



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2011.8.29

No. 35 - 08

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

DG 委員会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

IFALPA から

## 「貨物機でのリチウムバッテリー輸送」

に関する声明が発行されました。

皆さんも報道などでご存知の通り、7月にアジアナ航空の747-400型貨物機が墜落しました。現時点ではまだ調査中ですが、搭載していたリチウムイオンバッテリー240kgが原因の可能性も報道されています。また、昨年9月にはUPSのB747-400型貨物機がドバイ近郊で墜落していますが、この事例も搭載していたリチウムバッテリーが原因と示唆されています。この様に、近年、リチウムバッテリー関係する事例が多くなっている背景を踏まえ、IFALPAから貨物機での輸送に関する声明が発行されましたので紹介致します。

IFALPA = International Federation of Air Line Pilots' Associations の訳です

### 貨物機におけるリチウムバッテリーの輸送について (日本語訳)

#### 背景

これらが紹介され始めた1990年代初頭以来、これらに起因する機内火災や煙、異常過熱、破裂など40件を超えるインシデントが発生しており、旅客機の客室内や貨物室、貨物機内といずれの場所でも発生しています。バッテリーのテストでは、これらリチウムバッテリーはひとたび火災が発生すると、隣り合ったバッテリーに簡単に火が移り、大きな火災に繋がる事が実証されており、加えて、多くの航空機に用いられているハロン消火剤による消火も効果がありません。このような状況にも拘らず、これらのバッテリーが貨物として搭載される際に、適切な危険物ラベルの貼付、PICへの搭載の報告、適切な梱包、輸送に関する正しい知識の周知、などについてICAOの定める適切な手順に従っていないのが現状です。

#### IFALPAの考え方

このような状況下でこれらのバッテリーを輸送するのは大変危険度が高く、一刻も早く改善されなければならない。したがって、旅客やパイロット、そして航空機の安全を確保する為に、ICAOの技術細則を現状に見合った内容に刷新する事を強く求める。

加えて、IFALPAからはBriefing Leafletが発行されています。その内容はまた改めてNewsとしてお知らせしますが、リチウムバッテリーには、リチウムイオンバッテリーとリチウム金属バッテリーの大きく2種類があり、それぞれ性質が異なる事、これらの潜在的な危険性、現在に至る歴史、これらに関する取り扱い上の規則、IFALPAとしての考え方等が記載されています。

今回の声明では、リチウムイオンバッテリーであろうが、リチウム金属バッテリーであろうが、リチウムバッテリーの潜在的な危険性が最も我々が危惧する内容であり、早急に必要な対策が講じられなければならないと言う意味が込められています。

今後も日乗連DG(Dangerous Goods)委員会は、これらのバッテリーについての情報を発信すると共に、国際的な法規整備にも全力をあげて取り組んでいきます。

(裏面のIFALPA Statementを参照ください)



# Transport of lithium batteries on cargo aircraft

## Background

Since their introduction in the early 1990s Lithium batteries have been responsible for over 40 reported incidents involving smoke, fire, extreme heat or explosion in air transport. The incidents have occurred both in the passenger cabin and in cargo compartments when batteries have been shipped as cargo on passenger and cargo-only aircraft. Furthermore testing has shown that that a Lithium Ion battery fire will easily propagate through the entire shipment of batteries, and that the Halon fire suppression systems used in the holds of many aircraft are ineffective in controlling a Lithium battery fire.

Despite this when these batteries shipped as cargo they are not subject to the majority of the provisions for dangerous goods in the ICAO Technical Instructions, including the requirement to place a dangerous goods label on the package, the requirement to notify the pilot in command of their presence, the requirement for airline personnel to perform an acceptance check of the package, or the requirement for shippers to be trained in the dangerous goods regulations.

## IFALPA Position

IFALPA believes this situation is unacceptable since the carriage of these batteries presents a risk to the aircraft which is not properly addressed by current regulations. Accordingly, IFALPA argues that ICAO Technical Instructions must be revised to protect passengers, flight crew and the aircraft from the risk of a fire caused or made worse by the shipment of lithium batteries as cargo.

## Additional Information

To find out more about IFALPA's position concerning the transport of Lithium batteries as cargo please refer to the Briefing Leaflet *12DGBL01 - Transport of Lithium Batteries as cargo*. To access this document click [here](#).