



**NOTE DE TRAVAIL**

**GROUPE D'EXPERTS SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES (DGP)**

**VINGT-HUITIÈME RÉUNION**

**Réunion virtuelle, 15 – 19 novembre 2021**

**Point 2 : Gestion des risques de sécurité propres au transport aérien et détection des anomalies**  
(Réf. : REC A DGS 2023)

**2.2 : Élaboration, s'il y a lieu, de propositions d'amendement des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284)* à introduire dans l'édition de 2023-2024**

**DISPOSITIONS RELATIVES À L'UTILISATION DE NOTIFICATIONS ÉLECTRONIQUES  
AU PILOTE COMMANDANT DE BORD**

(Note présentée par P. Guo)

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail propose de modifier le § 4.1.1 de la Partie 7 des Instructions techniques afin de faciliter l'utilisation de la notification électronique au commandant (NOTOC).

**Suite à donner par le DGP :** Le DGP est invité à examiner la proposition de modification du chapitre 4 de la Partie 7 des Instructions techniques qui comporte les ajouts suivants :

- a) la transmission par voie électronique des renseignements concernant les marchandises dangereuses qui doivent être transportées comme fret au pilote commandant de bord, à l'alinéa a) du § 4.1.1 de la Partie 7 ;
- b) une disposition relative à la (aux) signature(s) électronique(s) si les renseignements communiqués au pilote commandant de bord sont transmis par EDP ou EDI, dans un nouveau § 4.1.8 de la Partie 7 ;
- c) une obligation pour l'exploitant ou son agent de pouvoir reproduire sous la forme d'un document imprimé les renseignements transmis par voie électronique au pilote commandant de bord, dans un nouveau § 4.1.13 de la Partie 7 ;

présentés dans l'appendice à la présente note de travail.

\* Seuls le résumé et l'appendice sont traduits.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Paperless operations are widely carried out within the civil aviation industry. Many documents are exchanged electronically such as air waybills and shipper declarations for dangerous goods. However, the provisions for notification to captain (NOTOC) in Part 7;4.1.1 a) of the Technical Instructions still requires that the pilot-in-command be provided "... with accurate and legible written or printed information concerning dangerous goods that are to be carried as cargo."

1.2 Provisions for electronic NOTOCs were proposed at the twenty-seventh meeting of the Dangerous Goods Panel (DGP/27, 16 to 20 September 2019) (see paragraph 2.2.9 of the DGP/27 Report), but there were concerns that electronic data might not always be accessible by the flight crew in the event of an emergency and might not be in a format that could be provided to first responders. The panel agreed to wait until work of an external group that had been established to study the emergency response information needs of relevant stakeholders to determine what information was needed for each and how it could be provided was complete. The members of the external group were relevant stakeholders, including pilots, rescue and firefighting personnel and dangerous goods experts.

1.3 A message format for the NOTOC for electronic data processing (EDP) and electronic data interaction (EDI) exists, which covers all the information required by the Technical Instructions. Flight crews and ground handling operators are more willing to use electronic information transmission instead of face-to-face handover of paper documents during the COVID-19 pandemic, for health reasons.

1.4 Allowing electronic NOTOCs would not be an attempt to cancel paper NOTOCs, but only to provide airlines with one more way of information transmission. Airlines would be able to choose to use paper or electronic form according to the actual situation.

## 2. ACTION BY THE DGP

2.1 The DGP is invited to consider amending Part 7;4 of the Technical Instructions by adding:

- a) a provision for electronic information concerning dangerous goods that are to be carried as cargo to the pilot-in-command in Part 7;4.4.1 a);
- b) a provision for electronic signature(s) if the information to the pilot-in-command is provided by EDP or EDI transmission techniques in a new Part 7;4.1.8; and
- c) a requirement for the operator or his agent to be able to reproduce electronic information provided to the pilot-in-command in printed form in a new Part 7;4.1.13;

as show shown in the appendix to this working paper.

-----

## APPENDICE

### PROPOSITION D'AMENDEMENT DE LA PARTIE 7 DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES

(...)

#### Chapitre 4

#### RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

(...)

##### 4.1 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

4.1.1 Dès que possible avant le départ de l'aéronef, mais en aucun cas après que l'aéronef a commencé à se déplacer par ses propres moyens, l'exploitant d'un aéronef dans lequel des marchandises dangereuses doivent être transportées doit :

- a) remettre au pilote commandant de bord des renseignements écrits ou imprimés précis et lisibles **ou transmis par voie électronique** concernant les marchandises dangereuses à transporter comme fret ;

(...)

4.1.7 Le pilote commandant de bord doit indiquer sur une copie des renseignements qui lui sont fournis, ou de toute autre manière, que les renseignements ont été reçus.

**4.1.8 Si les renseignements sont transmis au pilote commandant de bord par EDI ou EDP, une (des) signature(s) électronique(s) est (sont) acceptable(s).**

**4.1.89** Un exemplaire lisible des renseignements fournis au pilote commandant de bord doit être conservé au sol. Une indication que le pilote commandant de bord a reçu les renseignements doit figurer sur cet exemplaire ou l'accompagner. L'agent technique d'exploitation, le *dispatcher* ou le membre du personnel au sol désigné chargé des opérations aériennes doit pouvoir consulter facilement un exemplaire de la notification au pilote commandant de bord, ou les renseignements qu'elle contient, jusqu'après l'arrivée du vol.

**4.1.910** Outre les langues que peut exiger l'État de l'exploitant, l'anglais devrait être utilisé pour les renseignements fournis au pilote commandant de bord.

**4.1.4011** Dans le cas où les renseignements fournis au pilote commandant de bord sont d'un volume tel que, en situation d'urgence, il ne serait pas possible de les communiquer en vol par radiotéléphonie, l'exploitant devrait aussi fournir un résumé des renseignements indiquant au moins les quantités et la classe ou la division des marchandises dangereuses présentes dans chaque compartiment de fret.

**4.1.4412** Les marchandises dangereuses énumérées dans le Tableau 7-9 n'ont pas à figurer dans les renseignements à fournir au pilote commandant de bord

**4.1.13 Si les renseignements transmis au pilote commandant de bord sont conservés électroniquement ou dans un système informatisé, l'exploitant ou son agent doivent les reproduire sous la forme d'un document papier.**

(...)