



日乗連ニュース

ALPA Japan NEWS

www.alpajapan.org

Date 2010.01.27

No. 33 - 38

発行: 日本乗員組合連絡会議・ALPA Japan

幹事会

〒144-0043

東京都大田区羽田5-11-4

フェニックスビル

TEL.03-5705-2770

FAX.03-5705-3274

E-mail:office30@alpajapan.org

新しい副操縦士の技能証明が誕生します。

MPL(Multi-Crew Pilot License)の概要

MPL 導入について考えるシリーズ 2

前回は MPL(Multi-Crew Pilot License)の概要についてお知らせいたしました。今回は MPL に関する IFALPA の取り組みをご紹介します。

IFALPA のこれまでの取り組み

IFALPA では、ICAO により開催された Flight Crew Licensing and Training Panel(FCLTP:航空機乗組員の技能証明および訓練に関する ANNEX の改正、技術指針等の策定のための委員会)の第一回から参加し、IFALPA の考え方を Position Statement として公開しておりました。

(<http://www.ifalpa.org/>)

IFALPA はその中で、新しい MPL 制度は、最高水準の安全性および訓練品質を保証するものとして、現時点では確信するに至っていないと考え、全ての加盟組合に対し MPL について常に先を見越した対応を心がけ、MPL 導入状況の監視に力を注ぐことの必要性を主張してきました。

また2007年5月にKuala Lumpurで開催された Association of Asia Pacific Airlines MPL Symposium および2007年8月に香港で開催された ICAO Regional Symposium on the Implementation of the Multi-Crew Pilot License に出席し、MPL 導入に関する懸念事項を発表しておりました。

その後2007年に制定された IATA MPL Task Force や、MPL 訓練に使用される模擬飛行装置(シミュレータ)に関する基準を改定することを目的として開催された Royal Aeronautical Society International Working Group on Simulator Standards にも参加し、この中で、シミュレータの性能(実機再現度)を定義してきました。その他にも、ICAO と共同し、ガイダンスマテリアル(MPL 訓練の各飛行 phase、各マニューバーにおける得点化の基準)の策定を目指しております。そして IFALPA は今後も最高レベルの安全推進を行うため、数々の関連委員会等に積極的に参加していく予定です。

IFALPA の考える MPL

MPL 制度は適切に導入されれば航空会社にとって高品質な副操縦士の雇用を可能にするものだが、不適切な導入すなわち現状の Pilot 不足への対応を目的に費用や時間を削減することに重点を置くようなものであれば、航空の安全に重大な支障をきたすとともに、現行の既に保証された訓練標準を破壊する可能性を内在するものであると考えております。

開発中の MPL シラバスは、現在行われている安全性と品質の高い訓練に対して十分であるとは確信できないと考えます。訓練シラバスの低品質化は避けるべきで、安全品質を改善していくことが必要です。新しい MPL のコンセプトに求められる要求を満たすために、十分に検討された MPL シラバスを段階的に導入することが必要です。IFALPA は MPL が旅客、乗員、公共の福祉にとって更に安全性が高いものであると確信できるのであれば、今後も MPL 開発の問題点に関して、専門的で適切な解決策を引き続き提供していきます。

(次頁へ続く)



IFALPA の考える MPL の長所

MPL ライセンスの長所としては単発機のシングルパイロットとして教育的指導がなく飛行時間を積み重ねることによって変わり、多発機のマルチクルーとして整備された環境の中で乗員を養成できることが可能になります。さらに MPL では CRM and TEM といったスキルを早い段階から取り入れることができます。MPL プログラムはより安全度の高い乗員を、より少ない訓練時間で作ることができる可能性を持っているということです。しかし上述の FCLTP メンバーのほとんどは、MPL として適切に開発されたシラバスは、現在行われている自社養成でかかる以上の訓練時間と訓練費用がかかるものであるということで意見が一致しております。

IFALPA の考える MPL の懸念事項

MPL 訓練プログラムの開発及び導入の手順については、ANNEX1 及び SARPs(国際標準及び勧告方式)を補完するものとして PANS-Training があります。IFALPA は現在のところこの PANS-Training は不完全であると考えております。それは求められる要件に十分なシミュレータを定義できていないためです。訓練時間の削減は安全性を阻害しないことを確証するまで、現行 CPL で行われている実機による訓練時間を急激に削減するべきではないと考えられます。

現在行われている実機訓練時間を保持することは、現状の品質を保証することであって、劇的に訓練時間を削減することは訓練の品質を下げ、ひいては航空界の安全性を引き下げるものであると考えております。

最終的に実機での訓練時間が何時間必要かは現状ではわからないのであって、今後論理的手法が必要になります。

また MPL 訓練は費用がかかるものであると考えられます。各国のエアラインの経済的現状、航空界の増大する競争がある中で、MPL 導入は経済的に難しいものであると考えられ、費用のかかる MPL シラバスを航空会社が経済的に理解することは難しいことであると考えられます。

そのような現状の中でも、MPL シラバスの開発に当たって経験と安全が削減されることが結果としてあってはなりません。シミュレータを訓練の初期段階から実機に変えて行うには、科学的証明とシミュレータによる経験が今のところなく、飛行機の取り扱いとエアマンシップを教えるにあたって実機での訓練をシミュレータに置き換えることは十分注意を払うべきであると考えます。

IFALPA の提案

MPL シラバスにおいて実機での訓練を模擬飛行装置に変えるのには、慎重な段階的アプローチが必要であると提案します。

現状の世界の自社養成を調査した結果、実機での訓練時間の平均は 230 時間となっております。導入時の MPL コースにおいて、実機での訓練時間をこの 230 時間以下、または現状行われている自社養成の訓練時間以下にしなければならないと考えます。導入時の MPL コースでは、TEM, CRM, in-flight emergencies を除くその他の訓練の大部分を実機で行うことが必要です。その上で、MPL コンセプトが安全性を証明でき、さらに進化したシミュレータが開発されたならば、いくつかの実機による飛行は次第にそれらの装置に置き換わるべきで、実機での訓練をシミュレータでの訓練に置き換えることは段階を経て行われるべきであると考えます。

IFALPA ではその他の懸念事項について MPL CHECK LIST としてまとめております。

～ 次回は IFALPA の考える MPL CHECK LIST についてお伝えします。～