



IFALPA HUPER Committee Meeting 出席報告

11月16日から18日まで、IFALPA HUPER (Human Performance) Committee Meeting がニュージーランドのオークランドで開催され、ALPA Japan から2名が参加しました。今回の会議では、以下のような問題が取り上げられました。

Fatigue Management (疲労管理)

ICAO Annex 6 には疲労管理に関する Standards and Recommended Practices (SARPs)が記述されていますが、内容の一部には、乗務員のパフォーマンスが適切なレベルにあることを国は科学的な知見から管理をしなければならないという事が含まれています。



(www.icao.int/safety/fatiguemanagement/Pages/ICAOStandards.aspx)

国の疲労管理規定作りに資する目的で、ICAOは Standards and Guidance Material for State Regulations for fatigue を作成していますが、IFALPA はこれに加えて、飛行時間管理及び休養の時間に関する具体的な数値を示した資料も用意しています。

また、乗務員のスケジュールを作成する部署、管理をする部署に対して、すべてのフライトオペレーションに関する疲労の初期教育とリカレントを行う部署が航空会社に設定されることも提案しています。

IFALPA は常に適切な Fatigue Risk Management が行われることを推奨しています。

Pilot Activity Monitoring (PAM)

PAM とは、パイロットの活性度が飛行中に低下したときに Warning を発する装置で、Mode Control Panel や ATC、FMC、EFIS などが一定時間操作されない時に注意喚起を促す機能をいいます。ご存知の通りボーイング機では「PILOT RESPONSE」のメッセージでパイロットに注意を促します。

このようなシステムに加え、飛行中のパイロットの疲労度を計測する装置 (Fatigue Measuring Equipment) の装着についても議論されています。科学的な研究や FRMS データの収集という意味合いでは一定の条件下、有効であると考えられますが、飛行時間の延長に結びついたり、パイロットの疲労度を監視するという目的で使用されることは好ましくありません。

Pilot Assistance Program

Pilot Assistance Program とは、Peer support を通してライフスタイルに問題が生じている仲間のパイロットを援助するシステムのことで、従来の CISM 活動の枠を更に拡大して取り組む活動のことです。Peer とは、同じ境遇(職業)にある者が仲間をサポートしていくシステムを意味します。

当プログラムは、守秘義務が課せられた上で、以下の件に関し、時には専門家のアドバイスも仰ぎながら対処をしていく活動を行います。

- ・航空身体検査関連の諸問題
- ・事故やインシデントの影響による心理的な反応
- ・私生活でのストレス等や、仕事をする上で障害となっている心理的問題
- ・アルコールや薬物の常用に関する問題
- ・業務上生じたその他の問題

これらの事項に対応するサポート体制を構築することで、パイロットに長期にわたり健全な仕事ができる環境を整えることが目的です。

IFALPA HUPER Committee は、このような Pilot Assistance Program を行う団体を Member Association に対し構築することを薦めていく予定です。

MPL について

ご存知の通り日本にも導入されることになった MPL(Multi-crew Pilot License)について、IFALPA HUPER Committee でも議論がなされています。

前回 2013 年 5 月に開催の委員会での Position Paper について再度話し合いがなされました。

具体的には、「エアマンシップ・CRM・知識や操縦技術についての基本的な部分の欠如」等の、危惧された部分をカバーする形で再度の検討がなされ、

1. Airmanship、2. Basic Flying Skills、3. CRM、4. 他のライセンスとの協調という 4 点を元に議論を重ねた結果、
1. エアマンシップとパイロットとしての能力を形成する上で、実機でのフライト訓練に勝るものは無い。
2. SIM は確かに MPL 訓練を行う上では有効なツールではあるが、パイロットの能力のコアとなる部分 (Workload Management、Unexpected Threat Condition、Situational Awareness)や、実際のフライトでしか再現し得ない部分(G、ATC 等)については性能として限界があることも理解すべきである、という結論に至りました。

EBT について

The IATA Training and Qualification Initiative(ITQI)という組織により設立された、EBT(Evidence-Based Training)という訓練システムについて紹介されました。

EBT は、「能力をベースとした訓練と、確かな証拠に基づいたエアラインパイロットへの教育の 2 点について、新しい方法論を発展させること」を主旨としており、事故事例をよりリアルに再現し、クルーのパフォーマンスを Technical、Non-Technical Skill の両面から必要に応じて広く発揮させることを目的としたシステムです。

ここでいう「Evidence」とは、通常運航、インシデントやアクシデントからなるデータを示しており、ICAO は、この(能力をベースとした)EBT を、Flight Simulator による Re-current Training の際の実施するものとして、導入を進めています。日本では一部訓練・チェックで取り入れられています。

Required Pilot Skills について (Upset Prevention、Recognition、Recovery)

2013 年 9 月 25～26 日にかけて、The International Flight Crew Training Conference が、ロンドンにて開催され、ここで話し合われた、「固定翼機、回転翼機の、Loss of Control の回避、認識、回復操作」について、紹介されました。

Automation 化に伴う Manual Handling Skill の維持向上の一環として、UPRT(Upset Prevention and Recovery Training)は、Upset Prevention、Recognition、Recovery Skill についてもカバーしている必要があることが強調されています。

異常姿勢の回避、認識に関わる訓練は、回復訓練と同様に重要であり、

“Prevention”=飛行機が、その時点で望まれる状態からの逸脱を避ける為の行動

“Recognition”=(何らかの)逸脱が差し迫っていること、異常姿勢が進行しているその状況をパイロットが認識すること

“Recovery”=飛行機が安全な状態へ回復する為に行うパイロットの操作

これらを元に、「UPRT はパイロットキャリアの全てのステージ(訓練初期から ATPL に及ぶまで)において、実施されるべきである」ことが表明されました。

訓練の方法としては、CPL と MPL においては実機訓練で、ATPL においては FSTD(Flight Simulation Training Device)を利用することとしており、この Upset Prevention と Recovery Training を Recurrent Training に取り入れることに IFALPA も同意しています。

民間航空輸送に従事する女性従業員の健康について

女性の民間航空輸送労働者に、仕事上生じるリスクと健康の関係を見出すことを目的とした調査が行われました。グランドスタッフ 563 人、客室乗務員 612 人、合計 1,175 人の女性からの回答を集計した結果、健康上の傷害や妊娠に伴う不具合等様々な問題が、グランドスタッフよりも客室乗務員に多く見られることがわかりました。一例として以下の数値を紹介します。

・生理不順・重大な疾患	客室乗務員 30.55%	グランドスタッフ 13.4%
・複数の子供に恵まれる (fertility)	客室乗務員 36.59%	グランドスタッフ 43.95%
・流産	客室乗務員 6.8%	グランドスタッフ 2.97%

ライフスタイルの面から障害になり得るこれらの問題について、追加的なケアが必要なことがわかりました。

日本でも航空身体検査に関わる施行規則が改正され、妊娠初期と後期を除き、第一種身体検査上「適合」へと変更されました(具体的には第 16 週から 27 週まで適合)。もちろん本人の体調次第での判断となることは言うまでもありません。

上記それぞれの課題は、日乗連 HUPER 委員会でも継続して取り組みをしていきます。