



IFALPA DG Committee Meeting 出席報告② (2013.10.1-3, Almaty, Kazakhstan)

3. 各会議の報告と議論内容 (続き)

(2) ICAO における会議 = **ICAO DGP** (Dangerous Goods Panel)

2年間に1回開催され、Working Group がその間に2回開催されます。ここで議論された内容は、ICAO Annex 18 や Technical Instruction に反映されます。IFALPA は ICAO DGP において Vote Member (賛否を投票出来る立場) であり、世界中の Pilot の声を、IFALPA を通じて当該規定類に取り入れることが出来る重要な Committee です。

- ・ 2015年1月から有効になる規定類の Revision 内容について、毎回100近い議題について、多岐に渡る議論が行われています。以下にその一部をご紹介します。

① Annex 18 における郵便危険物に関する議題

⇒ICAO Technical Information では郵便での危険物輸送について航空会社の承認を必要としていないが、多くの航空会社では承認を必要としている背景を受け、改訂を進める議論。

② 危険物輸送機が外国を Fly Over する際の例外規定に関する議題

③ 大型リチウムバッテリーに関する議題

⇒現在は、35kg 以下のリチウムイオンバッテリーを貨物機で輸送する際に、出発国での承認を必要としていないが、この35kg という基準が小さ過ぎて現実的でないので大きくしたいという提案。しかしながら、産業や各国其々で利害が一致しない事や、安全性の見地からなかなか難しい議題となっている。それぞれが建設的な理解を進めながら引き続き議論される。

④ 有害物質・伝染物質の輸送に関する議題

⑤ 危険物受託時の Acceptance Check に関する議題

⑥ NOTOC(Notice to Captain)の記載に関する議題

⇒IFALPA や USA の反対票もあったが、NOTOC に危険物の Technical Name の記載義務が無くなることとなった (2015年1月より有効)。

⑦ 乗務員や乗客の持ち込み危険物情報を PIC にどのように伝えるかの議題

⑧ 携帯電子機器に関する Emergency Response Guidebook の改訂

⑨ 機器に含まれるリチウムバッテリーに関して

⇒外付けのバッテリーが機器に含まれるか否かの議論。外付けのバッテリーは本来“バッテリー”として扱われるべきという考えから提案された。

⑩ 危険物輸送における不具合・事故報告システムに関する議題等

⑪ 航務や Dispatch 職員に対する危険物輸送トレーニングについて

⇒規定類を習熟することによる NOTOC 作成時のミスを減少させるため、航務や Dispatch の教育を義務付ける提案。多くの支持を受け、次回の改訂に盛り込まれる予定。

⑫ リチウムバッテリーを内蔵した医療機器に関する議題

⇒新たにリチウムバッテリーを内蔵した医療機器の為に、予備バッテリーの持ち込み可能個数を記載するかどうかという提案。最終的には Personal Electronic Devices に包括する予定。

- ⑬ 客室内におけるリチウムバッテリーに起因するインシデントについて
⇒IATA の代表から、客室内でのリチウムバッテリーを含む個人所有の電子機器火災について、ガイドライン追加の提案があった。当該電子機器を没収して管理するといった取扱いの難しい内容も存在するが、概ね支持を得た。引き続き議論が進められる。
- ⑭ **Energy Storage System** (蓄エネルギー物質) に関する議題
⇒国連の会議でも取り上げられた、**Electric Storage System** という **Class 10** を新設してはどうかという提案。産業界はリチウムバッテリーに関して大きく変わった前回の改訂内容がまだ根付いていない現状において、このような更なる改訂は好ましくないとする意見が挙げられた。一方、ドライアイスとリチウムバッテリーが同じ **Class 9** に属するのは適切ではないという意見が乗員側から挙げられた。様々な分野に大きく影響する提案であり、引き続き国連の会議体も含めて議論を続ける。

このように、多くの議題で“規制緩和”の方向性が認識でき、より一層、我々Pilot の声が重要になってくると考えられます。

(3) IATA における会議 = IATA **DGB** (IATA Dangerous Goods Board)

年 2 回開催。ここで議論された内容は、毎年改訂される **DGR** (Dangerous Goods Regulation) に反映され、航空機に搭載されている **Red Book** も改訂されます。

・ 主な内容は以下の通りです。

① ドライアイスの搭載制限について

⇒IATA の代表者から、様々な検証結果を基にドライアイスの搭載制限量を引き上げる提案行われた。検証結果では、ドライアイスの昇華率を考えた場合、客室内と下部の貨物室では空気の行き来は無く、搭載量を制限する必要がない事や、昇華率はドライアイスの重さではなく、表面積に関係する事などが紹介された。一方で、航空会社からは、そもそも搭載量制限は重さで **AOM** に記載されているので、いずれにしても航空機メーカーが **AOM** を変更しない限りは難しいという考えが示された。また、過度の **CO2** 濃度は貨物室内の **Smoke Detector** を誤作動させる事例が昨年報告されている事も付け加えられた。引き続き議論される。

② **NOTOC** の記載内容、書式について

③ 車椅子や個人移動機器について

④ リチウムバッテリーについて

⇒前回のリチウムバッテリーに関する大幅な改定がまだ根付いておらず、混乱が散見される。

⑤ **Class 9** について

⇒**Class 9** の名称を“**Miscellaneous Dangerous Goods**”から“**Miscellaneous Dangerous Goods Substance and Articles, Including Environmentally Hazardous Substance (EHS)**”に変える提案。多くの支持が得られた。

⑥ **Life Jacket** について

⇒カンタス航空から頻繁に報告が挙がる内容に、“旅客から **Life Jackets** が 2 つ欲しい”といった内容がある。現在は 1 人の旅客に 2 つの小さなシリンダーが取り付けられた **Life Jacket** が 1 つずつ割り当てられているが、1 つのシリンダーを装備した **Life Jacket** を 2 つ欲しいという、特に船乗りや **Pilot** の旅客からの要求が多い。詳細を調査中。

⑦ **Acceptance Check** 省略化の提案

⇒危険物を貨物機から次の貨物機への載せ替えを行う場合、**Acceptance Check** が必要とされている。航空会社内での載せ替えの場合、この **Acceptance Check** を省略してはどうかという議論。危険物を輸送人から請け負う際に行う **Initial Check** とは異なる。各航空会社は規定に決められた内容の他に、安全を担保する目的で独自の **Procedure** を設定している現状を考えると、この **Acceptance Check** を省略する事でさらに複雑化するので好ましくないなど、様々な意見が挙げられた。

(出席報告ニュース③へ続く)