



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ГРУППА ЭКСПЕРТОВ ПО ОПАСНЫМ ГРУЗАМ (DGP)

ДВАДЦАТЬ ВОСЬМОЕ СОВЕЩАНИЕ

Виртуальное совещание, 15–19 ноября 2021 года

- Пункт 2 повестки дня. Уменьшение авиационных факторов риска для безопасности полетов и выявление несоответствий (*См. REC A DGS 2023*)
- Пункт 2.2 повестки дня. Разработка, при необходимости, предложений относительно поправок к *Техническим инструкциям по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху (Doc 9284)* в целях их внесения в издание 2023–2024 гг.

ПОЛОЖЕНИЯ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ЭЛЕКТРОННЫХ УВЕДОМЛЕНИЙ ДЛЯ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА

(Представлено П. Го)

КРАТКАЯ СПРАВКА

В настоящем рабочем документе предлагаются поправки к п. 4.1.1 части 7 Технических инструкций для упрощения использования электронного уведомления для командира воздушного судна (NOTOC).

Действия DGP: DGP предлагается рассмотреть возможность внесения изменений в главу 4 части 7 Технических инструкций, добавив следующее:

- a) положение об электронной информации, касающейся опасных грузов, которые необходимо перевезти в качестве груза, предоставляемой командиру воздушного судна, – в п. 4.4.1 а) части 7;
- b) положение об электронной(ых) подписи(ях), если информация командиру воздушного судна предоставляется с помощью методов передачи информации EDP или EDI, – в новый п. 4.1.8 части 7;
- c) требование к эксплуатанту или его представителю иметь возможность воспроизводить в печатном виде электронную информацию, предоставленную командиру воздушного судна, – в новый п. 4.1.13 части 7;

как показано в добавлении к настоящему рабочему документу.

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.

ДОБАВЛЕНИЕ

ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПОПРАВКА К ЧАСТИ 7 ТЕХНИЧЕСКИХ ИНСТРУКЦИЙ

...

Глава 4

ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИНФОРМАЦИИ

...

4.1 ИНФОРМАЦИЯ КОМАНДИРУ ВОЗДУШНОГО СУДНА

4.1.1 Как можно раньше перед вылетом воздушного судна, но ни в коем случае не позднее начала движения воздушного судна под действием собственной тяги, на борту которого должны перевозиться опасные грузы, эксплуатант этого воздушного судна должен:

- а) передать его командиру точную и удобочитаемую информацию об опасных грузах, которые необходимо перевезти в качестве груза, представленную в рукописном или печатном, или электронном виде;

...

4.1.7 Командир воздушного судна на одной из копий представленного ему документа с такой информацией должен указать, что он получил данную информацию, или подтвердить ее получение каким-либо иным способом.

4.1.8 Если информация командиру воздушного судна предоставляется с помощью методов передачи данных EDP или EDI, допускается использование электронной(ых) подписи(ей).

4.1.8~~9~~ Удобочитаемая копия документа с информацией, предоставленная командиру воздушного судна, должна храниться на земле. На этой копии или приложении к ней должно быть указано, что командир воздушного судна получил данную информацию. Сотрудник по обеспечению полетов, полетный диспетчер или назначенный наземный персонал, ответственный за производство полетов, должны располагать возможностью без затруднений получать копию этого документа или информацию, содержащуюся в уведомлении командиру воздушного судна, до окончания полета, к которому она относится.

4.1.9~~10~~ Помимо языков, которые могут требоваться государством эксплуатанта, в информации, предназначенной командиру воздушного судна, следует использовать английский язык.

4.1.40~~11~~ Если объем информации командиру воздушного судна является таковым, что не позволяет в ходе полета передать ее по радиотелефонной связи в случае возникновения аварийной ситуации, эксплуатант должен также предоставлять краткую информацию, содержащую, по крайней мере, сведения о количестве, классе или категории опасных грузов в каждом грузовом отсеке.

4.1.44~~12~~ В информации, предоставляемой командиру воздушного судна, не требуется указывать опасные грузы, перечисленные в таблице 7-9.

4.1.13 Если информация, предоставляемая командиру воздушного судна, хранится в электронном виде или в компьютерной системе, эксплуатант или его представитель должны иметь возможность воспроизвести ее в виде бумажного документа.

...

— КОНЕЦ —