



IFALPA、2011年12月の「ICAO Annex 6 :疲労管理規定」再改定に向け、“FRMS CHECK LIST”を加盟組合に通達！

IFALPAは、今年12月のICAO Annex 6の疲労管理規則の改定を控え、国や航空会社による“適切”なFRMS:疲労リスクマネジメントシステムの実施が行われる為の“FRMS CHECK LIST”を、加盟組合に通達しました。

～ 以下 IFALPAによる「FRMS に関する通達」より抜粋 ～

・・・、現段階ですでに適切にFRMSが実施されているならばその安全性を強化すべきであり、その事により、加えて各制限値（時間）を超える運用の柔軟さも許容されるものである。これらは効果的な報告制度を通して行われるものであり、その報告制度とは疲労に関連するリスクを軽減する為に、評価、管理、モニターすべき疲労の危険要素の特定を行う事が、経営により奨励されている事である。

しかしながら不適切なFRMSの実施、つまり運用上の柔軟さと利益に目を向け、要求される安全の成果の前進に不利となるような施策（訳注、不適切なFRMS）は、安全の基準を低下させるものである。

それゆえにIFALPAは全ての加盟組合に向けて以下の事を行うように強く勧める。

- ・航空会社にFRMSの承認を与える航空局に対し、FRMS規則の実施と今後の進展を注意深く監視チェックしていく為の事前対策を行うこと。
- ・加盟組合は航空会社によるFRMSの実施に対しても注意深くモニターしていかなければならない。そして計画された安全の目的が実際に達成されているかどうか航空局によるFRMSの監視(訳注、航空会社への)に対しても注意深くモニターしていかなければならない。

FRMS実施に向けての取組み（課題）

- ★ 疲労管理へ向けたFRMSの取組みは未だ初期段階であり、国と航空会社の両方における多くの方策が必要である。時間制限を主体とする規則に比べ同等以上の強化された安全レベルが実際に達成出来るように、適切な方策が実施されなければならない。
- ★ 全ての関係者（航空規則作成機関、航空会社、パイロット）は、ICAO Annex 6とそのガイダンスに詳細に書かれたFRMS実施の要求項目について十分に精通していなければならない。FRMS実施に向けた真の取組みが必要であり、それは国、航空会社、従業員が疲労の原因と結果の十分な知識と理解を持つ事であり、その事がFRMSに関する責任感を持たせることにつながる。
- ★ FRMSは、疲労に関する危険要素のオープンな報告を推奨するような会社組織の文化の中でのみ効果的であり、その場合報告者に対しては非懲罰化がなされていることである。
- ★ すでにIFALPAは、パイロットの代表が不在の会社主導によるFRMSプログラムが実行された事実（訳注、一部の会社において）を認識している。国の規則作成段階そして会社レベルの施策の両方に対し当初からパイロットの代表がStakeholderとして関わっていく事が不可欠（非常に重要）である。
- ★ 疲労のリスクの軽減と、運航の柔軟性が増えることによる生産性向上との適切なバランスが不可欠である。

(次頁へ続く)



- ★ 疲労評価モデルソフトへ過度に依存したり又過度に使用する事は、疲労の管理を後退させ安全性を損なわせる。疲労評価モデルソフトの線引きだけに基づいた運航の決定（結論）はすべきではない。

加盟組合向けチェックリスト

FRMS：疲労リスクマネジメントシステムはすでに世界中の多くの国で実施されており、貴国にもすぐに影響してくるはずである。貴国でFRMSプログラムがすでに確立されているか又は提案されようとしているならば、加盟組合はそれらFRMS規則の主導が、国（航空規則作成機関）によるものか航空会社によるものかを認識しておくべきである。

加盟組合が行うべき実施事項を以下に一部抜粋。

- 貴国の時間制限を主体とする疲労管理規則が、科学的原則と知見に基づいたものであるか再度評価するべきである。
ICAO Annex 6 PART 1のAttachment Aに時間制限を主体とする疲労管理規則のガイダンスが述べられている。加えてIFALPAは独自に時間制限を主体とする疲労管理規則のガイダンスを作成している。
<http://www.ifalpa.org/images/Papers/ifalpaannex06-attachmentajul02011.pdf>
FRMSを使って得た実際の安全レベル基準による科学的原則と知見による時間制限の規則の策定もありうるものである。
- ICAO Annex 6 PART 1の4.10項に述べてある疲労管理の為の「ICAO標準と勧告：SARP」に関して精通しておくべきである。
- 広範囲なFRMSの指針を提供する以下のガイダンスをレビューしておくべきである。
－ ICAO/IATA/IFALPA作成の航空会社の為のFRMS実行手引書
<http://www.ifalpa.org/downloads/Level1/BriefingLeaflets/Medical/12HUPBL02-FRMSguideforoperators.pdf>
－ ICAO Doc 9966 国の為のFRMS Manual
<http://www.ifalpa.org/images/Papers/doc9966-frmsmanualforregulators.pdf>
- もし貴国がFRMS規則の作成を計画しているか、FRMSまたはULR運航を認可しようとしているならば、加盟組合の中に専門家を置くべきである。
- FRMSを認可しようとする事が決まった場合は、最低限以下を確認するべきである。
 - － 科学的原則と知見に基づいた時間制限を主体とする疲労管理規則がすでに定められているか。
 - － ICAO Annex 6 PART 1とICAO Doc 9966（FRMS Manual for Regulators）のガイダンスの要求項目に照らし合わせて、FRMSの適切な実施と承認が行われているか。
 - － FRMS実施と承認の為の必要要件が、全ての関係者に十分理解されているか。それぞれの会社のFSAG（疲労安全実行グループ）又は同等のグループ、加盟組合から選出のパイロットの代表を含む。
 - － FRMSの計画において不完全なものがあるのならば、会社のFSAG(疲労安全実行グループ)又は同等の委員会へ意見を行うこと。そのことにより、意見されたFRMS計画の不完全さが航空会社の監査の一部として含まれることになる。
 - － メディアにFRMSの目的を伝え、常に建設的であることや新しい安全手段を提供するものである事を示すこと。
 - － 国会議員や航空規則作成機関に陳情し、彼らにも立法責任があることを認識させる。FRMSの今後の追加情報またはサポートに関し、IFALPAと連絡を保つこと。

“FRMS計画に向けて”の項より以下抜粋。

FRMS計画を成功に進めようとするならば、航空会社の経営上層部の支持（承認）を得ることである。FRMSチェックリストの英文詳細 www.ifalpa.org/publications/briefing-leaflets/medical.html
また、FRMSチェックリストの全内容の日本語訳を日乗連HPに掲載しています。