



## ICAO が 20 年ぶりに技能証明制度を大改訂！

### いわゆる「副操縦士ライセンス」MPL とは??

#### ( 1 ) MPL の概要

ICAO では、航空機乗組員の資格を規定した *Annex 1 (Personnel Licensing)* を 2006 年 11 月より改訂すべく準備を進めています。この中には、これまでの既存のライセンスに加えて、MPL (Multi-Crew Pilot License) という新しい資格が追加されます。このライセンスは、主に航空会社の自社養成訓練を対象にしたもので、大幅に削減された訓練時間で副操縦士として乗務できるというものです。すでに ICAO は関連する *ICAO Annex* の改定案を各締約国に送って意見を収集している段階です。

日乗連は、これまで IFALPA や ICAO での会議やセミナーを通じて情報収集を行ってきました。今後、安全の切り下げとならないようにどのように取り組むのか、議論が必要となりますが、まずはこの MPL の概要とその背景についてお知らせします。

#### 1 . MPL ( Multi-crew Pilot License)

冒頭でお伝えしたように、MPL は主に航空会社の自社養成訓練を対象として「副操縦士」として乗務するために設定されるライセンスです。したがって、業務範囲もこれまでの事業用操縦士資格と異なり、自家用操縦士の業務範囲を超えて PIC として乗務することはできず、操縦に二人を要する飛行機の副操縦士に限定されています。そのため、認可された訓練施設での訓練を前提として、訓練時間も大きく削減されるとともに、基礎の段階から実機に代えてシミュレーターでの訓練時間を大幅に認めています。ただし、MPL 訓練終了時のレベルは Multi Crew Operation (操縦士二人以上で行う運航) 下において、CPL・INST・Type Rating を有するものと同等となることが求められます。現在 ICAO では以下のように提案しています。

##### 訓練時間:

実機および SIM の合計・最低 240 時間 ( PF および PNF )

当初は *PANS-TRG* ( 後述 ) に基づき実機での訓練時間は最低 70 時間

##### 訓練要件:

資格取得のための訓練 ( 施設 ) が認可を要する

MPL 訓練の認可要件:

当該訓練施設における訓練修了レベルが、乗員が 2 名以上乗務する際に、CPL ( 事業用 )、IR ( 計器 )、TR ( 型式 ) を有する者と、マルチクルー運航下において、同じ能力レベルであると確認されること。

CRM や TEM を含む、マルチクルー ( 操縦士二人 ) 運航環境を想定した訓練



訓練の概要 (PANS-TRG) :

) Core Flying Skills ( PF のみ )

ソロを含む Single Pilot による基礎操縦技術習得の課程

) Basic ( PF/PNF )

Multi Crew Operation および計器飛行の導入の課程

夜間飛行・Upset Recovery を含む

) Intermediate ( PF/PNF )

Multi Crew Operation 実践の課程

SIM 訓練を中心として、High-Performance ・ Multi-Engine で Non-Normal を含む訓練

) Advanced ( PF/PNF )

エアラインでの運航環境における、Type Rating 取得の課程

12 回の実機での離着陸訓練を含む

全過程で TEM ( Threat and Error Management )、CRM 訓練は後半の 2 課程で行われます。

MPL 訓練においては Competency Based Training ( 後述 ) が導入され、以下の 9 項目

( Competency Element ) について能力要件を設定し、操作・実践できているか判定されます。

TEM ( Threat And Error Management ) ・ 飛行機の地上操作 ( Ground Operation )

離陸 ・ 上昇 ・ 巡航 ・ 降下 ( Descent ) ・ 進入 ( Approach ) ・ 着陸

着陸後および飛行後の操作 ( After-landing & Post-flight operations )

業務範囲:

自家用操縦士の業務範囲 ( + 計器飛行 ) + ( Multi-Crew 運航における ) 副操縦士業務

自家用の範囲を超えて機長として飛行するためには、従来通り事業用もしくは定期運送用操縦士資格が必要となります。これらの資格を取得するための要件も Annex 1 に規定されます。

## 2 . PANS-TRG(Procedures for Air Navigation Services ・ Training ) について

MPL の訓練の詳細は、Annex に規定するには内容が細かすぎるため、Annex 1 ではなくて、PANS-TRG に規定されます。PANS-TRG には訓練概要、シラバスや訓練体系、教官・試験官の資格、その他 MPL に特化した重要事項、といった内容が記載されます。

PANS-TRG は ICAO ・ ANC の認可を要するガイダンス(補足文書)であり、4 つ目の PANS となります。その内容は、日本ではまだなじみがありませんが、“ Competency-based Training(能力要件に基づく訓練)” ならびその判定基準の作成に関する一般的な指針となります。

## 3 . MPL に用いられる Competency Based Training ( CBT ) について

今回の ICAO Annex1 の改訂で導入されるこの CBT という考え方は、MPL に限らず、すべてのライセンスを対象にしています。ICAO の定義によれば、

Competency : 一つの作業を定められた基準で実施しうる知識、技術、姿勢のコンビネーション

つまり、MPL を例にとれば、四段階の課程に応じて、各 Element となる 9 項目について、Competency ( つまり能力要件 ) が定められ、例えば、T/O に関しては「離陸推力を設定できたか」や「エンジンパラメーターが確認できたか」といったように、項目を細かく設け、その知識や技量がフェーズによって充分か不十分か判断する、といった訓練・判定手法です。

MPL は認可された訓練が前提となるので、この ICAO の PANS-TRG に規定された CBT に基づいて行われることとなります。