

新型コロナウイルス関連の運航に対する疲労軽減措置について

安全基準の維持

航空産業は、非常に多くの労力を結集して高品質の安全性を達成していくという、複雑な産業構造になっています。IFALPAは、COVID-19 パンデミック（新型コロナウイルスの世界的流行）が一部の航空会社や運航乗務員に対して圧力をかけ、疲労管理基準などの航空安全を無視することや、適用除外にするようなことについて懸念しています。これは、これまでに我々が培ってきた安全基準を無きものとしようとして、意図的に実施されているわけではないということは理解しています。それよりもむしろ、航空会社や運航乗務員は生産性を優先するあまり、結果として安全性の優先順位が二の次になることについて、何気なく許容してしまっているのかもしれない。

新型コロナウイルスとの闘いで航空業界が適用する制限事項への対応において、フライトへの疲労対策は、通常よりも限界近くまで適用される傾向にあります。特に、本国への帰国便としてのチャーターフライトは、通常よりも勤務時間が長くなる可能性があり、目的地での休息の機会が限られているか、あるいは皆無の可能性もあります。貨物便運航では、運航乗務員は継続的にそのような状況下に直面しています。

現在の運航環境は通常よりも厳しい状況に置かれていることから、一般的な安全対策が通常通り機能していない可能性があります。そのため、安全性を確保するうえで、現在までに確立されている安全システムの手順や基準の遵守について、通常の運航環境よりも、より比重をおいて実施されなければなりません。

スケジュール作成段階において各国基準に従っているだけでなく、不測の事態においても、計画された勤務時間が実際の運用において実施されているかどうかをモニターしなければなりません。

IFALPA HUPER Committee 内の疲労管理ワーキンググループは、航空会社と運航乗務員に対して、これら環境下における疲労リスク管理についての考え方をまとめた推奨事項を幾つかご紹介します。

運航乗務員

飛行前準備

- 運航乗務員は現在の状況下において、ストレスや不安、気が散漫していることが多々あります。それは事業の縮小やリストラによる失職の可能性への不安、そして新型コロナウイルス禍の拡大という一般的な関心などがあります。その結果、睡眠不足に陥っている可能性があるため、運航乗組員は以下の事項を慎重に確認することが重要です。
 - アサインされたフライトを実施、継続するにあたっての精神的・肉体的状態
 - 職を失うことや金銭的なプレッシャーを考えるあまり、通常業務における意思

決定に支障を及ぼすことがないかどうか

- 運航乗務員は、乗務開始前に可能な限り休息を確保すべきです。明るさ、温度、騒音を管理することができるホテルの部屋で就寝するのと異なり、機内での睡眠は同じ品質を提供していません。

ストレスの増加を感じているパイロットは、そうした精度が確立されているのであれば、「パイロットアシスタンス/ピアサポートプログラムに」支援を求めることを検討するべきでしょう。

乗務中の疲労軽減措置

- 運航乗務員は、最も覚醒度の高い者が離陸と着陸を確実にこなせるよう、お互いに情報交換を行ってください。これは、離陸を実施した乗務員と着陸を実施する乗務員は異なった方が、より安全であるということが考えられるからです。
- 機内での休息については、着陸を実施する乗務員に優先して機内での休息を与え、その者の体内時計が夜に当たる時間帯に最大限の睡眠を付与すべきです。
- 運航乗務員は、過去における同様の勤務等で培った運航経験を活かして、飛行中における適切な疲労軽減措置を行ってください。
- 運航乗務員は、国の規則で認可されている場合や実施した方が良いと判断した場合、操縦室内での仮眠（Controlled rest）を実施してください。ただし、これは予測していたよりも高い疲労が蓄積した時の疲労軽減措置ですので、はじめから計画するようなことはしないでください。

疲労レポート

- 計画された飛行及び／または実行された飛行において、疲労の問題が存在していると思った全ての運航乗務員は、疲労レポートを提出することが奨励されています。

航空会社

スケジュール作成者

- 「特別な環境」下で実施される運航では、付加的なリスク評価と軽減措置が求められます。これには、運航において許容できるレベルの安全性を確保すべく、新型コロナウイルスが世界的規模で拡大しているという特別な環境下においても、健康と安全の両面を考慮する必要があります。
- 通常では必要とされない状況である場合においても、セットクルーの増員を検討し、WOCL（Windows of Circadian Low、身体的低調期）の間に離着陸、特に着陸の勤務割とならないようなスケジュールを作成してください。
- 最低限の休息期間後に最大限の乗務割となるような、制限ギリギリの運航勤務時間を割り当てることは避けるようにしてください。特に、これらの乗務時間が WOCL と重なる場合は回避する必要があります。
- もし利用可能であれば、疲労予測モデルソフトウェアを活用することで、変更後の勤務割や乗員パターンにおける潜在的なリスク領域を明示できるかもしれません。現在のように運航便数が減少している状況では、代替スロットの割り当て要求が拒否される可能性は低いでしょう。航空会社は運航乗務員の疲労軽減のため、最も好ましい時間帯に飛行が計画され、それが優先されることを目指してください。
- 往復便の場合、復路便には特に注意が必要です。復路便の運航乗務員には、往路後に十分な休息の機会を与える必要があります。

- 往復便における現地滞在時間は、計画した時間よりも長くなる場合がございます。そのため、長時間の覚醒を維持しなければならない可能性があることを考慮してください。
- 可能であれば、自宅／休息地から乗務への出頭場所までの通勤時間が最小限に抑えられる運航乗務員を乗務アサインする方が好ましいです。さらに、適切な宿泊施設を提供してください。
- 運航乗務員にとって馴染みのない飛行経路（通常運航とは異なる経路）を飛行する場合、航空会社は運航経験の豊富な乗務員を勤務アサインして飛行を実施してください。そのためには、事前知識や教材の付与を十分に実施する必要があります。

運航乗務員の健康状態

- （通常の運航環境と同様、）モーニングコールよりもかなりは早い時間に起床してしまっているような状況であれば、便の出発を遅らせることも考慮してください。

乗務人員の追加

- その運航が WOCL の前に開始され、かつ WOCL の後に終了するような場合では、乗務人員を追加して運航してください。追加乗務員による運航、特に 4 名運航（2 名の機長と 2 名の副操縦士）をすることで、飛行中に乗務員が新型コロナウイルスを発症した場合の予防措置となります。

機内での睡眠

- 機内では、計画通りの休憩時間に出来るだけ多くの睡眠を確保することが重要です。そのため、機内での休息は乗客と隔離し、十分な休息を確保するために最適な乗務員の休息施設を利用する必要があります。

まとめ

運航乗務員に対して多くのプレッシャーやストレスがかかるこの状況において、通常よりも警戒度を高め、規定された安全基準を遵守し、それをより高く保持することが重要である、と IFALPA では考えています。新型コロナウイルスの影響下での運航という新たに生み出されたリスクは、これまでの全ての運航におけるリスクと包含して考慮されるべきものです。こうしたリスク評価の結果は、これまでに規定された安全基準の遵守に追加されるべきものであって、取って代わるものであってはいけません。

以上