



IFALPA Dangerous Goods Committee を東京で開催！(その1)

1. はじめに

IFALPA に加盟する海外の多くの Pilot から強い要請もあり、2016年11月17日～19日に IFALPA Dangerous Goods (以下、DG) Committee を東京で開催しました。出席者は当初の想定参加人数を大幅に上回り、非常に有意義な意見交換と交流が行われました。ALPA Japan からは DG 委員会メンバーをはじめ、昨年2月に加盟した IBEX 乗員組合からも3名が参加し、多くの海外参加者と交流を深めることが出来ました。Committee 終了後には、IFALPA DG Committee Chairman の Scott 氏から、充実した Committee の開催と成功に感謝の意が寄せられました。

Committee では、アラミド繊維という新しい素材で航空機用貨物コンテナを開発した(株)帝人による“新素材の貨物コンテナに関するプレゼンテーション”も行われました。このプレゼンテーションの内容を含め、3日間の開催期間中に議論された内容やトピックスなどを、2回に分けてご紹介します。



会議風景

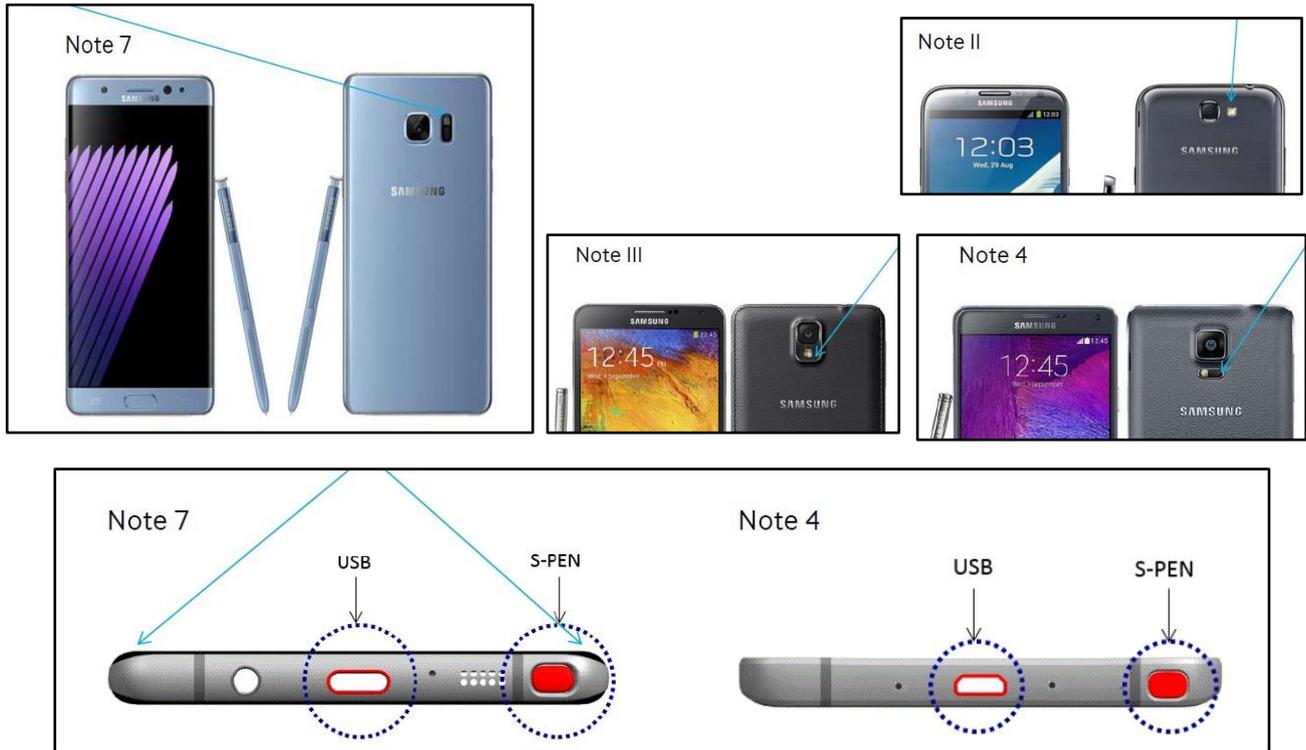
2. Dangerous Goods (危険物) 輸送とは

2016年10月に日本を含む全世界的な航空機による輸送禁止の措置が取られたサムソン・ギャラクシーノート7、また機内でのバッテリー火災など、実運航における危険物輸送は(残念なことに)身近になっています。そもそも危険物輸送に関する航空機輸送については、UN (United Nations : 国連) 機関である ICAO や ITATA、IAEA (国際原子力機構) など多くの組織が各々の規則書を発行しており、唯一の規則書というものはありません。日本の場合、航空局がそれら数多くの規則書を確認し告示などを通じて具体的に取り決めを行うことによって、航空会社やフォワーダー(運送委託業者)に周知徹底を図っているのが現状です。

さらに、国を跨いで危険物輸送を行う場合は ICAO の発行する TI (Technical Instruction) の要件を満足している必要があるなど、危険物輸送に関する決まり事は大変複雑で分かり難い分野です。IFALPA DG Committee は以下に紹介する数多くの会議体に可能な限り参加し、Pilot の声を届けながら、安全な危険物輸送を目指して活動しています。

3. Dangerous GoodsにおけるHot Topics

Dangerous Goods の Hot Topics は、①リチウムバッテリー、②NOTOC（Notice to Captain の略、会社によってはSL Form など）の2つです。近年はバッテリーに関する内容が議論の多くを占めています。特にサムソン・ギャラクシーノート7の航空機による輸送禁止措置事例は、Hot Topics の好例です。ALPA Japan ホームページにも掲載していますが、このギャラクシーノート7の見分け方について改めてご紹介します。



<Note 7は他のサムソン商品と見分けが付きにくい。角の形状やカメラの位置などが参考になります>

4. Committeeでの議題

<Universal Postal Union (UPU) DG Working Group からの報告>

UPU とは、スイスに本部を置く 192 か国の国際的な郵便組織が加盟する団体です。近年、郵便物に危険物が含まれたまま輸送され、輸送過程で発火・発煙が起こる事例が散見されます。現状の関係法規では、個人情報などの理由から郵便物の中身を確認するプロセスが正式に定められておらず、それぞれの組織が独自に何らかの対策を施しているのが現状です。UPU でも郵便物を検査することについて議論が進んでおらず、バッテリーなどの危険物が郵便で輸送されている現状を考慮した議論を加速させる必要があります。また、欧州のある国の郵便組織は、自国だけではなく第3国に郵便組織を持つ場合もあり、国を跨いだ法規の整備も喫緊の課題になっています。

また、国際支援活動や医療機器の現場ではバッテリーを内蔵した AED を輸送する機会が多い一方で、現法では AED などに特化した国連輸送種別番号（例えば、ドライアイスは NOTOC に“UN1845”と記載）が定められていません。正式な手続きで AED 等を輸送する場合、“リチウムバッテリーが組み込まれた機器”等に分類する必要があるなど手続きが煩雑になっていることから、この分野での法整備も早急に望まれます。

<DG European Liaison Group Meeting からの報告>

欧州を中心とした DG に関する会議体で、各加盟国の最新の情報が共有されています。

- フランス** : 適切な申告を行わず花火を輸送した為、輸送人が起訴された事例が報告された。
- スイス** : チェックイン荷物が Cabin 内に収納された事例が散見される。客室乗務員が監視するには限界があり、法律の面からも不適切な状態である。
- デンマーク** : 中国系航空貨物会社が、故意に不適切な申告下で多量のバッテリーを輸送している。中国市場ではごく当たり前の様に取り扱われていることから、欧州内で問題視されている。
- オランダ** : ドローンから取り外して貨物搭載されたバッテリーが、航空機の着陸時に発火する事例が起こった。同様な事例が頻発している。
- ベルギー** : アフリカ諸国からの貨物に、誤申告危険物が含まれる事例が多数確認されている。
- イギリス** : 貨物の検査を行う人員に対する付加教育の実施や、最新探知機の導入など、危険物輸送の安全性向上に取り組んでいる。

<IATA DGB (Dangerous Goods Board) Meeting からの報告>

ICAO TI の改訂案にも盛り込まれている、リチウムバッテリー輸送時の新しいラベルやマークについて議論されています。ラベル自体には、英語圏以外の言語の問題を加味して英語による分類表記は行わず、UN 番号と問い合わせ先の電話番号を記載する方針が盛り込まれました。マークのサイズに関しては、目視で簡単に分別できるものであればサイズを小さく出来る等の提案もされました。

リチウムバッテリーは第 9 類=その他の危険物に属していますが、近年のリチウムバッテリーを原因とする多くの不具合事例や事故・インシデントが増加していることから、第 9 類の中でも特別な取り扱いをする必要性について議論が行われました。当初は第 10 類として新たに取り扱う議論も挙がっていましたが、現在は新しい専用ラベル及びマークを設ける方向で議論が進んでいます。



リチウムバッテリー用新マーク



リチウムバッテリー用新ラベル

(注*は UN 番号、注**は電話番号)

これに関連して、BALPA (英国 ALPA) から NOTOC の電子化 (ペーパーレス) に関する提案が Committee でありました。しかし、現時点において IFALPA は PIC が緊急時において容易に NOTOC を参照出来る状況が大切であると考え、紙媒体の NOTOC は保持するべきであると考えています。貨物火災で煙が充満した状況下では紙媒体でさえも参照するのが困難であり、電子機器にアクセスして NOTOC を参照するのは困難を極める、というのがその主たる理由です。

<ICAO DGP (Dangerous Goods Panel) Meeting からの報告>

ICAO DGP では、ICAO TI (Technical Instruction) の改訂について議論を行っています。近年はリチウムバッテリーに関する議論が高まっていることを背景に、様々な規則が新設・改訂されていく中、規則そのものが複雑になっています。その結果、かえって輸送現場における手続きが煩雑化しており、結果として誤申告を招いている可能性に着目した議論が行われています。

また、旅客機におけるバッテリー火災の甚大さを鑑みた様々な対策が施されているのに対して、貨物機に対する対策が旅客機と同様に扱われていないことが争点の一つとして挙げられます。輸送の危険性は同レベルであるにも関わらず、旅客機と貨物機で規則が異なることは、とりわけ Pilot にとって看過出来ない状況であり、IFALPA は ICAO に対して強く訴えています。この背景には製造産業サイドの事情、つまり世界的にバッテリー市場や流通がますます膨らんでおり、成長産業として見込まれていることが影響していると考えられます。

は、とりわけ Pilot にとって看過出来ない状況であり、IFALPA は ICAO に対して強く訴えています。この背景には製造産業サイドの事情、つまり世界的にバッテリー市場や流通がますます膨らんでおり、成長産業として見込まれていることが影響していると考えられます。

「その2」に続く・・・



会議参加者による全体写真