



MPL に関する日乗連ポリシー(案)と 当面の課題(案)の提起

MPL 導入について考えるシリーズ 10

1. 日乗連ポリシー(案)と当面の課題(案)策定までの流れ

新しい技能証明である MPL (Multi-Crew Pilot License) は、2006 年 11 月に Annex 1 の中で定義され、ドイツ、スイス、イギリス、カナダ等では新しい二人乗り操縦機の副操縦士養成制度として進められております。

日本では第 174 回国会審議において、この MPL を含む航空法改正案は次回国会での継続審議となりましたが、法案化の動きは進められております。

日乗連では、2000年10月に行われたICAO 非公式協議においてMPL に関する提唱があった当初より、IFALPAと綿密な連携をとり、その動向を注視するとともに技術検討を進めてきました。

MPLに対する取り組みを進めてきた結果、日乗連の考えるMPLのあり方、MPLに対する進め方が具体的になりましたので、今般「MPLに対する日乗連ポリシー(案)と当面の課題(案)」を作成に至りましたので皆様にお知らせします。

2. 日乗連ポリシーと当面の課題(案)の中身

今回提案する内容は、日乗連ポリシー(案)と当面の課題(案)の二部構成となっております。その具体的な内容としては「MPL 導入について考えるシリーズ」の 6、7、8でお伝えしたことが基本ラインとなっております。

また今後も情報収集と職場への情報提供を行い、職場の認識と理解の一致を基に基本ポリシーの実現を目指すこと、加盟乗員組合の取り組みを全面的に支援していくこと、IFALPA との連携を強化し、MPL に関する要件を熟知することによって、MPL に精通する組織となるよう引き続き取り組んでいくことを活動ポリシー(案)として明記しました。

3. 日乗連ポリシーの採択に向けて

この案は日乗連幹事会の承認を得て、皆様に紹介しています。今後、皆様からのご意見を踏まえて各単組執行部で議論していただき、日乗連総会での承認を得てポリシーとして確立されます。

紹介した日乗連ポリシー(案)と当面の課題(案)を見ていただき、皆様方のご意見を各単組の執行部までお願いします。

(次頁へ続く)

MPL に関する日乗連ポリシー(案)と当面の課題(案)

1. 基本ポリシー(案)

- 1-1. MPL は航空の安全性を高めることを目的に導入されなければならない。
- 1-2. MPL 訓練は、従来制度による二人操縦機の副操縦士資格取得者と同等以上の技能レベルを担保するものでなければならない。

2. 活動ポリシー(案)

- 2-1. MPL の訓練ならびに運航が適切に実施されるよう、法令の整備、並びに航空会社等に対する継続的かつ適切な指導および監督を国に求めていく。
- 2-2. 情報収集と職場への情報提供を行い、職場の認識と理解の一致を基に基本ポリシーの実現を目指す。また、加盟乗員組合の取り組みを全面的に支援していく。
- 2-3. IFALPA との連携を強化し、MPL に関する ICAO Annex 1 および PANS- Training の要件を熟知することによって、MPL に精通する組織となるよう引き続き取り組んでいく。

当面の課題(案)

1. IFALPA との連携により、MPL 訓練に関する以下の事項については詳細かつ適切な基準作りに取り組んでいく。また、各基準・要件に基づいて MPL 訓練が実行されるよう国に指導と監督を求めていく。
 - 訓練計画、訓練科目、評価基準および方法、実地試験実施基準等についての要件
 - Flight Training Devices(シミュレーター等)の性能要件
(Visual、Motion、緊急事態の模擬等)
 - Instructor /Examiner に係わる要件
(2名以上の乗員による運航に十分精通している必要があること等々)
(Instructor/Examiner の養成訓練・審査等)
 - 実機および総訓練時間に関する要件
(実機訓練時間短縮を可能とする場合の要件等)
 - 安全に関する航空会社の方針が訓練に十分反映されるための措置
(航空会社と訓練機関相互のフィードバック体制の確立等)
2. ICAO の規定に則り、専門家や関係機関・団体等で構成される専門機関の設置を国に求めていく。また、この専門委員会に日乗連の参加を求めていく。