités de chargement, car elles ne doivent pas être posées au sol.
- d) Les principes de sécurité doivent être respectés par toutes les parties prenantes pour la constitution et la fermeture des dépêches et expéditions devant être chargées sur les unités de chargement.

5° Admission par les opérateurs désignés

Tous les opérateurs désignés doivent disposer de procédures pour le contrôle de l'insertion de marchandises dangereuses dans le système postal et dans le transport aérien. Même si un opérateur choisit de ne pas accepter les marchandises dangereuses admises dans le courrier international, il doit avoir mis en place des procédures pour empêcher l'introduction de marchandises dangereuses non déclarées ou cachées dans le système postal. Les Instructions techniques exigent que l'autorité de l'aviation civile compétente évalue les procédures en collaboration avec l'opérateur désigné.

Le supplément aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (doc. 9284) apporte des conseils aux pays pour l'évaluation des procédures de contrôle de l'insertion de marchandises dangereuses des opérateurs désignés. Ces conseils aident les opérateurs désignés à travailler efficacement avec l'autorité de l'aviation civile compétente. Les points ci-dessous, présentés dans le document susmentionné, doivent faire partie des procédures des opérateurs désignés pour le contrôle de l'insertion de marchandises dangereuses dans le transport aérien.

Les opérateurs désignés doivent se conformer aux conseils de l'UPU en ce qui concerne les aspects ci-après de l'admission du courrier:

- Nature des marchandises.
- Marchandises dangereuses cachées.
- Contrats avec clauses.
- Embargos.
- Restrictions douanières.
- Protocole de Kyoto.

Méthodes pour informer la clientèle des postes des marchandises admissibles dans le courrier au niveau des points d'admission (p. ex. boîtes aux lettres situées dans la rue, bureaux de poste, agences, sites Web)

Les opérateurs désignés doivent disposer de mesures destinées à informer le public des réglementations applicables aux envois, notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses admissibles ou non dans le courrier. Ces informations doivent être rendues disponibles dans tous les lieux de dépôt du courrier (bureaux de poste, boîtes aux lettres dans la rue/de collecte, unités postales contractuelles). Elles doivent être mises à disposition de la clientèle même pour les opérateurs désignés n'admettant pas de marchandises dangereuses dans leur courrier. Des exemples sont donnés dans le présent document. Ils proviennent de différentes postes et doivent être adaptés aux réglementations postales et aux législations nationales applicables dans chaque cas.

Exemples:

- Affiches d'avertissement sur les marchandises dangereuses admises dans le courrier au niveau des installations postales (bureaux officiels et sous-traitants).
- Informations à la clientèle apportées par les représentants postaux.
- Informations d'avertissement à la clientèle disponibles sur les sites Web des opérateurs désignés.
- Autres informations à la clientèle, telles que des avertissements et des renseignements par courrier.

Keep me safe to get me there faster



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

These include explosives such as fireworks and gunpowder, aerosol spray cans and other compressed gases, lighter fluids, 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/keepmesafe or contact your Post or Customs.



Keep me safe to get me there faster

Your Post is committed to providing quality services 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

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

Dangerous goods prohibited in international mail



Class 1 Explosives

- Fireworks
- Firecrackers
- Ammunition
- Gunpowder
- Flares

Class 2 Compressed Gases

- Propane tanks
- Diving tanks
- Aerosol spray cans
- Butane gas
- Fire extinguishers

Class 3 Flammable Liquids

- Lighters
- Lighter fuels
- 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

- Pot chemicals
- Hydrogen Peroxide
- Beach

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

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	Football 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, aerosols 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.

Les affiches «L'avez-vous déclaré?» doivent également être affichées au niveau des guichets et des points d'admission.



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 white and substance which are flammable, corrosive, toxic, oxidizing, explosive, infectious, compressed gases, dangerous when wet, aquatic toxicity, combustible, self-heating, organic peroxide, dangerous to the environment and other regulated materials.

Méthodes pour informer la clientèle commerciale des restrictions et des réglementations relatives aux marchandises dangereuses

Les opérateurs désignés doivent pouvoir démontrer la manière dont ils transmettent à leur clientèle les informations relatives aux marchandises dangereuses dans le courrier. Ces informations peuvent être communiquées par l'entremise de leur site Web, par courrier électronique, dans des communications par courrier ou des annonces dans des publications externes, ou encore directement par les gestionnaires de comptes de clients des opérateurs désignés.

Exemples de mesures conformes aux exigences:

- Distribution périodique à la clientèle de livrets ou de brochures sur les marchandises dangereuses.
- Efforts continus de formation de la clientèle visant à l'informer des marchandises dangereuses admissibles ou interdites dans le courrier.
- Information sur les pénalités pour les clients commerciaux qui expédient à tort des marchandises dangereuses.
- Introduction dans les contrats destinés aux clients commerciaux de clauses relatives aux marchandises dangereuses interdites dans le courrier.

Les gestionnaires de comptes de clients des opérateurs désignés doivent renseigner les clients commerciaux sur ce qui peut et ne peut pas être expédié dans le courrier international. Les renseignements transmis aux clients commerciaux doivent faire référence aux sections applicables des exigences ou des réglementations de l'opérateur désigné en matière de courrier. Ces renseignements peuvent également orienter les clients vers d'autres documents faisant spécifiquement référence aux marchandises dangereuses et aux objets interdits. Ces documents doivent être régulièrement actualisés par l'opérateur désigné afin de refléter la réglementation en vigueur.

Exemple de texte contractuel

Admissibilité dans le courrier et importation

Tous les envois expédiés aux termes du présent Accord doivent répondre aux critères en matière d'admissibilité dans le courrier de l'opérateur désigné comme prévu dans les réglementations de ce dernier et sont soumis aux restrictions du pays de destination en matière d'importation. Les expéditeurs sont seuls responsables du respect des réglementations applicables à l'importation des produits expédiés dans le cadre du présent Accord.

Conformité

1. Les expéditeurs doivent se conformer à tous les décrets, réglementations, règles et autres lois applicables.
2. Tous les envois expédiés dans le cadre du présent Accord doivent respecter les critères d'admissibilité dans le courrier de l'opérateur désigné et sont soumis aux restrictions du pays de destination en matière d'importation. Les expéditeurs sont seuls responsables du respect des réglementations applicables à l'importation des produits expédiés dans le cadre du présent Accord.
3. Les expéditeurs doivent fournir tous les documents nécessaires, y compris les données électroniques, relatifs à chaque expédition, sous la forme et dans les délais indiqués par les opérateurs désignés, les organismes douaniers, les autorités nationales de l'aviation civile, les gouvernements des pays de destination ou toute autre autorité compétente. Les expéditeurs comprennent en outre que tout manquement à l'obligation de transmettre ces documents nécessaires peut entraîner le refus des envois au point d'admission, des délais dans leur traitement, la saisie par les autorités ou le retour du courrier à l'expéditeur.
4. Les expéditeurs doivent respecter tout règlement ou décret émis par les opérateurs désignés, les organismes douaniers, les autorités de l'aviation civile concernées, les gouvernements des pays de destination ou autres services gouvernementaux ayant compétence sur les questions relatives au courrier, de manière à faciliter le traitement du courrier en douane conformément aux exigences formulées par les autorités précitées.
5. Il peut être mis fin immédiatement au présent Accord en cas de manquement de l'expéditeur à respecter tout décret, réglementation, règle ou autre loi applicable.

Exemples de mesures conformes aux exigences:

- Inclusion de texte contractuel standard dans tous les contrats commerciaux.
- Distribution périodique à la clientèle de livrets ou de brochures sur les marchandises dangereuses.
- Efforts continus de formation de la clientèle visant à l'informer des marchandises dangereuses admissibles ou interdites dans le courrier.
- Prévision dans les contrats de pénalités pour les clients commerciaux expédiant à tort des marchandises dangereuses.

Procédures pour le traitement des colis refusés au transport

Les opérateurs désignés doivent disposer de procédures opérationnelles standard écrites pour le traitement des colis refusés au transport aérien. Ces procédures peuvent être déjà intégrées aux procédures de sûreté et de sécurité existantes, par exemple en ce qui concerne le marquage «Pas pour le transport aérien» pour les envois ne pouvant pas être transportés par avion, mais pouvant être pris en charge dans d'autres moyens de transport. Il est important que les employés soient informés des procédures de sûreté et de sécurité. Différents modes de communication peuvent être employés, tels que des formations formelles, des réunions d'information des équipes, des instructions orales et écrites, ou encore des brochures. Le niveau d'information/de formation requis dépend des risques susceptibles d'être rencontrés sur le lieu de travail.

Procédures d'urgence

Les opérateurs désignés doivent disposer de procédures opérationnelles standard d'urgence pour la réponse d'urgence aux incidents et aux accidents impliquant des marchandises dangereuses, déclarées ou non déclarées. Ces procédures peuvent être déjà intégrées aux procédures de sûreté et de sécurité existantes, par exemple en ce qui concerne le traitement des colis présentant des fuites de substances inconnues comme des déversements de produits dangereux. Il est important que les employés soient informés des procédures de sûreté et de sécurité. Différents modes de communication peuvent être employés, tels que des formations formelles, des réunions d'information des équipes, des instructions orales et écrites, ou encore des brochures. Le niveau d'information/de formation requis dépend des risques susceptibles d'être rencontrés sur le lieu de travail.

Conservation des documents

Les opérateurs désignés doivent disposer d'une politique écrite en matière de conservation des documents relatifs aux marchandises dangereuses. Selon les dispositions des Instructions techniques, tout document requis pour le transport aérien de marchandises dangereuses doit être conservé pendant une durée minimale de trois mois après le vol sur lequel lesdites marchandises dangereuses ont été transportées.

6° Opérations sur l'aire de trafic et remise du courrier

Si les installations de l'opérateur désigné (côté ville) ne sont pas automatisées et que le personnel de l'opérateur désigné doit transporter le courrier-avion en véhicule motorisé vers le côté piste, le personnel en question doit être formé à la conduite sécurisée de ces véhicules. Lors de la conduite, le personnel de l'opérateur désigné doit assurer la stabilité du chargement et avoir une visibilité totale conformément aux instructions de l'entreprise en matière de santé et de sécurité au travail. Lorsque le courrier-avion est remis au personnel de l'aire de trafic, un dernier contrôle de sécurité doit être effectué conformément à la politique de l'entreprise. Tout incident, accident ou dommage doit être immédiatement signalé conformément aux plans d'urgence en place.

La coordination de la remise du courrier-avion au niveau de l'appareil doit être organisée et approuvée par les services de chargement du transporteur. Le personnel de l'opérateur désigné doit être formé sur la façon de conduire en toute sécurité sur l'aire de trafic. Cela comprend la connaissance des zones de danger (souffle et aspiration), des déplacements (et aires de stationnement) des véhicules autour des aéronefs, ainsi que de la manière d'approcher un aéronef en stationnement. Il incombe également au personnel de l'opérateur désigné d'avoir connaissance de la présence de corps étrangers et de débris et d'agir de manière sûre et responsable. Tout incident, accident ou dommage doit être immédiatement signalé conformément aux plans d'urgence en place.

G. *Rôle de l'autorité nationale de l'aviation*

- L'IATA recommande que les régulateurs assurent une harmonisation et une normalisation fortes des programmes de supervision afin d'appuyer toutes les parties prenantes et de collaborer avec elles sur les questions relatives aux exigences en matière de sécurité.
- Les autorités nationales de l'aviation doivent concevoir et effectuer régulièrement des audits, compiler les rapports reçus par les compagnies aériennes et prendre des mesures lorsque des marchandises dangereuses ou d'autres objets interdits sont détectés dans le courrier-avion.
- L'UPU doit continuer d'encourager la conformité avec les normes minimales requises en matière de sécurité décrites dans les normes S58 et S59 de l'UPU en réalisant des contrôles mutuels structurés et en compilant les rapports d'incidents reçus par les opérateurs désignés.
- En ce qui concerne le chapitre 15 de l'annexe 6 à la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI, qui précise que «l'État de l'opérateur veillera à ce que ce dernier mette en place une politique et des procédures à cette fin, ce qui comprend la réalisation d'une évaluation spécifique des risques pour le transport d'envois dans le compartiment de fret», le terme «envois» doit être compris comme incluant le courrier et l'évaluation des risques doit porter sur l'ensemble de la chaîne logistique pour les envois devant être transportés. Dans ce cadre, l'IATA recommande une entière transparence sur les processus en matière de sûreté et de sécurité en place dans les installations des opérateurs désignés, ce qui permettra aux compagnies aériennes d'évaluer les risques par elles-mêmes et de se conformer aux exigences de l'OACI. Les compagnies aériennes sont au fait des difficultés auxquelles est confronté le secteur postal et sont disposées à aider à fluidifier ce processus en réalisant leurs propres audits sur demande.
- Les compagnies aériennes et les opérateurs désignés sont incités à collaborer étroitement avec l'autorité nationale de l'aviation de leur pays afin d'élaborer un programme de sécurité conjoint définissant clairement les rôles et les responsabilités des parties et les informations à communiquer à la clientèle et au personnel.
- Des campagnes de sécurité doivent être menées régulièrement par les différentes parties prenantes afin d'encourager les clients (commerçants en ligne) à participer à des programmes de sécurité conjoints et de les sensibiliser à leur incidence sur la chaîne logistique du fret aérien, la sécurité étant l'affaire de tous.
- Toutes les parties prenantes doivent travailler conjointement pour investir dans les technologies d'inspection adéquates, non seulement pour assurer la sûreté et la sécurité des passagers, du personnel, des aéronefs et du courrier à transporter, mais également pour permettre le développement sûr du commerce et faciliter le commerce transfrontalier.

Suivi des accidents et incidents impliquant des marchandises dangereuses et signalement aux autorités de l'aviation civile ou autres autorités nationales

La lettre 4293(DOT.PSP)1013 du 11 février 2013 de l'UPU présentait un processus pour le signalement des accidents et incidents impliquant des marchandises dangereuses à l'UPU, qui serait ensuite chargée de les communiquer à l'OACI. Les autorités nationales de l'aviation et autres autorités nationales peuvent également disposer de procédures de notification de ces incidents à l'échelle nationale.

Compte rendu aux autorités de l'aviation civile des cas de marchandises dangereuses cachées et non déclarées

La lettre 4293(DOT.PSP)1013 du 11 février 2013 de l'UPU présentait un processus pour le signalement de la découverte de marchandises dangereuses cachées et non déclarées à l'UPU, qui serait ensuite chargée de les communiquer à l'OACI. Les autorités nationales de l'aviation et autres autorités nationales peuvent également disposer de procédures pour le signalement de la découverte de marchandises dangereuses cachées et non déclarées à l'échelle nationale.

IV. Conclusion

Chaque opérateur désigné devrait se réunir avec l'autorité nationale de l'aviation de son pays le plus tôt possible de manière à expliquer les opérations et le modèle d'activité de son organisation postale. Les deux parties peuvent ensuite prendre en considération ces renseignements lors des discussions portant sur les formations en matière de marchandises dangereuses et sur les procédures de prévention de l'insertion de marchandises

dangereuses dans le courrier et dans le transport aérien, en mettant la priorité sur la sûreté. Des efforts doivent être réalisés afin de renforcer les relations avec les compagnies aériennes transportant du courrier pour les opérateurs désignés et de mieux comprendre comment travailler de manière optimale pour assurer la sécurité sur le terrain d'aviation et en dehors de ce dernier. Il est important de rappeler que tous les opérateurs désignés, qu'ils acceptent ou non le transport d'équipements dotés de batteries au lithium ou d'autres marchandises admissibles selon les termes de l'article 19-003 du Règlement de la Convention, doivent disposer de procédures de contrôle de l'insertion de marchandises dangereuses dans leur réseau postal de manière à garantir la sécurité et la sûreté du courrier.

Termes et définitions

Opérateur désigné: toute entité gouvernementale ou non gouvernementale désignée officiellement par le Pays-membre pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations y relatives découlant des Actes de l'Union postale universelle sur son territoire.

Courrier: expéditions de correspondance et d'autres envois remis aux services postaux aux fins de leur distribution conformément aux règles de l'UPU.

Inspection: examen du courrier par des moyens techniques ou autres moyens non intrusifs afin d'identifier ou de déceler des explosifs.

Références

Les documents répertoriés ci-après sont indispensables à l'application du présent document. Pour les références datées ou celles présentant un numéro de version, seule l'édition citée s'applique. Pour les références non datées et sans numéro de version, la dernière édition du document de référence s'applique (y compris les éventuels amendements).

OACI, Annexe 18 à la Convention relative à l'aviation civile internationale: Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

OACI, Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284).

IATA, Réglementation pour le transport des marchandises dangereuses.

Lien vers les normes de l'IATA.

UPU, norme S58 (Normes de sécurité postale – Mesures de sécurité générales).

UPU, norme S59 (Sécurité postale – Sûreté des bureaux d'échange et du courrier-avion international), établissant les exigences minimales pour la sécurisation des opérations de transport du courrier-avion international.

OACI, Annexe 17 à la Convention relative à l'aviation civile internationale: Sûreté – Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

Remarque 1 – Les annexes 1 à 18 de la Convention relative à l'aviation civile internationale sont disponibles à l'adresse https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_fr.pdf.

OACI, Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 – Diffusion restreinte).

Remarque 2 – Les demandes de copies du Document 8973 doivent être adressées directement au groupe de la vente des documents de l'OACI (sales@icao.int). La diffusion du Document 8973 est limitée aux entités et aux personnes autorisées.