

IFALPA DG COMM MTG in Montreal 出席報告

1. はじめに

2019年9月5日～7日の3日間、ICAO本部のあるカナダ・モントリオールにおいて IFALPA Dangerous Goods (DG) Committee Meeting が開催され、ALPA Japan DG 委員長 1名が参加しました。過去の DG COMM MTG で継続的に議論されているリチウムバッテリーの危険性に関する議論を加速させる動きとして今般、リチウムバッテリーの取り扱いについて議論するワーキンググループの新設が紹介されました。その他、今 MTG では、リチウムバッテリーの危険性の理解が進んできた流れの中で、今後のリチウムバッテリーとの上手な付き合い方など、周辺環境の整備に関する議論が交わされました。

今回はその中から、「NOTOC の電子媒体による確認・保管」と「Passenger Aircraft と Cargo Aircraft の違い」についてご紹介します。



<ICAO 本部入口>

2. NOTOCの電子媒体による確認、保管に関する議論

この議論は前回の DG COMM MTG から継続議論となっている内容です。前回は、NOTOC (Special Load-Notification to Pilot-in-Command = 危険物輸送通知書、一部会社では SL 通知書)における現在の紙媒体から電子媒体による確認・保管への移行に関して、「有効な手段が確立されない限り慎重な対応をとる」という方向性が確認されていました。

今 MTG では、その電子媒体による確認と保管方法に関する有効な手段等について活発な議論が繰り広げられました。その一つとして、危険物を搭載する場所の特定を容易にするため、貨物室コンパート別に閲覧できる様式が提案されました。視覚的な有効性が向上することで、迅速に搭載場所と搭載物の確認が可能となり利便性が向上することが紹介され、この方法を推進していくことが確認されました。

一方、例えば iPad のパスコードや指紋認証によってロック解除が制御されている場合、本人以外は容易にロックを解除できない状況が予想されることから、消火活動等に際して消防士が NOTOC を閲覧できないといった状況が発生し得るなどの課題が挙げられます。このように、現行の紙媒体による NOTOC の保管から電子媒体による保管へ移行することで利便性は向上するものの、解決すべき課題も存在します。そのため、これについては次回も継続議論となります。

3. 旅客機と貨物機、その違いは？

現在、危険物の搭載について、旅客機と貨物機では異なった基準が設けられています。リチウムバッテリーや放射性物質の搭載可能な量はその一例と言えます。貨物機のみを運航する FedEx や UPS といった航空会社では、荷主や社員が航空機に搭乗する場合、操縦室のジャンプシートを利用することが一般的です。しかし、例えば、搭載物の荷主が搭乗する場合、危険物の搭載基準は、貨物機に対する基準なのか、旅客機に対する搭載基準なのかははっきりしていないのが現状です。

日本の航空会社で貨物機を運航しているのは NCA(日本貨物航空)と ANA のみであることからあまり馴染みがない議論ですが、貨物専門の航空会社にとっては切実な問題です。そのため、貨物フライト、旅客フライトの定義についても意見交換が活発に行われました。

4. 貨物機への旅客搭乗

上記議論に関連して、DG COMM MTG 後に IFALPA から発行された Position Paper(見解)の日本語訳と原文をご紹介します。

貨物機への旅客搭乗に関する IFALPA の見解

背景

貨物専用機に関して連邦政府が注目している規定があります。それは、旅客機で運送が禁止されている危険物を搭載している貨物機において個人の移動を制限している規定です。また、この規定は、貨物機において搭載できる危険物の種類と量を決めている規定でもあります。その理由は、全貨物機のパイロットは、通常の旅客機のパイロットが対応できないような危険物の事故にも対応できる術を持っていると考えられているためです。

航空機に搭載する危険物輸送に関する規定を制定する理由は、何らかの不具合が生じた場合でも、航空機事故に繋がらないようにするためである、と国際航空の規約に記されています。一方で、どういった人物が民間の航空機(旅客機、貨物機の双方)に搭乗可能かといった規定を設けるべきではありません。どういった人物が搭乗出来て、安全に関する事前説明や実演にはどのような内容が必要であるか、といったことを決めるのは、耐空性や航空保安、運航形態といった航空に関する別の規定で網羅されるべきものであると考えます。

「貨物機」と「旅客機」という定義は、空輸される危険物の種類や量、さらに使用される航空機といったものが現代の民間航空システムとは大きく違った時代である、数十年前の航空機の型式と運航手順に基づいて制定されたものです。リスク管理とリスク軽減の手法は進化してきていますが、そもそもの定義や基本となる安全性に関する仮定は古いままなのです。その結果、本来であれば全ての民間航空機(旅客機と貨物機の双方)で一つの安全基準を策定するという当初の目的が達成されないまま、貨物機に誰が搭乗可能であるかという基準を曖昧にした危険物輸送に関する規定が策定されてしまっている現状となっています。

見解

民間航空機(旅客便、貨物便の双方)への搭乗に関して、危険物輸送に関する規則そのものが運航乗務員以外の搭乗可否に影響を及ぼすものであってはならない。搭乗可否に関する権限は、運航における承認を条件とするが、PIC に委ねられるべきである。

危険物輸送に関する航空輸送及び全ての民間航空輸送における 1 つの安全基準に関する IFALPA の見解をまとめたものについて、以下を参照ください。

[IFALPA Position Paper 15POS06 Transport of Dangerous Goods by Air.](#)

IFALPA
The Global Voice of Pilots



19POS10

11 December 2019

Carriage of Persons on All-Cargo Aircraft

BACKGROUND

It has come to the Federation's attention that Cargo Aircraft Only (CAO) provisions are being used to prevent individuals from traveling on cargo aircraft when such aircraft carry Dangerous Goods (DG) not allowed on passenger aircraft. The CAO provisions allow types and quantities of DG on all-cargo aircraft because it was believed pilots of those aircraft had specific means of responding to DG incidents that are not normally available to passenger aircraft pilots.

As stated in international aviation Standards, the role of the DG regulatory structure is to *ensure that, should an incident occur, it cannot lead to an accident*. It should not be to determine which persons are allowed onboard commercial transport aircraft (both passenger and all-cargo). The determination of who can be onboard and what safety briefings and demonstrations are required should be covered by other parts of aviation Regulations such as airworthiness, security, and operations.

The definitions of **cargo aircraft** and **passenger aircraft** are based on aircraft types and operating procedures that were developed decades ago when the type and quantity of DG transported and the aircraft in use were very different than in today's commercial aviation system. Both the risk profile and risk mitigation possibilities have evolved, but the definitions and the underlying safety assumptions have not. The result is a DG regulatory structure that arbitrarily limits who can be on board all-cargo flights, while not accomplishing the original goal of one level of safety for all commercial flight operations (both passenger and all-cargo).

POSITION

Dangerous Goods Regulations should not have the effect of preventing persons in addition to the operating crew from being allowed to fly onboard commercial transport aircraft (both all-cargo and passenger). The decision to accept such persons onboard should be left to the pilot-in-command, subject to operational approval.

For the IFALPA position on the transport of DG by air and one level of safety for all commercial flight operations, see [IFALPA Position Paper 15POS06 Transport of Dangerous Goods by Air.](#)



5. 最後に

過去の DG COMM MTG では、熱暴走の様子や模倣バッテリーなど、リチウムバッテリーの危険性について活発な議論が実施されてきました。また、Underwriter Laboratory 社(参照:[ALPA Japan ニュース 42-02](#))や昨年 of Recharge 社によるプレゼンテーション(参照:[ALPA Japan ニュース 42-18](#))でもご紹介した通り、バッテリーそのものに対する安全性の認証はもちろんのこと、バッテリーの開発メーカーや梱包方法、輸送システムの安全性承認といったものにも重点を置くことで、承認を受けた安全な輸送システム体制の構築を推進するなど、バッテリーを扱うシステム全体の安全性確立を目指すことが重要であるという認識が広がっています。その流れを受けて、今回の DG COMM MTG でバッテリーについて議論する Working Group が設立されたことが紹介されました。



<ICAO 本部小会議場>

今 MTG ではご紹介した通り、バッテリー以外のトピックスも議題にあがってきました。航空機における危険物輸送の分野では、まだ規定化されていない内容やテクノロジーの進化によってこれから議論が必要な内容がまだまだ多く存在します。

そんな中、ALPA Japan DG 委員会は、IFALPA DG COMM MTG への出席はもちろんのこと、バッテリー関連の企業やその他危険物関連の企業とのコミュニケーションを通じて情報をアップデートし、最新情報を随時お知らせしていく予定です。

以上