

Directrices IATA–UPU sobre la seguridad del correo – Recomendaciones para los operadores designados

Índice	Página
I. Introducción	3
A. Contexto	3
B. Antecedentes	3
C. Llamado a la acción	4
II. Programas para la seguridad del correo	4
III. Recomendaciones	6
D. Capacitación	6
E. Seguridad de la cadena logística	7
F. Seguridad de las operaciones en el sector de tierra y en el sector de pista	8
G. Papel de la autoridad nacional de aviación	13
IV. Conclusión	14
Términos y definiciones	14
Referencias	14

I. Introducción

A. Contexto

En el correo-avión se siguen produciendo incidentes relacionados con las pilas y baterías de litio, ya que en este correo se detectan, a pesar de estar prohibidas, muchas de estas baterías. Esto despierta una gran preocupación en materia de seguridad, dado que las baterías de ión litio expedidas aisladamente (UN3480 y UN3090) están prohibidas como carga en los aviones de pasajeros y que en estos aviones se transportan grandes volúmenes de correo internacional. Los transportistas también se enfrentan a problemas de seguridad relacionados con otros tipos de mercaderías peligrosas que se encuentran en el correo, a situaciones derivadas de movimientos mixtos o a otros fenómenos similares.

No es de extrañar que en el correo-avión se produzcan incidentes relacionados con las baterías de litio, habida cuenta del gran número de productos de este tipo comercializados en las plataformas de comercio electrónico. Las baterías de litio se han vuelto omnipresentes en la sociedad: la mayoría de los habitantes del planeta posee teléfonos móviles u otros aparatos electrónicos personales, y estos teléfonos y dispositivos electrónicos similares se alimentan generalmente con baterías de litio.

A esta amenaza se agrega el hecho de que las capacidades de estas baterías aumentan constantemente para alimentar dispositivos cada vez más grandes. Estas baterías superan a menudo el umbral de 100 vatios-hora, lo que las coloca en la categoría de baterías totalmente reguladas. Además, la demanda cada vez mayor de baterías de bajo coste promueve la fabricación de baterías de litio falsificadas y de baja calidad. Dado que estas baterías están destinadas a productos de consumo comunes, los expedidores muchas veces no están al tanto de las disposiciones legales aplicables al diseño, la fabricación y el transporte de las baterías de litio y de los riesgos que representan las baterías de litio de mala calidad. Por lo tanto, no es de extrañar que estos objetos estén presentes habitualmente en la cadena logística postal, donde constituyen mercaderías peligrosas no declaradas.

B. Antecedentes

En 2011, la Unión Postal Universal modificó las disposiciones del Convenio de la UPU para permitir expresamente que los operadores designados acepten en el correo internacional los dispositivos electrónicos portátiles con baterías de litio instaladas, tales como los teléfonos móviles, las tabletas y los ordenadores portátiles. El objetivo de estas modificaciones es que los operadores designados puedan atender mejor a sus clientes particulares y comerciales, de acuerdo con el mandato del Convenio de la UPU que establece la prestación de servicios postales universales y asequibles. En la 23ª reunión del Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), realizada en octubre de 2011, la UPU presentó una propuesta de modificación de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Instrucciones Técnicas) a fin de incorporar en ellas los cambios introducidos en el Convenio de la UPU. Esta modificación permitiría la aceptación en el correo-avión internacional de equipos que contengan baterías de litio. Tras un examen por un grupo de trabajo conjunto integrado por miembros de la UPU y del Grupo de expertos sobre mercancías peligrosas de la OACI, se decidió permitir que los operadores designados acepten en el correo-avión internacional las baterías de litio instaladas en los equipos, siempre que esos operadores designados estén expresamente autorizados por la autoridad de aviación civil de su país. Los requisitos para la aceptación establecen que las baterías de litio autorizadas deben estar instaladas en el equipo que alimentan y que se admitirán por envío postal no más de dos baterías (o cuatro pilas). La energía nominal máxima en vatios-hora o la cantidad máxima de metal litio aceptada también será establecida por la reglamentación de la OACI.

Las Instrucciones Técnicas que entraron en vigor el 1º de enero de 2013 introdujeron modificaciones que establecen que los procedimientos de los operadores designados para controlar la inclusión de mercaderías peligrosas en el correo-avión están sujetos al examen y la aprobación de la autoridad nacional de aviación civil del país donde se aceptan los envíos postales.

El Grupo de Expertos sobre mercancías peligrosas de la OACI puso en práctica todas estas exigencias con el fin de mejorar la seguridad del correo-avión, habida cuenta del uso cada vez mayor del Correo por los comerciantes en línea y, por consiguiente, del aumento del riesgo de que se introduzcan mercaderías peligrosas en el correo internacional, a pesar de estar prohibidas en general.

Desde la entrada en vigor de estas disposiciones, se supone que el personal competente de todos los operadores designados recibió una capacitación adecuada sobre las mercaderías peligrosas y que las autoridades nacionales de aviación examinaron y aprobaron los procedimientos y la capacitación en la materia. El hecho de que solo 32 operadores designados de 192 estén autorizados para aceptar baterías de litio instaladas en equipos no significa que los operadores designados restantes no cumplan con las disposiciones pertinentes. Muchos Correos han tomado la decisión de no solicitar la aprobación para aceptar las baterías de litio porque optaron por no autorizar este tipo de baterías en sus operaciones.

C. *Llamado a la acción*

El Consejo de administradores de la IATA encargó a esta organización la tarea de mejorar la seguridad en el ámbito específico del correo-avión y elaborar directrices sólidas, aprobadas por la UPU, a fin de resolver conjuntamente los problemas y mejorar los procesos destinados a impedir la introducción de mercaderías peligrosas, en especial las baterías de litio y otros objetos prohibidos, en el correo. El resultado esperado no es modificar la reglamentación, sino asegurarse de que se aplica correctamente y que se cumple.

II. **Programas para la seguridad del correo**

Desde hace muchos años, la IATA elabora y publica directrices para la aceptación y el transporte de las mercaderías peligrosas en su Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas (DGR). La DGR comprende todas las Instrucciones Técnicas de la OACI, que constituyen el instrumento jurídico para el transporte de mercaderías peligrosas por vía aérea, así como otras exigencias operativas establecidas por las compañías aéreas miembros de la IATA.

Los diferentes actores de la cadena logística de la carga aérea deben, de acuerdo con las exigencias formuladas por su autoridad nacional de aviación, recibir capacitación sobre las mercaderías peligrosas para aceptar y manipular estas mercaderías y otros objetos prohibidos, incluidas las baterías de litio.

En el sector tradicional de la carga aérea, un expedidor (remitente) debe estar capacitado para clasificar, embalar, rotular, etiquetar y documentar correctamente las mercaderías peligrosas. El personal de los agentes de carga debe estar capacitado para identificar los objetos prohibidos a fin de impedir la introducción de mercaderías peligrosas no declaradas en el transporte aéreo. El personal de las compañías aéreas y sus agentes de manipulación externos contratados también deben estar capacitados para identificar las mercaderías peligrosas ocultas a fin de impedir la introducción de mercaderías peligrosas no declaradas en el transporte aéreo. Además, el personal debe estar capacitado para verificar que las mercaderías peligrosas declaradas estén embaladas, rotuladas, etiquetadas y documentadas de acuerdo con la Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas.

La UPU también asesora desde hace tiempo a los operadores designados sobre las cuestiones relacionadas con las mercaderías peligrosas. La reglamentación relativa a las mercaderías peligrosas que están sujetas a restricciones en el correo internacional figura en el Reglamento del Convenio de la UPU (<https://www.upu.int/UPU/media/upu/files/UPU/aboutUpu/acts/manualsInThreeVolumes/actInThreeVolumesManualOfConventionMaj1Fr.pdf>).

El artículo 19-001 del Reglamento del Convenio de la UPU enumera las mercaderías peligrosas admitidas en forma excepcional:

- Clase 7: materias radiactivas.
- Clase 6.2: materias infecciosas.
- Clase 9: pilas de metal litio y baterías de ión litio contenidas en un equipo.

Las mercaderías peligrosas admitidas en forma excepcional en estas tres clases deben cumplir con los límites específicos y las instrucciones de embalaje que figuran en las Instrucciones Técnicas de la OACI y los Manuales de la UPU. En el Reglamento del Convenio de la UPU, el artículo 19-002 (Control de la introducción de mercaderías peligrosas) establece: «Cada operador designado deberá establecer procedimientos y programas de capacitación a fin de controlar la introducción en sus servicios postales de mercaderías peligrosas admisibles, de conformidad con las reglas y los reglamentos nacionales e internacionales». La UPU elaboró materiales de comunicación, de acuerdo con las Instrucciones Técnicas,

con el fin de ayudar a los operadores designados en sus actividades de capacitación y concientización de los empleados y expedidores. Estos materiales de comunicación incluyen carteles, folletos y videos elaborados en colaboración con la OACI, la IATA y la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

En la cadena logística tradicional del correo-aviación, el expedidor (remitente) es una persona física que deposita correo en una oficina de Correos o una empresa (p. ej., un comerciante en línea) que confía a un operador designado la recogida y el tratamiento de su correo. Los distintos expedidores deben rellenar por vía electrónica o de forma manuscrita un documento de declaración de aduana (fórmula CN 22 o CN 23 de la UPU) a fin de declarar la naturaleza de las mercaderías. El personal de la oficina de Correos o los sistemas electrónicos no deben aceptar descripciones genéricas (p. ej., «regalo») que no permitan identificar el contenido.

Ejemplos de fórmulas CN 22 y CN 23 de la UPU

CUSTOMS DECLARATION CN 23

From: (1) Name: **Irene Sánchez** (+1) Business: **Tabermar S.A.** (2) Street: **Escrina, 17** Tel. No: **+34 91 582 33 64** Postcode: **28012** City: **Madrid** Country: **Spain**

To: (3) Name: **John Smith** (4) Business: **Mail Imports** Street: **100 Paradiseway** Tel. No: **+1 824 734 3724** Postcode: **12344-5678** City: **Stampsville** Country: **USA**

CP34567890ES
1 declaration per item (5)

Quantity (1)	Net weight in kg (2)	Value (3)	HS tariff number (4)	Country of origin of goods (5)
3	1.50	240	620131	HK
5	0.25	60	620711	HK
5	0.1	60	85243	HK
(6) Net gross weight in kg (2)		Net value (3)	Post charges/Fees (3): SECURE FEE	
2.00		360	GB 37,22 + 4,00	

CUSTOMS DECLARATION CN 22

Designated operator: []
 Gift
 Documents
 Sale of goods
 Commercial sample
 Returned goods
 Other (please specify):
 Quantity and detailed description of contents (1):
 Net weight (2):
 Net value (3):
 In 10 kg (4):
 Country of origin (5):
 Total weight in kg (6):
 Total value (7):

I, the undersigned, whose name and address are given on the form, certify that the particulars given in this customs declaration are correct and that this form does not contain any dangerous articles or articles prohibited by legislation or by postal or customs regulations. Date and sender's signature (1): **24/08/2017 Irene Sánchez**

Size 74 x 105 mm, white or green.

El personal de ventanilla del operador designado debe estar capacitado para formular preguntas y sensibilizar a los clientes sobre el impacto de la introducción de mercaderías peligrosas en el correo. Para las empresas, el contrato con el operador designado debe contener una cláusula que establezca que las mercaderías peligrosas no deben ser incluidas en el correo que debe ser transportado por vía aérea (salvo si la DGR y las Instrucciones Técnicas lo autorizan expresamente). El personal de ventas y del servicio a la clientela del operador designado debe estar capacitado para concientizar al público y detectar cualquier aspecto de la actividad de la empresa que pueda indicar la eventual inclusión de mercaderías peligrosas en el correo.

La autoridad nacional de aviación es responsable del control de los programas de capacitación y de los procedimientos instaurados para los operadores designados. Esta autoridad también debe realizar auditorías para verificar la capacitación sobre mercaderías peligrosas impartida a los empleados de los operadores designados, sus conocimientos y el cumplimiento de los procedimientos documentados en la materia. La autoridad nacional de aviación también debe efectuar el seguimiento en caso de incidentes relacionados con las mercaderías peligrosas o de repeticiones de incidentes en lugares precisos y para determinadas empresas. Sin embargo, se han observado diferencias en la aplicación de estas exigencias por las autoridades nacionales de aviación, así como en la aplicación de sanciones o de medidas contra personas o empresas que intentan enviar mercaderías peligrosas a través del correo.

Una vez que el correo que debe ser transportado por vía aérea es aceptado por la oficina de Correos, el control de las mercaderías peligrosas (p. ej., baterías de litio, aerosoles, líquidos inflamables, productos corrosivos) y otros objetos prohibidos difiere de un país a otro. En algunos países, el operador designado realiza sus propios controles para cumplir con las exigencias reglamentarias en materia de encomiendas con explosivos. Los programas de capacitación y de inspección de seguridad requeridos para estas actividades, que a veces pueden ser tercerizadas, también deben ser aprobados por la autoridad nacional de aviación, que está encargada de validar estos programas y de adoptar todas las medidas necesarias. El alcance de la inspección de las mercaderías peligrosas varía de un país a otro. Corresponde a cada

- La capacitación debe abarcar procedimientos de aceptación claros y conformes a la DGR (en especial al capítulo sobre las mercaderías peligrosas ocultas) y explicar las medidas que deben adoptarse en caso de que se detecten mercaderías peligrosas en el correo. Deben incluirse los principios relativos a los procedimientos de resolución de alertas establecidos por la IATA (AHM 350) y la UPU, disponibles en línea (<https://www.upu.int/fr/Solutions-postales/Programmes-et-services/Chaîne-logistique-postale/Sécurité>).
- La capacitación debe abarcar los procedimientos de intervención en caso de correo de alto riesgo y de encomiendas sospechosas y, dado el caso, los procedimientos de evacuación o de refugio.
- Los comerciantes en línea y otros actores del comercio electrónico (incluidas las plataformas de comercio electrónico) deben participar en programas conjuntos con la UPU y la IATA de concientización sobre el impacto de las mercaderías peligrosas incluidas en el correo.

E. Seguridad de la cadena logística

1º Programa de seguridad

La IATA y la UPU exhortan encarecidamente a sus miembros a colaborar con sus reguladores y con los actores de su sector para promover el concepto de seguridad de la cadena logística, que consiste en asegurar la carga y el correo en las etapas previas de la cadena logística y garantizar su integridad hasta el punto de embarque en el avión. El aumento de los controles a lo largo de todo el proceso, desde la aceptación hasta la distribución, permite asegurar la trazabilidad hasta el punto de origen en caso de incidente relativo a la seguridad. Por consiguiente, la organización de actividades de capacitación, la elaboración de procedimientos, la incorporación de medidas adicionales con el paso del tiempo y la realización de auditorías constituyen etapas naturales para lograr un entorno seguro en el plano mundial.

La IATA recomienda que, en virtud de las autorizaciones y los contratos otorgados por las autoridades competentes y las organizaciones de clientes, los agentes deban obtener una certificación de seguridad como agente acreditado por la autoridad nacional de aviación competente. Esto incluye la elaboración, la implementación y el mantenimiento de medidas de seguridad adecuadas para proteger la carga y el correo contra cualquier manipulación ilícita. Un agente acreditado es una entidad que trabaja con un transportista aéreo y efectúa controles de seguridad que son aceptados o exigidos por la autoridad responsable de la carga o del correo.

La UPU anima a los operadores designados a solicitar y obtener estas certificaciones en materia de seguridad adoptando las normas de seguridad S58 y S59 en el marco de un control mutuo estructurado.

La propuesta de valor de una cadena logística segura refuerza la seguridad nacional impidiendo cualquier manipulación ilícita. Esta cadena es ventajosa desde el punto de vista económico para el país (p. ej., ahorro de costes y de tiempo, creación de empleos, ingresos tributarios, normalización de los sistemas de seguridad) y mejora la eficacia de las operaciones gracias a una posible disminución de las inspecciones aduaneras y los gastos de investigación, los plazos de tránsito, los robos y las pérdidas, así como de los problemas relacionados con las transferencias de correo y las unidades de carga (ULD).

El programa de seguridad debe incluir los siguientes elementos:

- a) Elaboración, implementación, mantenimiento y revisión de un programa de seguridad que detalle las medidas y los procedimientos de seguridad requeridos para las actividades del operador designado (incluidos los relativos a la seguridad de la carga aérea y del correo-avión); definición y distribución de las tareas para la implementación del programa de seguridad y nombramiento de un jefe de seguridad encargado de coordinar la ejecución de este programa.
- b) Puesta a disposición de los socios comerciales correspondientes de un ejemplar electrónico o un ejemplar en papel de los capítulos aplicables del programa de seguridad, así como de otra información y directrices pertinentes, para que puedan cumplir con las exigencias del programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC); elaboración y actualización de las notas de procedimiento para todas las funciones de seguridad a fin de cumplir con el PNSAC, en especial con las medidas relativas a la seguridad del correo-avión (p. ej., recepción/transferencia segura de la carga proveniente de/destinada a los transportistas/operadores de terminales de carga y de correo, mantenimiento de los registros de movimientos, aplicación de los controles de seguridad del correo, capacitación y registros de seguridad, verificación de la integridad de la cadena (incluida la verificación de la información en la declaración sobre la seguridad de los envíos), protección de la carga y notificación de incidentes, investigación y gestión).

- c) Suministro de la infraestructura, los recursos y las instalaciones necesarias para la implementación del programa de seguridad y realización de actividades de control de calidad a fin de corregir las irregularidades.
- d) Inclusión de exigencias en materia de seguridad del correo en el diseño y la construcción de nuevas infraestructuras.
- e) Reevaluación del programa de seguridad y los procedimientos pertinentes tras un incidente o accidente y adopción de las medidas correctivas apropiadas, elaboración de procedimientos de emergencia para gestionar las cuestiones de seguridad u otras emergencias y para reaccionar frente a estas situaciones y mantener un nivel adecuado de seguridad del correo acorde con la amenaza.

2º *Tecnologías de inspección*

- a) La IATA recomienda la armonización (mundial) de los métodos de inspección, las exigencias y la certificación de los equipos de inspección.
- b) El sector del correo-avión debe estar en condiciones de inspeccionar las mercaderías de todos los tipos y tamaños, con excepción de los envíos exentos,¹ encomienda por encomienda a fin de evitar los grupos de paquetes durante la inspección de los envases de correo, utilizando un equipo automatizado con el objeto de reducir el riesgo de error humano y la necesidad de recurrir a prácticas intrusivas. El equipo debe poder detectar las mercaderías peligrosas con un bajo porcentaje de falsos positivos a fin de limitar los riesgos para la seguridad de los pasajeros, de la tripulación y del avión. La tecnología también debe poder ser certificada fácilmente desde el punto de vista reglamentario.
- c) Cabe señalar que la seguridad aérea generalmente es competencia de varias autoridades diferentes, pero puede ser responsabilidad de la autoridad nacional de aviación. En el marco de esta responsabilidad, las autoridades nacionales de aviación deben gestionar los programas de cumplimiento aplicables al correo. La inspección del correo al principio de la cadena logística no impide ni detecta la falsificación o el sabotaje en los puntos vulnerables más cercanos al transporte aéreo. Para impedir los incidentes que implican amenazas internas en zonas restringidas del transporte aéreo, sería ideal que el correo sea inspeccionado lo más cerca posible del lugar donde se carga el avión. Cuando esto es impracticable, la única alternativa viable consiste en inspeccionar el correo al principio de la cadena logística.

F. *Seguridad de las operaciones en el sector de tierra y en el sector de pista*

Los operadores designados deben comprender su impacto precoz en la cadena logística segura de la carga aérea. Deben realizarse esfuerzos para capacitar al personal a fin de concientizarlo con respecto a la seguridad y a la implementación de programas de seguridad, haciendo especial énfasis en el tratamiento del correo-avión.

3º *Preparación de las expediciones*

Debido a la naturaleza de las expediciones postales, cuyas cadenas de producción aceptan el correo hasta el último minuto, debe prestarse especial atención a la manipulación segura durante el proceso de aceptación para identificar las mercaderías peligrosas y otros objetos prohibidos. Además, los procedimientos de manipulación deben ser monitorizados para impedir incidentes y accidentes. Los daños u otras anomalías deben ser señalados de acuerdo con los protocolos establecidos y las exigencias de la autoridad nacional de aviación competente.

¹ Como se señala en la norma S59 de la UPU, en el § 5.2, en relación con los envíos exentos de inspección: «Cuando se expidan envíos de correspondencia internacionales (hasta 500 g), el OD podrá no realizar un control adicional si cumple con las medidas establecidas en su legislación nacional y en la norma S58 de la UPU. Podrá existir otra reglamentación nacional y/o internacional aplicable que defina umbrales de exención diferentes. Las exenciones que se apliquen deberán estar de acuerdo con la legislación o reglamentación nacional correspondiente. Los Países miembros de la UPU podrán acordar que se permitan exenciones de control o la aplicación de medidas de seguridad alternativas debido a la naturaleza especial de algunos tipos de correo. Estas exenciones deberán ser definidas con claridad por el PNSAC del País miembro de la UPU correspondiente.»

4º Seguridad de la unidad de carga

- a) Cuando el correo-avión es cargado en unidades de carga por el personal de los operadores designados para ser almacenado/reubicado/transferido y entregado al personal de pista fuera de los locales del operador designado, o entregado directamente en el avión para su embarque, deben tenerse en cuenta las exigencias generales de seguridad durante el desplazamiento de las unidades de carga.
- b) El personal del operador designado que manipula las unidades de carga debe estar capacitado para evaluar su estado de funcionamiento, ya que estas son parte integrante de un avión y si tienen defectos pueden causar graves incidentes o accidentes durante el tratamiento en tierra o cuando el avión está en el aire.
- c) Cuando el correo-avión es descargado de la unidad, hay que prestar especial atención al modo en que se almacenan las unidades vacías. Deben preverse zonas de seguridad específicas para almacenar las unidades de carga, ya que estas no deben ser colocadas en el suelo.
- d) Todas las partes interesadas deben respetar los principios de seguridad para la formación y el cierre de los despachos y expediciones que deben ser cargados en las unidades de carga.

5º Aceptación por los operadores designados

Todos los operadores designados deben contar con procedimientos para el control de la introducción de mercaderías peligrosas en el sistema postal y en el transporte aéreo. Incluso si un operador optara por no aceptar las mercaderías peligrosas admitidas en el correo internacional, ese operador deberá haber implementado procedimientos para impedir la introducción de mercaderías peligrosas no declaradas u ocultas en el sistema postal. Las Instrucciones Técnicas exigen que la autoridad de aviación civil competente evalúe los procedimientos en colaboración con el operador designado.

El suplemento de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (doc. 9284) brinda asesoramiento a los países para la evaluación de los procedimientos de control de la introducción de mercaderías peligrosas de los operadores designados. Este asesoramiento ayuda a los operadores designados a trabajar eficazmente con la autoridad de aviación civil competente. Los puntos que figuran a continuación, que se presentan en el documento antes mencionado, deben formar parte de los procedimientos de los operadores designados para el control de la introducción de mercaderías peligrosas en el transporte aéreo.

Los operadores designados deben cumplir con las directrices de la UPU en lo referente a los siguientes aspectos de la aceptación del correo:

- Naturaleza de las mercaderías.
- Mercaderías peligrosas ocultas.
- Contratos con cláusulas.
- Embargos.
- Restricciones aduaneras.
- Protocolo de Kyoto.

Métodos para informar a la clientela postal sobre las mercaderías admisibles en el correo en los puntos de aceptación (p. ej., buzones callejeros, oficinas de Correos, agencias, sitios web)

Los operadores designados deben contar con medidas destinadas a informar al público sobre la reglamentación aplicable a los envíos, especialmente en lo referente a las mercaderías peligrosas admisibles o no en el correo. Esta información debe estar disponible en todos los lugares de depósito del correo (oficinas de Correos, buzones callejeros/de recogida, unidades postales contractuales). También debe ser puesta a disposición de la clientela aun si un operador designado opta por no aceptar mercaderías peligrosas en su correo. En el presente documento figuran algunos ejemplos. Estos ejemplos provienen de diferentes Correos y deben ser adaptados a la reglamentación postal y a la legislación nacional aplicable en cada caso.

Ejemplos:

- Carteles de advertencia sobre las mercaderías peligrosas admisibles en el correo en las instalaciones postales (oficinas oficiales y contratadas).
- Información a la clientela brindada por los representantes postales.
- Información de alerta a la clientela disponible en los sitios web de los operadores designados.
- Otra información a la clientela, tal como advertencias e información por correo.

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 fuels, perfumes, matches and other flammable products, and corrosives such as mercury. Counterfeit and pirated items are also forbidden. Check before sending. For more information, visit: www.upu.int/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.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

1

Lithium batteries

2

Prohibited items

3

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 aftershaves
- Nail varnish, polish and gel

Class 4 Flammable Substances

- Matches
- Charcoals

Class 5 Oxidizing Substances

- Pool 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	• Chocolates • Candles • Shirts • Dresses
Sporting goods	May contain ammunition or compressed gases	• Picket • 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 • Seal 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.

Los carteles «¿Lo declaró?» también deben ser colocados en ventanillas y puntos de aceptación.

Have You Declared it?

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

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

Métodos para informar a la clientela comercial de las restricciones y la reglamentación relativas a las mercaderías peligrosas

Los operadores designados deben poder demostrar la forma en que comunican a su clientela la información relativa a las mercaderías peligrosas en el correo. Esta información puede ser comunicada a través de su sitio web, por correo electrónico, en comunicaciones por correo o anuncios en publicaciones externas, o incluso directamente por los ejecutivos de cuentas de clientes de los operadores designados.

Ejemplos de medidas que cumplen con las exigencias:

- Distribución periódica a la clientela de prospectos o folletos sobre las mercaderías peligrosas.
- Actividades permanentes de capacitación de los operadores designados para informar a la clientela sobre las mercaderías peligrosas admisibles o prohibidas en el correo.
- Información sobre las penalizaciones para los clientes comerciales que expiden por error mercaderías peligrosas.
- Introducción en los contratos destinados a los clientes comerciales de cláusulas relativas a las mercaderías peligrosas prohibidas en el correo.

Los ejecutivos de cuentas de clientes de los operadores designados deben informar a los clientes comerciales de lo que puede y lo que no puede ser expedido en el correo internacional. La información transmitida a los clientes comerciales debe hacer referencia a los capítulos aplicables de las exigencias o de la reglamentación del operador designado en materia de correo. Esta información también puede remitir a los clientes a otros documentos que se refieran específicamente a las mercaderías peligrosas o los objetos prohibidos. Estos documentos deben ser actualizados regularmente por el operador designado a fin de reflejar la reglamentación en vigor.

Ejemplo de texto contractual

Admisibilidad en el correo e importación

Todos los envíos expedidos en virtud del presente Acuerdo deberán cumplir con los requisitos en materia de admisibilidad en el correo del operador designado según lo previsto en la reglamentación de este operador y estarán sujetos a las restricciones del país de destino en materia de importación. Los expedidores serán los únicos responsables del cumplimiento de la reglamentación aplicable a la importación de los productos expedidos en el marco del presente Acuerdo.

Conformidad

1. Los expedidores deberán cumplir con todos los decretos, reglamentos, ordenanzas y demás leyes aplicables.
2. Todos los envíos expedidos en el marco del presente Acuerdo deberán cumplir con los requisitos de admisibilidad en el correo del operador designado y estarán sujetos a las restricciones del país de destino en materia de importación. Los expedidores serán los únicos responsables del cumplimiento de la reglamentación aplicable a la importación de los productos expedidos en el marco del presente Acuerdo.
3. Los expedidores deberán suministrar toda la documentación necesaria, incluidos los datos electrónicos, relativos a cada expedición, en la forma y en los plazos indicados por los operadores designados, los organismos aduaneros, las autoridades nacionales de aviación civil, los gobiernos de los países de destino o cualquier otra autoridad competente. Los expedidores comprenderán además que cualquier incumplimiento de la obligación de transmitir esta documentación necesaria podrá causar el rechazo de los envíos en el punto de admisión, demoras en su tratamiento, la confiscación por las autoridades o la devolución del correo al expedidor.
4. Los expedidores deberán cumplir con todos los reglamentos o decretos emitidos por los operadores designados, los organismos aduaneros, las autoridades de la aviación civil competentes, los gobiernos de los países de destino u otros servicios estatales con competencia en las cuestiones relativas al correo, a fin de facilitar el tratamiento del correo en la aduana de conformidad con las exigencias formuladas por las autoridades citadas anteriormente.
5. El presente Acuerdo podrá ser rescindido de inmediato en caso de incumplimiento del expedidor de cualquier decreto, reglamento, ordenanza u otra ley aplicable.

Ejemplos de medidas que cumplen con las exigencias:

- Inclusión de texto contractual tipo en todos los contratos comerciales.
- Distribución periódica a la clientela de prospectos o folletos sobre las mercaderías peligrosas.
- Actividades permanentes de capacitación de los operadores designados para informar a la clientela sobre las mercaderías peligrosas admisibles o prohibidas en el correo.
- Previsión en los contratos de penalizaciones para los clientes comerciales que expiden por error mercaderías peligrosas.

Procedimientos para el tratamiento de las encomiendas rechazadas para el transporte

Los operadores designados deben contar con procedimientos operativos tipo escritos para el tratamiento de las encomiendas rechazadas para el transporte aéreo. Estos procedimientos ya pueden estar incorporados en los procedimientos de seguridad existentes, por ejemplo en lo referente al rotulado «No transportar por vía aérea» para los envíos que no pueden ser transportados por avión, pero que pueden ser aceptados en otros medios de transporte. Es importante que los empleados estén informados de los procedimientos de seguridad. Pueden emplearse distintos métodos de comunicación, tales como capacitación formal, reuniones informativas en equipos, instrucciones orales y escritas y también folletos. El nivel de información/capacitación requerido depende de los posibles riesgos a los que podrían estar expuestos en el lugar de trabajo.

Procedimientos de emergencia

Los operadores designados deben contar con procedimientos operativos de emergencia tipo para la respuesta urgente a los incidentes y accidentes relacionados con las mercaderías peligrosas, declaradas o no declaradas. Estos procedimientos ya pueden estar incorporados en los procedimientos de seguridad existentes, por ejemplo en lo referente al tratamiento de las encomiendas en las que se aprecian fugas de sustancias desconocidas, tales como derrames de productos peligrosos. Es importante que los empleados estén informados de los procedimientos de seguridad. Pueden emplearse distintos métodos de comunicación, tales como capacitación formal, reuniones informativas en equipos, instrucciones orales y escritas y también folletos. El nivel de información/capacitación requerido depende de los posibles riesgos a los que podrían estar expuestos en el lugar de trabajo.

Conservación de los documentos

Los operadores designados deben disponer de una política escrita en materia de conservación de los documentos relativos a las mercaderías peligrosas. De acuerdo con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas, los documentos requeridos para el transporte aéreo de mercaderías peligrosas deben ser conservados durante un período mínimo de tres meses después del vuelo en el que fueron transportadas esas mercaderías peligrosas.

6º Operaciones en la pista y entrega del correo

Si las instalaciones del operador designado (sector de tierra) no están automatizadas y el personal del operador designado debe transportar el correo-avión en vehículos motorizados al sector de pista, ese personal debe estar adiestrado en el manejo seguro de esos vehículos. Mientras conduce, el personal del operador designado debe asegurar la estabilidad de la carga y tener una visibilidad total conforme a las instrucciones de la empresa en materia de salud y de seguridad laboral. Cuando el correo-avión es entregado al personal de pista del aeropuerto, debe efectuarse un último control de seguridad de acuerdo con la política de la empresa. Cualquier incidente, accidente o daño debe ser notificado de inmediato de conformidad con los planes de emergencia existentes.

La coordinación de la entrega del correo-avión a nivel de la aeronave debe ser organizada y aprobada por los servicios de carga del transportista. El personal del operador designado debe recibir adiestramiento sobre cómo conducir de manera segura en la pista y conocer las zonas peligrosas (soplado y succión), así como los movimientos (y zonas de estacionamiento) de los vehículos alrededor del avión. También debe saber cómo aproximarse a un avión en posición de estacionamiento. Corresponde además al personal del operador designado estar informado de la presencia de restos de objetos extraños y actuar de manera segura y responsable. Cualquier incidente, accidente o daño debe ser señalado de inmediato de acuerdo con los planes de urgencia y contingencia existentes.

G. Papel de la autoridad nacional de aviación

- La IATA recomienda que los reguladores armonicen y normalicen con solidez los programas de supervisión a fin de apoyar a todas las partes interesadas y colaborar con ellas en las cuestiones relacionadas con las exigencias en materia de seguridad.
- Las autoridades nacionales de aviación deben diseñar y efectuar periódicamente auditorías, compilar los informes recibidos por las compañías aéreas y adoptar medidas cuando se detectan mercaderías peligrosas u otros objetos prohibidos en el correo-avión.
- La UPU debe continuar fomentando el cumplimiento de las normas mínimas exigidas en materia de seguridad descritas en las normas S58 y S59 de la UPU realizando controles mutuos estructurados y compilando los informes de incidentes recibidos por los operadores designados.
- En lo referente al capítulo 15 del anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de la OACI, que establece que «el Estado del operador se cerciorará de que este implemente una política y procedimientos para tal fin, que comprende la realización de una evaluación específica de los riesgos para el transporte de envíos en el compartimiento de carga», debe entenderse que el término «envíos» incluye el correo y que la evaluación de los riesgos debe abarcar la totalidad de la cadena logística para los envíos que deben ser transportados. En este marco, la IATA recomienda una total transparencia en los procesos en materia de seguridad existentes en las instalaciones de los operadores designados, lo que permitirá que las compañías aéreas evalúen por sí mismas los riesgos y cumplan con los requisitos de la OACI. Las compañías aéreas son conscientes de los desafíos que enfrenta el sector postal y están dispuestas a ayudar a racionalizar este proceso realizando sus propias auditorías cuando sea necesario.
- Se exhorta a las compañías aéreas y los operadores designados a colaborar estrechamente con la autoridad nacional de aviación de su país a fin de elaborar un programa de seguridad conjunto que defina con claridad las funciones y responsabilidades de las partes y la información que debe comunicarse a los clientes y al personal.
- Las distintas partes interesadas deben organizar periódicamente campañas de seguridad a fin de incentivar a los clientes (comerciantes en línea) a participar en programas de seguridad conjuntos y concientizarlos sobre su impacto en la cadena logística de la carga aérea, ya que la seguridad es responsabilidad de todos.
- Todas las partes interesadas deben trabajar conjuntamente para invertir en las tecnologías de inspección adecuadas, no solo para garantizar la seguridad de los pasajeros, la tripulación, las aeronaves y el correo que debe transportarse, sino también para permitir el desarrollo seguro del comercio y facilitar el comercio transfronterizo.

Seguimiento de los accidentes e incidentes relacionados con las mercaderías peligrosas y notificación a las autoridades de aviación civil u otras autoridades nacionales

En el oficio 4293(DOT.PSP)1013 del 11 de febrero de 2013 de la UPU se presentó un procedimiento para la notificación de los accidentes e incidentes relacionados con las mercaderías peligrosas a la UPU, que estaría encargada luego de comunicarlos a la OACI. Las autoridades nacionales de aviación y otras autoridades nacionales también pueden contar con procedimientos de notificación de esos incidentes a escala nacional.

Información a las autoridades de aviación civil de los casos de mercaderías peligrosas ocultas y no declaradas

En el oficio 4293(DOT.PSP)1013 del 11 de febrero de 2013 de la UPU se presentó un procedimiento para notificar el hallazgo de mercaderías peligrosas ocultas y no declaradas a la UPU, que estaría encargada luego de comunicarlas a la OACI. Las autoridades nacionales de aviación y otras autoridades nacionales también pueden contar con procedimientos para la notificación del hallazgo de mercaderías peligrosas ocultas y no declaradas a escala nacional.

IV. Conclusión

Cada operador designado debería reunirse cuanto antes con la autoridad nacional de aviación civil de su país para explicar las operaciones y el modelo comercial de su organización postal. Las dos partes pueden considerar luego esta información en las conversaciones referentes a la capacitación en materia de mercaderías peligrosas y sobre los procedimientos para impedir la introducción de mercaderías peligrosas en el correo y en el transporte aéreo, dando prioridad a la seguridad. Deben realizarse esfuerzos para fortalecer las relaciones con las compañías aéreas que transportan correo para los operadores designados y comprender mejor cómo trabajar en forma óptima para garantizar la seguridad dentro y fuera del campo de aviación. Es importante recordar que todos los operadores designados, tanto si aceptan como si no el transporte de equipos con baterías de litio instaladas u otras mercaderías admisibles en virtud del artículo 19-003 del Reglamento del Convenio, deben contar con procedimientos de control de la introducción de mercaderías peligrosas en su red postal a fin de garantizar la seguridad del correo.

Términos y definiciones

Operador designado: cualquier entidad, tanto estatal como no estatal, designada oficialmente por el País miembro para operar los servicios postales y cumplir con las correspondientes obligaciones derivadas de las Actas de la Unión en su territorio.

Correo: expediciones de correspondencia y otros envíos entregados a los servicios postales para su distribución de acuerdo con la reglamentación de la UPU.

Inspección: examen del correo por medios técnicos u otros medios no intrusivos a fin de identificar o detectar explosivos.

Referencias

Los documentos indicados a continuación son indispensables para la aplicación del presente documento. Para las referencias con fecha o con un número de versión, se utiliza solo la edición citada. Para las referencias sin fecha y sin número de versión, se utiliza la última edición del documento de referencia (incluidas las eventuales modificaciones).

OACI, Anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional: Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

OACI, Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284).

IATA, Reglamentación sobre Mercancías Peligrosas.

Enlace con las normas de la IATA.

UPU, norma S58 (Normas de seguridad postal – Medidas de seguridad generales).

UPU, norma S59 (Seguridad postal – Seguridad de las oficinas de cambio y del correo-avión internacional), que establece las exigencias mínimas para la protección de las operaciones de transporte del correo-avión internacional.

OACI, Anexo 17 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional: Seguridad – Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita.

Nota 1 – Los anexos 1 a 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional se encuentran en la dirección https://www.icao.int/safety/airnavigation/NationalityMarks/annexes_booklet_fr.pdf.

OACI, Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 – Distribución restringida).

Nota 2 – Las solicitudes de ejemplares del Documento 8973 deben ser enviadas directamente a la unidad de venta de documentos de la OACI (sales@icao.int). La distribución del Documento 8973 está limitada a las entidades y personas autorizadas.