

航空の安全の増進に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定の下 の両当局間の設計承認、製造に関する活動、耐空性承認、設計承認後に関する 活動及び技術支援のための耐空性に関する実施取決め（仮訳）

2009 年 4 月 27 日

第 I 部 概要

1.0 権限委任

この実施取決めは、航空安全協定（BASA）又は BASA 本体協定として称される航空の安全の増進に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定（2009 年 4 月 27 日付）第Ⅲ条に基づくものである。同条に従い、米国連邦航空局（FAA）及び日本国航空局（JCAB）は、民間航空製品、部品、装備品の設計承認、製造承認、耐空性の証明及び耐空性の維持に関して、それぞれの当局の航空機証明制度が、この実施取決めを支えるために、組織面及び実施面において十分類似していることを決定した。

1.1 目的

この文書の目的は、米国及び日本国へ輸入される民間航空製品、部品及び装備品の範囲を明確にすること、及びそれら民間航空製品の輸入と継続的支援のために当局間をとりもつ要件と活動を規定することである。

1.2 原則

この実施取決めは、設計、製造、耐空性及び関連証明機能の実施について取扱っており、この実施取決めの範囲内で、FAA と JCAB が業務を遂行する技術能力と規制能力を相互に深く信頼したことから締結されたものである。輸入民間耐空性当局としての FAA と JCAB は、輸出民間耐空性当局としての他方の当局が実施した証明に対して、当該証明が輸入当局の適用となる法律、規則及び要件に従ってなされたものであるかのように、同様の効力を与えなければならない。また、一方の当局が他方の当局の法律及び規則並びにこの実施取決めに基づき認定を行った場合には、その認定については、他方の当局が行ったものであるかのように、同様の効力が与えられる。従って、この実施取決めの根本的な原則は、輸入民間耐空性当局の耐空性基準を満足するために、輸出民間耐空性当局の航空機証明制度を最大限利用することである。

1.2.0 FAA と JCAB は、この実施取決めのもとで交換される、技術書類を含む全ての情報が英語で扱われることに合意する。

1.2.1 FAA と JCAB は、お互いの権限委任及び代理人制度を航空機証明制度の一部と認識する。この制度により、この実施取決めに基づきなされた認定は、当局により直接なされたものと同様の効力が与えられる。FAA と JCAB は、他方の当局へ事前通報を行えば、他方の当局の個別の代理人に直接接触する場合があります。特別のプロジェクトとして別途合意された場合を除き、FAA 又は JCAB は、代理人又は認定事業場の代表が適合性の認定の実施又は適合性検査の実施ために米国又は日本国に出張する前に、代理人又は事業場の活動内容について通常相手方に通知しないものとする。

1.3 当局航空機証明制度の変更

1.3.0 この実施取決めは、署名の時点で、お互いが十分に類似した航空機証明制度を保有していることに基づいている。従って、輸入当局及び輸出当局は、次の制度に関して重要な変更を行う場合には相手側に連絡しなければならない。

- a) 法令上の責任
- b) 組織構成（例えば、主要職員、管理構造、技術訓練、事務所の位置）
- c) 耐空性及び環境適合性の基準及び手順に関する重要な改定
- d) 国外での部品製造の監督を含む製造品質管理制度の監督、又は
- e) 権限委任機能又は権限が委任されている組織の種類

1.3.1 FAA と JCAB は、どちらかの当局が、その規則、政策、手順、法令上の責任、組織構成、製造品質管理制度の監督又は権限委任制度を変更することが、この実施取決めの根拠と範囲に影響を与えるかもしれないということを認識する。従って、一方の当局がそのような変更を連絡した時には、他方の当局は、この実施取決めの変更が必要であるかどうかを検討するための会合を要請することができる。

1.4 当局間会合

FAA と JCAB は、必要に応じて、この実施取決めとその有効性の継続について検討を行うために会合することに合意する。これらの会合の頻度は、両当局間で議論される議題の数と重要性により、両当局の相互の合意により決定される。会合はできるだけワシントン DC と東京で交互に実施する。

1.5 適用規則、手順及びガイダンス資料

1.5.0 航空機、発動機及びプロペラの耐空性及び環境適合性証明のための FAA の基準は、連邦規則（CFR）14 の Part 21、23、25、26、27、29、33、34、35 及び 36 に含

まれている。特別のクラスの航空機については欧州の証明規則である CS-22 及び CS-VLA が適用される。ガイダンス資料、政策及び手順については、FAA Advisory Circular、Orders、Notices 及び Policy Memoranda に含まれている。

- 1.5.1 航空機、発動機及びプロペラの耐空性及び環境適合性証明のための JCAB の基準は、航空法(CAL)、航空法施行規則(CAR)及び耐空性審査要領(AIM)に含まれている。JCAB は耐空性審査要領の中に FAR の Part 23、25、27、29、33 及び 35 と同等の基準を取り入れている。特別のクラスの航空機については CS-22 が適用される。また、JCAB は航空法施行規則の中に ICAO 附属書 16 と同等の基準を取り入れている。ガイダンス資料、政策及び手順については「航空機検査業務サーキュラー集」に含まれている。

1.6 解釈

この実施取決めのもとでの証明、承認、又は受入れに関連する法律、耐空性若しくは環境適合性の規則／基準、要件又は受入れ可能な適合性の方法の解釈に相違が生じた場合は、その法律、規則／基準、要件又は受入れ可能な適合性の方法を所有する当局の解釈が優先する。

1.7 改正及び連絡先

- 1.7.0 この実施取決めは、FAA と JCAB の相互の同意によって改正される。そのような改正は、FAA と JCAB の正当な権限委任代表の署名によって有効となる。

- 1.7.1 この実施取決めの技術的な実施事項に関する連絡先は、

FAA

Aircraft Certification Service
International Policy Office (AIR-40)
Federal Aviation Administration
800 Independence Avenue, SW
Washington, DC 20591
USA
電話：1-202-385-8950
FAX：1-202-493-5144

JCAB

Airworthiness Division
Engineering Department
Civil Aviation Bureau
2-1-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku,
Tokyo, 100-8918
Japan
電話：81-3-5253-8735
FAX：81-3-5253-1661

1.7.2 この実施取決めの事務的な調整事項に関する連絡先は、

FAA

Office of International Aviation (API-1)

Federal Aviation Administration

800 Independence Avenue, SW

Washington, DC 20591

USA

電話：1-202-385-8900

FAX：1-202-385-7179

JCAB

Airworthiness Division

Engineering Department

Civil Aviation Bureau

2-1-3, Kasumigaseki, Chiyoda-ku,

Tokyo, 100-8918

Japan

電話：81-3-5253-8735

FAX：81-3-5253-1661

1.8 効力及び終了

この実施取決めは、署名により効力が発生し、いずれかの当局によって終了させる時まで効力を有する。FAA 又は JCAB のいずれもが他方の当局へ 60 日前に書面による通告を行うことにより、この実施取決めに終了させることができる。終了は、終了前にこの実施取決めにより実施された行為の有効性には影響を与えない。

1.9 定義

この実施取決めの目的のため、以下の通り定義する。その他の定義は、BASA 本体協定第 I 条にある。

- (a) 「追加技術要件」とは、設計国の耐空性要件に追加された輸入国の要件又は輸入国の耐空性要件と同等の安全水準を確保するために規定された輸入国の要件を意味する。
- (b) 「耐空性基準」とは、民間航空製品、部品及び装備品の設計及び性能を規定する規則を意味する。
- (c) 「装備品」とは、計器、機構、装置、部品、器具、付属品又はアクセサリー（通信装置を含む）であって、航空機に装備又は設置され、航空機の運航又は操縦に使用される又は使用が意図されるものを意味する。
- (d) 「民間航空製品」（以下「製品」という。）とは、各々の民間航空機、発動機又はプロペラを意味する。
- (e) 「重要な構成部品」とは、製品の認証過程において型式 Design Approval Holder 又は輸出国当局により重要と認識された部品を意味する。一般的には、そのような構成部品は、交換時期、検査間隔又は関連手順が、製造者の整備マニュアル又は耐空性を継続するための指示書の限界事項の章に規定されている部品を含む。
- (f) 「環境適合性の承認」とは、ある民間航空製品が騒音、排出燃料又は排出ガスに関する基準に適合することが確認された場合に発給される承認を意味する。

- (g) 「環境適合性の基準」とは、民間航空製品及び装備品の騒音、排出燃料及び排出ガスに関する設計を規定する規則を意味する。
- (h) 「環境適合性の試験」とは、民間航空製品又は装備品が環境適合性の基準に適合することを決定する過程を意味する。
- (i) 「同等安全性の認定」とは、同等の安全性が担保される代替手段が得られることを認めることを意味する。
- (j) 「適用除外」とは、FAA 又は JCAB により適切な規則に基づく手順が進められ、少なくとも軽減が行われた規則と同等の安全レベルの保持が確認される場合に、現状の規則の要件からの軽減が与えられることを意味する。
- (k) 「輸出」とは、製品、部品又は装備品を他国にて引き続き使用するために、民間航空当局の規則システムの範囲から外れる過程を意味する。
- (l) 「輸出民間耐空性当局」とは、民間航空製品、部品及び装備品の耐空性及び環境適合性の証明、承認又は受入れに関する規制を行うことについて、輸出国の法律により責任を有している輸出国の国家組織を意味する。この実施取決めにおいては、輸出民間耐空性当局のことを輸出当局と呼ぶ。
- (m) 「精通」とは、輸入当局が、輸入される製品の追加技術要件の規定、同製品が輸入国において運航される際に不具合が生じた場合の耐空性に関する是正措置の実施、同製品に対する整備・運航・操縦士の型式限定情報の策定を確実にを行うために、輸出国にて設計された航空製品に関する情報及び経験を入手する過程を意味する。
- (n) 「認定」とは、耐空性当局による審査、調査、検査、試験又は分析の結果、適合又は非適合が決定されることを意味する。
- (o) 「輸入」とは、輸出された製品、部品又は装備品をその国において使用するために、民間航空当局により受け入れられ、その国の当局の規則システムに置かれる過程を意味する。
- (p) 「輸入民間耐空性当局」とは、民間航空製品、部品及び装備品の耐空性及び環境適合性の証明、承認又は受入れに関する規制を行うことについて、輸入国の法律により責任を有している輸入国の国家組織を意味する。この実施取決めにおいては、輸入民間耐空性当局を輸入当局と呼ぶ。
- (q) 「適合性見解書」とは、JCAB 又は FAA が TC（型式証明（書））又は STC（追加型式設計承認（書））を発給するに当たって、解決を要する事項を規定した文書を意味する。
- (r) 「ライセンス協定」とは、TC 又は STC の Holder（取得者／保有者）と製造認定の Holder（又は申請者）との間の商業上の契約であり、製品又は部品を製造する目的で設計データを使用することについての両者の権利や義務を正式に定めたものを意味する。
- (s) 「整備」とは、検査、オーバーホール、修理、保守、及び製品の部品又は装備品の交換を意味する。ただし、予防整備を除く。
- (t) 「製造者」とは、品質管理システムの基に製造された全ての製品又は部品が、FAA 又

は JCAB が承認した設計、又は政府若しくは産業界が制定した基準に適合し、かつ、安全な運航に適した状態にあることを決定する上で、FAA 又は JCAB の規則上、責任を有する者を意味する。

- (u) 「多国籍企業共同体」とは、ある製品を製造するために単一の企業を構成することに同意した複数の国からの製造者の集まりを意味する。
- (v) 「新規航空機」とは、その航空機が個人所有、リース又は時間所有協定がなく、かつ、操縦士学校又は他の商業運航で使われたことがなく、製造者、ディストリビューター又は販売事業者がまだ所有していることを意味する。
- (w) 「者」とは、個人、会社、合名会社、株式会社、共同経営会社、会社協会、合資会社又は政府当局を意味し、また、管財人、収益管理人、譲受人又は他の類似するこれらの代理人を含むものとする。
- (x) 「製品」とは、(d)「民間航空製品」を参照のこと。
- (y) 「製造品質制度」とは、輸出当局の要求を満足し、製品、部品及び装備品が承認された設計に適合し、安全運航に適した状態にあることを確保するための系統的な過程を意味する。
- (z) 「Rebuilt 発動機」とは、14CFR Part 43 に基づき、必要に応じ、製造認定事業場において、分解され、掃除され、検査され、修理され、再び組み立てられ、試験が行われた米国の発動機を意味する。
- (aa) 「特別要件」とは、斬新な又は珍しい設計の特徴により、その製品の区分に対応する耐空性基準が十分又は適切な安全基準に相当しない場合に、FAA 又は JCAB が規定する追加の耐空性基準を意味する。特別要件は適用する規則に定められている安全性と同等のレベルを保つために FAA 又は JCAB が必要と考える安全基準に相当する。
- (bb) 「標準部品」とは、設計、製造、均一な同一性に係る要件を含む政府又は産業界が承認した仕様に完全に適合している製造部品を意味する。仕様には、その部品を製造し、基準に適合させるための全ての情報が含まれていなければならない。また、あらゆる者がその部品を製造できるように、その仕様は公表されなければならない。
- (cc) 「Supplier」とは、航空製品、部品、装備品、構成品、又はサービスを供給する契約を行ったあらゆる層の者又は機関を意味する。
- (dd) 「中古航空機」とは、上記(v)項に定義された新規航空機ではない航空機を意味する。
- (ee) 「認証」とは、輸出当局として FAA 又は JCAB が証明した製品に対し、輸入当局が TC 又は同等の証明を実施する過程を意味する。

第Ⅱ部 実施取決めの範囲

2.0 概要

この実施取決めは、適切な評価を実施後に、JCAB と FAA との間で合意された新しい製品、部品及び装備品を取扱う。この協定で取扱われる製品、部品及び装備品の現時

点の範囲に関する文書は、1.7.1 項に記載されるフォーカル・ポイントにて保持される。
製品、部品及び装備品には、3.2 項に定める輸出に関する適切な書類が添付される。

2.1 設計及び設計変更の承認

この実施取決めは、上記にて取扱われる製品、部品及び装備品の型式設計の変更及び修理に関する設計データの受入れについても取扱う。

2.2 標準部品

(a) 日本国の標準部品の受入れ

日本国は、この実施取決めのもとで取扱われる全ての製品、部品又は装備品に使用される標準部品で、米国の産業界又は米国政府が制定した仕様又は FAA の TSO（例えば TSO C148、C149、C 150）に適合するものを受け入れる。

(b) 米国の標準部品の受入れ

米国は、この実施取決めのもとで取扱われる全ての製品、部品又は装備品に使用される標準部品で、米国又は日本国の産業界が制定した仕様に適合するものを受け入れる。

2.3 耐空証明

設計承認に係るこの実施取決めは、標準カテゴリーの耐空証明のために、FAA 及び JCAB が TC を行う航空機の型式設計に適用される。特別の耐空証明が発給される航空機は、第 V 部の特別取決めに基づきケースバイケースで処理される。

2.4 環境適合性の試験及び承認の規定

この実施取決めにおいて、環境適合性の承認のために提出されたデータを JCAB 及び FAA がどのように審査するかについて規定する（3.0.1.8 項及び 3.0.2.9 項参照）。

2.5 技術支援に関する規定

FAA と JCAB の間の全ての技術支援活動の範囲については、第 IV 部に規定する。

2.6 特別取決めに関する規定

設計承認、製造に関する行為、輸出品の耐空性承認、設計承認後の行為又は技術支援に関して、この実施取決めに規定されていないものの BASA の範囲内と考えられるものについては、FAA と JCAB の間で特別取決めを締結するために、この実施取決めの中で担当者を規定する。両当局間のすべての特別取決めは附属書 C に記載される。

第 III 部 定められた作業手順

3.0 設計承認手順

3.0.0 概要

- (a) 輸入当局としての **FAA** 及び **JCAB** は、適合性の認定を行い、設計承認を発給するために、通常、その製品に対して認証過程により証明行為を行う。認証過程は、申請によって始まる。**FAA** 及び **JCAB** の認証においては、通常その製品に精通するための申請者からの説明、輸入当局による証明根拠基準の策定、データという形式での技術的な情報の交換、技術的な適合性に関する専門家会合、適合性見解書の作成、輸出当局への委任の範囲の設定、適合性に関する決定、及び最終的には設計承認の発給が要求される。輸入当局による設計承認の発給は、最大限利用可能な、輸出当局による技術的な評価、試験、検査、適合証明に基づくものとする。
- (b) いくつかの例外を除き、輸入当局の要件に適合しているかどうかの決定は、輸入当局から権限委任された輸出当局により実施されることが期待される。輸入当局は、輸出当局からの適合性の報告書 (**statement of compliance**) に基づき、さらなる説明なしに、適合性の認定を行うことができる。輸出当局は、輸出当局が適合性に関して決定を行うための全ての項目について輸入当局の見解を理解する必要があるため、両当局はこれらの項目について十分に意思疎通を図ることを保証しなければならない。両当局は、申請者と会合を持つ前に両当局間で会合を持ち、証明及び認証方法について協議を行う。重要な問題を解決する前には、輸入当局は輸出当局の意見を求める。従って、輸入当局は、輸出当局が十分に自らの代理人となるまでは、技術的な問題について協議し、解決するための申請者との会合を延期することができる。意思疎通は当局間同士で行うべきとの原則に従って業務を行うことから、(輸入当局からの) 質問に関する返答は輸出当局を通じて及び輸出当局の調整の下で行われることになる。また、**FAA** と **JCAB** は、認証当局と申請者の間の直接の意思疎通が時には必要であることを認識する。直接の意思疎通は製品の技術的な質問 (精通) に限られるべきである。証明当局はその議論の結果を知らされるべきである。
- (c) 認証過程を効果的に管理し、資源を最も有効に活用するためには、輸入当局と輸出当局の緊密な協力が必要である。
- (d) **FAA** は通常、米国に登録される航空機、米国で登録される航空機又は米国で製造される製品の設計に組み込まれる発動機、プロペラ、装備品又は部品を除き、米国外で製造される製品に対して設計承認を発給しない。従って、米国の設計承認を取得したい日本国の申請者は、**FAA** に対し、その製品、部品又は装備品が米国に輸入されること又は米国で登録若しくは製造される製品に装備されることを示す証拠を提出しなければならない。

(e) JCAB は通常、日本国に登録される航空機、日本国で登録される航空機又は日本国で製造される製品の設計に組み込まれる発動機、プロペラ、装備品又は部品を除き、日本国外で製造される製品に対して設計承認を発給しない。従って、日本国の設計承認を取得したい米国の申請者は、JCAB に対し、その製品、部品又は装備品が日本国に輸入されること又は日本国で登録若しくは製造される製品に装備されることを示す証拠を提出しなければならない。

(f) 両当局は、製品の複雑さによって、認証過程を簡略化することに同意する場合がある。

3.0.1 米国の TC のための設計承認手順

3.0.1.0 米国の TC の申請

(a) 14CFR の 21.15 に基づき、米国の TC (型式証明 (書)) の申請は、日本国の申請者から JCAB に送付される。申請は、日本国の TC 又は TA (型式承認 (書)) が発給されている、又は TC 又は TA の申請が JCAB に対してなされている、2.0 項において双方が合意している製品に関してなされることになる。JCAB は申請書に次の情報があることを確認すること。

(1) もしあれば、日本国の TC/TA 及び TC/TA Data Sheet、JCAB の設計承認の根拠となった (又は根拠になる) 耐空性及び環境適合性の基準を含む設計に関する一般的な説明、並びに JCAB の基準を満足することにより米国の耐空性及び環境適合性の基準のどの段階までの改正を満足することになるか。

(2) FAA の TC の取得希望日

(b) 申請時にわかる場合、申請書は以下を含むこと。

(1) 申請時に申請者又は JCAB が知り得る全ての斬新な又は珍しい設計上の特徴に関する記述であって、14CFR の 21.16 に基づき FAA の特別要件の発行が必要なものの、又は適合性の受入れ可能な手段に関して特別な審査が必要なもの

(2) 米国において適用される耐空性及び環境適合性の基準への適合性に影響を与える可能性のある、設計承認に対する JCAB の耐空性基準に関連した、すべての既知の又は予期される適用除外要件又は同等安全性の認定

(3) もしわかれば、特定の顧客及び当該製品に対する米国の満足度を含む、米国の潜

在的な需要に関する入手可能な情報

- (c) 製品の種類及び分類に基づき、JCAB は申請書を適切な FAA Aircraft Certification Service Directorate に送付しなければならない。附属書 A に FAA Aircraft Certification Service Directorate の住所リストが記載されている。
- (d) JCAB が過去に証明をしたことがないような複雑な製品に対する申請である場合、JCAB は FAA に対して通知すること。FAA が認証プログラムの範囲を計画できるように、JCAB はこの種の申請を確認次第、通知すること。

3.0.1.1 精通のための会合

- (a) JCAB は FAA、JCAB 及び申請者の三者による精通のための会合を開催して、認証過程、日本国国内での承認された又は提案された証明根拠基準及びその製品に関する全ての斬新な又は珍しい特徴に関して議論を行う。
- (b) この会合において、仮に類似の製品が米国で製造された場合に適用されたであろう米国の耐空性及び環境適合性の基準を決定することにより、FAA は、その製品の TC 根拠基準及び適合性の証明手段を確立するための作業を行う。この会合においてどの程度確立できるかについては、FAA が製品と申請者にどの程度精通しているか、申請者がどの程度 FAA の過程に精通しているか、及び、一般には全ての関係者がどの程度準備を行っているかによる。
- (c) 単純なプロジェクト又は複雑でない製品に対しては、FAA と JCAB の双方が合意した場合には、技術上の精通に係る内容を簡略化することができる。
- (d) FAA が過去に精通していない施設の場合、精通のための会合の一環として、FAA は申請者に対して、製造品質制度に対する説明を要求する場合がある。

3.0.1.2 プロジェクトの証明チームの設置

精通のための会合において検討すべき重要な事項には、プロジェクトの証明チームの構成が挙げられる。証明プロジェクトの技術面を取扱うために、チームの構成には専門家を含めなければならない。FAA 及び JCAB は、互いに技術基準への適合性を認定する能力を十分に確保するための計画に同意する。FAA は JCAB に対してプロジェクト・マネージャーを通知する。

3.0.1.3 米国の TC の根拠基準の確立

(a) 新規の TC

FAA は、日本国の TC/TA を取得するために JCAB に申請がなされた日において有効な耐空性基準を使用して、TC 根拠基準を作成する。

(b) 追加要件

(1) 一般的に、FAA は安全の観点から追加技術要件に適合することを申請者に要求することがある。これらの要件は、過去の使用履歴の結果として米国における安全運航の継続に必要と思われる行為及び不安全な状態を是正するために JCAB が実施した行為を含むことができる。

(2) FAA は特別要件を定める上で、全ての斬新かつ珍しい設計上の特徴について審査を行う。FAA は、特別要件及び該当する場合には適用除外要件の作成に当たって JCAB と密接に協力し、JCAB 及び申請者にその提案に対するコメントの機会を与える。

(c) 環境適合性の証明根拠基準

14CFR Part 34 及び 36 への適合性に係る根拠基準は、FAA の申請日において有効な改正基準が適用される。TC 又は STC（追加型式設計承認（書））の申請者は、申請の航空機が、適用となる耐空性基準、特別要件、14CFR Part 34 の排出燃料及び排出ガスの基準並びに 14CFR Part 36 の騒音基準に適合していることを示さなければならない。

3.0.1.4 米国の証明根拠基準への適合性

JCAB は FAA が提案する米国 TC の根拠基準を審査し、FAA のプロジェクト・マネージャーに対し、適合性を証明する手段を提案する。FAA と JCAB は、証明の根拠基準が 14CFR 及び米国の環境適合性の基準であることに合意する。

3.0.1.5 データの提出及び設計の審査

追加技術要件、特別要件、同等安全性への適合性を認定するために、FAA は JCAB に対してデータの提出を書面にて要求することがある。この要求に答える上で、JCAB は、提供するデータが審査されたものであり、必要な場合は、JCAB により承認されたものであることを確認しなければならない。適合文書（例えば、証明試験計画及び報告書、飛行試験計画及び報告書、システムの安全性評価、データ実証報告書）は、適合性の確認が各規則に対して実施されたものであるかどうかを当局が判断する上で十分に完全かつ詳細なものでなければならない。

3.0.1.6 技術会合

- (a) 初回の精通のための会合に加えて、JCAB に通知された追加技術要件が十分に理解され、技術的に未解決な問題が解決されることを確保するために、技術会合が必要な場合がある。この会合は、その正当性が書面により示されなければならない。また、時宜を得た設計変更を可能とするために、この会合は証明過程の中で、できるだけ早期に実施されなければならない。全ての技術会合は通常 JCAB により手配が行われ、通常両当局の代表が出席するものとする。
- (b) プログラムの初期の段階では、精通のための会合や技術会合において示された既知の設計及び情報を基に、FAA は自身がさらなる活動を要する領域を見極める（例えば、報告書、試験及び試験の立会い、検討を要する又は特に力点を置く必要のある領域）。予想される FAA の活動レベルは文書化される。最初の設計の記述が不十分な場合又はその後に設計の変更が行われた場合には、この文書は修正される可能性がある。以下の事項に基づき、追加の関与が行われることが想定される。
- (1) 新規又は斬新な特徴
 - (2) 新規の FAA の耐空性要件であり、最初の適用にあたって、判断が必要とされるもの
 - (3) 注意を要する問題（同様の製品において、通常事故やインシデントに結びつくもの）又は
 - (4) 新規の適合方法又は既存の適合方法の斬新な適用
- (c) JCAB は FAA に対して定期的に日本国内の TC プログラムの進捗状況について通報しておく。JCAB は FAA のプロジェクト・マネージャーに対して、全ての追加された斬新な又は珍しい設計上の特徴及び JCAB が特別要件の作成又は同等安全性の認定を行う可能性がある又は行った全ての設計上の特徴を通知すること。

3.0.1.7 適合性見解書

- (a) FAA は証明の根拠基準その他特別な輸入要件、適合性の許容できる手段、同等安全性の認定、特別要件等の項目を規定するために適合性見解書を用意する。しかしながら、FAA と JCAB の見解が同等である場合には、FAA は、JCAB の適合性見解書を FAA の適合性見解書の代わりとして直接使用することがある。にもかかわらず、FAA は、同等安全性及び特別要件に関しては FAA 自身の適合性見解書を作成しなければならない。
- (b) FAA は JCAB と全ての適合性見解書及び適合性見解書の変更について調整を行う。この調整により、証明上の問題点に関してタイムリーかつ相互が納得できる解決法が促進される。

3.0.1.8 環境適合性の試験及び承認手順

- (a) FAA が承認した試験計画に従って実施された FAA 立会い試験、及び JCAB を通じて提出された全てのデータ及び適合性実証報告書の FAA による審査及び承認に基づき、FAA は、14CFR Part 34 及び 36 への適合性の認定を行う権限を有する。
- (b) 環境適合性の試験及び承認過程
FAA の典型的な環境適合性の試験及び承認の過程は以下を含む。
- (1) 証明試験を行う前に、FAA が審査、意見提出、その後の承認を行うための環境（騒音、排出燃料、排出ガス）の適合性証明計画を FAA に提出しなければならない。
 - (2) 1972 年の Noise Control Act (P.L.92-574) に従って認定するために、情報及びデータを FAA に提出しなければならない。FAA は、あらゆる種類の航空機に対して最初の TC を発給する前に、型式設計に取り入れられている騒音低減技術を評価し、追加の騒音の低減が可能かどうかを判断しなければならない。この検討は、各最初の TC プロジェクトの中で TC 申請後、なるべく速やかに実施され、設計及び証明過程の中で騒音低減の可能性が明らかになった時点でこれを反映させなければならない。
 - (3) 14CFR Part 36 Subpart B 及び H に基づき騒音証明を実施する際に、申請者の測定及び分析の方法及び実行、並びにデータの修正手順についての評価を行うために、情報及びデータが FAA に提供されなければならない。
 - (4) 米国の環境証明への適合性を示すために使用される航空機騒音試験計画及び発動機排出ガス試験計画は、FAA による審査、意見提出及びその後の承認のため、試験の開始 90 日前までに FAA に提出されなければならない。
 - (5) (1)～(4)の項目の一部として、試験、データ処理、データ整理、及びデータ分析に関して申請者が使う同等手順は、FAA に具体的に明示され、事前に FAA の承認を受けなければならない。
 - (6) 適合性の実証試験は、FAA 職員又は FAA DER (Designated Engineering Representatives) による立会いが行われなければならない。試験の開始前に、FAA が承認した適合性実証試験計画に規定されている試験品（航空機又は発動機の形状）の適合性を確認する必要がある。

- (7) 適合性実証報告書は、FAA により審査、意見提出及びその後の承認のために、TC が行われる前に、FAA に提出されなければならない。

3.0.1.9 証明のための最終会合／TC の発給

以下の事項の終了後に、FAA は TC 及び TC Data Sheet を準備し、これを申請者への転送のために JCAB 宛に送付する。

- (a) 申請者は、米国の TC 根拠基準への適合性を実証している。
- (b) JCAB は、14CFR 21.29 に従って、FAA へてに証明を実施した旨の文書を、追加要求された全ての資料とともに発給している。
- (c) JCAB は当該 TC を発給している。

3.0.1.10 運航面及び整備面の評価

FAA はその製品を担当する Directorate に、Aircraft Evaluation Groups (AEG) を設置する。AEG は TC 過程の中で運航面及び整備面に関して責任を負う。AEG は、米国で運航される前に必要に応じ、日本の製品に関して次の項目を審査するための会議を開催し、JCAB のカウンターパートと相談を行う。

Maintenance Review Board (MRB) Report 及び関連の耐空性を継続するための指示書 (Instructions for Continued Airworthiness)

Operational Configuration

Pilot training and licensing requirements

Formulation and approval of Master Minimum Equipment List (MMEL)

AEG は FAA のプロジェクト・マネージャーからの招待により精通のための会合に出席し、必要に応じ型式設計に関する適合性見解書を作成する。米国の TC を発給する際には AEG からの要求事項に適合している必要はないが、運航適合性の問題を避けるために、申請者はプロジェクトの早期の段階で AEG からの要求事項に満足することが望まれる。

3.0.2 日本国の TC／TA のための設計承認手順

3.0.2.0 一般

JCAB は航空機に対してのみ TC (型式証明 (書)) を発給する。JCAB は発動機、プロペラ及び航空法施行規則第 27 条にて定義される日本国の重要部品に対して、TA (型式承認 (書)) を発給する。JCAB は全ての他の日本国の部品に対しては SA (仕様承認 (書)) を発給する。JCAB が部品及び装備品に対して発給する TA 又は SA

は、設計に関して承認するものであり、装備に関して承認するものではない。

3.0.2.1 日本国の TC/TA の申請

(a) 航空法施行規則第 17 条及び第 14 条の 2 に基づき、日本国の TC 又は TA の申請は、米国の申請者から、申請者が所在する地域を管轄する **FAA Aircraft Certification Office** に送付される。申請は、米国の TC が発給されている、又は TC の申請が **FAA** に対してなされている製品に関してなされることになる。**FAA** は申請書に次の情報があることを確認すること。

(1) もしあれば、**FAA** の TC 及び TC Data Sheet、**FAA** の設計承認の根拠となった（又は根拠になる）耐空性及び環境適合性の基準を含む設計に関する一般的な説明、並びに **FAA** の基準を満足することにより日本国の耐空性及び環境適合性の基準のどの段階までの改正を満足することになるか。

(2) **JCAB** の TC/TA の取得希望日

(b) さらに、申請時にわかる場合、申請書は以下を含むこと。

(1) 申請時に申請者又は **FAA** が知り得る全ての斬新な又は珍しい設計上の特徴に関する記述であって、**JCAB** の特別要件の発行が必要なもの、又は適合性の受入れ可能な手段に関して特別な審査が必要なもの。

(2) 日本国において適用される耐空性及び環境適合性の基準への適合性に影響を与える可能性のある、設計承認に対する **FAA** の耐空性基準に関連した、すべての既知の又は予期される適用除外又は同等安全性の認定

(3) もしわかれば、特定の顧客及び当該製品に対する日本国の満足度を含む、日本国の潜在的な需要に関する入手可能な情報

(c) 製品の種類及び分類に基づき、**FAA** は申請書を **JCAB** に送付しなければならない。附属書 A に **JCAB** の住所が記載されている。

(d) **FAA** が過去に証明をしたことがないような複雑な製品に対する申請である場合、**FAA** は **JCAB** に対して通知すること。**JCAB** が認証プログラムの範囲を計画できるように、**FAA** はこの種の申請を確認次第、通知すること。

3.0.2.2 精通のための会合

- (a) FAAはJCAB、FAA及び申請者の3者による精通のための会合を開催して、認証過程、米国国内での承認された又は提案された証明根拠基準及びその製品に関する全ての斬新な又は珍しい特徴に関して議論を行う。
- (b) この会合において、仮に類似の製品が日本国で製造された場合に適用されたであろう日本国の耐空性及び環境適合性の基準を決定することにより、JCABは、その製品のTC根拠基準及び適合性の証明手段を確立するための作業を行う。この会合においてどの程度確立できるかについては、JCABが製品と申請者にどの程度精通しているか、申請者がどの程度JCABの過程に精通しているか、及び、一般には全ての関係者がどの程度準備を行っているかによる。
- (c) 単純なプロジェクト又は複雑でない製品に対しては、JCABとFAAの双方が合意した場合には、技術上の精通に係る内容を簡略化することができる。
- (d) JCABが過去に精通していない施設の場合、精通のための会合の一環として、JCABは申請者に対して、製造品質制度に対する説明を要求する場合がある。

3.0.2.3 プロジェクトの証明チームの設置

精通のための会合において検討すべき重要な事項には、プロジェクトの証明チームの構成が挙げられる。証明プロジェクトの技術面を取扱うために、チームの構成には専門家を含めなければならない。JCAB及びFAAは、互いに技術基準への適合性を認定する能力を十分に確保するための計画に同意する。JCABはFAAに対してプロジェクト・マネージャーを通知する。

3.0.2.4 日本国のTC又はTAの根拠基準の確立

(a) 新規のTC

JCABは、米国のTCを取得するためにFAAに申請がなされた日において有効な耐空性基準を使用して、TC根拠基準を作成する。

(b) 追加要件

- (1) 一般的に、JCABは安全の観点から追加技術要件に適合することを申請者に要求することがある。これらの要件は、過去の使用履歴の結果として日本国における安全運航の継続に必要と思われる行為及び不安全な状態を是正するためにFAAが実施した行為を含むことができる。

- (2) JCAB は特別要件を定める上で、全ての斬新かつ珍しい設計上の特徴について審査を行う。JCAB は、特別要件及び該当する場合には適用除外要件の作成に当たって FAA と密接に協力し、FAA 及び申請者にその提案に対するコメントの機会を与える。

(d) 環境適合性の証明根拠基準

環境適合性要件（航空法施行規則附属書第 2 及び第 3：ICAO 附属書 16 と同等）への適合性に係る根拠基準は、JCAB に申請を行った日において有効な改正基準が適用される。TC 又は STC の申請者は、申請の航空機が、適用となる耐空性基準、特別要件、航空法施行規則附属書第 2 の騒音基準並びに附属書第 3 の排出燃料及び排出ガスの基準に適合していることを示さなければならない。

3.0.2.5 日本国の証明又は承認の根拠基準への適合性

FAA は JCAB が提案する日本国 TC 又は TA の根拠基準を審査し、JCAB のプロジェクト・マネージャーに対し、適合性を証明する手段を提案する。FAA と JCAB は、証明の根拠基準が耐空性審査要領（14CFR と同等）及び日本国の環境適合性の基準であることに合意する。

3.0.2.6 データの提出及び設計の審査

追加技術要件、特別要件、同等安全性への適合性を認定するために、JCAB は FAA に対してデータの提出を書面にて要求することがある。この要求に答える上で、FAA は、提供するデータが審査されたものであり、必要な場合は、FAA により承認されたものであることを確認しなければならない。適合文書（例えば、証明試験計画及び報告書、飛行試験計画及び報告書、システムの安全性評価、データ実証報告書）は、適合性の確認が各規則に対して実施されたものであるかどうかを当局が判断する上で十分に完全かつ詳細なものでなければならない。

3.0.2.7 技術会合

- (a) 初回の精通のための会合に加えて、FAA に通知された追加技術要件が十分に理解され、技術的に未解決な問題が解決されることを確保するために、技術会合が必要な場合がある。この会合は、その正当性が書面により示されなければならない。また、時宜を得た設計変更を可能とするために、この会合は証明過程の中で、できるだけ早期に実施されなければならない。全ての技術会合は通常 FAA により手配が行われ、通常両当局の代表が出席するものとする。
- (b) プログラムの初期の段階では、精通のための会合や技術会合において示された既知の設計及び情報を基に、JCAB は自身がさらなる活動を要する領域を見極める（例えば、

報告書、試験及び試験の立会い、検討を要する又は特に力点を置く必要のある領域)。予想される JCAB の活動レベルは文書化される。最初の設計の記述が不十分な場合又はその後に設計の変更が行われた場合には、この文書は修正される可能性がある。以下の事項に基づき、追加の関与が行われることが想定される。

- (1) 新規又は斬新な特徴
- (2) 新規の JCAB の耐空性要件であり、最初の適用にあたって、判断が必要とされるもの
- (3) 注意を要する問題（同様の製品において、通常事故やインシデントに結びつくもの）又は
- (4) 新規の適合方法又は既存の適合方法の斬新な適用

- (c) FAA は JCAB に対して定期的に米国内の TC プログラムの進捗状況について通報しておく。FAA は JCAB のプロジェクト・マネージャーに対して、全ての追加された斬新な又は珍しい設計上の特徴及び FAA が特別要件の作成又は同等安全性の認定を行う可能性がある又は行った全ての設計上の特徴を通知すること。

3.0.2.8 適合性見解書

- (a) JCAB は証明の根拠基準その他特別な輸入要件、適合性の許容できる手段、同等安全性の認定、特別要件等の項目を規定するために適合性見解書を用意する。しかしながら、JCAB と FAA の見解が同等である場合には、JCAB は、FAA の適合性見解書を JCAB の適合性見解書の代わりとして直接使用することがある。にもかかわらず、JCAB は、同等安全性及び特別要件に関しては JCAB 自身の適合性見解書を作成しなければならない。
- (b) JCAB は FAA と全ての適合性見解書及び適合性見解書の変更について調整を行う。この調整により、証明上の問題点に関してタイムリーかつ相互が納得できる解決法が促進される。

3.0.2.9 環境適合性の試験及び承認手順

- (a) JCAB が承認した試験計画に従って実施された JCAB 立会い試験、及び FAA を通じて提出された全てのデータ、適合性実証報告書及び適合性に関する声明の JCAB による審査及び承認に基づき、JCAB は、航空法施行規則附属書第 2 及び第 3 への適合性の認定を行う権限を有する。
- (b) 環境適合性の試験及び承認過程
必要に応じて行う典型的な環境適合性の試験及び承認の過程は以下を含む。

- (1) 日本国の TC/TA 又は STC（追加型式設計承認（書））の取得を希望する米国の申請者は、航空機又は発動機が 14CFR Part 34 の排出燃料及び排出ガス基準及び 14CFR Part 36 の騒音基準を満足していることを示さなければならない。FAA が承認した試験計画に基づき実施される FAA 立会い試験、及び申請者が提出した全てのデータ及び適合性実証報告書の FAA による審査及び承認に基づき、FAA は 14CFR Part 34 及び 36 への適合性の認定を行う。適合性試験の立会い、適合性検査、その他の騒音証明に関連する機能は、FAA により適切な代理人に委任される。
- (2) JCAB は必要に応じて 14CFR Part 34 及び 36 への適合性を示す FAA が承認した試験計画、データ及び報告書を審査することがある。同等であることが JCAB により決定されれば、JCAB は 14CFR Part 34 及び 36 への適合性を、航空法施行規則附属書第 2 及び第 3 で定められた要件への適合性として受け入れることがある。航空法施行規則附属書第 2 及び第 3 の環境適合性の基準により JCAB は追加要件を定める。
- (3) JCAB は JCAB が定めた追加要件に適合していることを実証するための文書を要求する。FAA はリソースが許せば文書を審査し、JCAB が定めた追加要件に適合していることを実証するために適切な試験又は評価が終了していることを認証する。
- (4) FAA は騒音及び排出燃料／排出ガスの要件への適合を実証するのに使用された同等の適合性手段を JCAB に具体的に明示する。JCAB は FAA が認証したそのような同等の手順を航空法施行規則附属書第 2 及び第 3 に適合しているものとして確認し、受け入れる。
- (5) JCAB の書面による要求に基づき、FAA は騒音又は排出燃料／排出ガスの証明に関する詳細な審査、及び FAA を通じて申請者により提供される文書及び適合性に関する声明の JCAB による審査により決定される可能性のある追加要件の議論を行うために申請者との会議を実施する。
- (6) FAA Advisory Circular (AC) 21-2 の最新版に示される騒音証明に関する文書及び FAA の適合性に関する声明が提供される。
- (7) JCAB によって TC がまだなされていない型式機の最初の製造者又は輸出者であって、日本の耐空証明の発給を希望する者は、その航空機が上記(1)の要件を満足していることを実証しなければならない。

3.0.2.10 証明のための最終会合／TC の発給

以下の事項の終了後に、JCAB は TC 及び TC Data Sheet を準備し、これを申請者への転送のために FAA あてに送付する。

- (a) 申請者は、日本国の TC 根拠基準への適合性を実証している。
- (b) FAA は、JCAB あてに証明を実施した旨の文書を、追加要求された全ての資料とともに発給している。
- (c) FAA は当該 TC を発給している。

3.0.2.11 飛行規程

航空機の飛行規程は、日本語で記載され、JCAB による承認を受けなければならない。ただし、JCAB により承認された運航規程を保有するエアラインにより運航することが予定されている航空機であって、飛行規程の代わりとして機上に備え付けるために、エアライン自身はその運航規程を作成した場合にあっては、この限りではない。JCAB による和文飛行規程の承認は、FAA と関わりなく JCAB が責任を有する。

3.0.2.12 運航面及び整備面の評価

JCAB は、航空機の運航面及び整備面に関する次の項目について、必要に応じ評価を行い、FAA の評価を受け入れるか、あるいは独自の評価を行うために情報の提供を受ける。

Maintenance Review Board (MRB) Report 及び関連した耐空性を継続するための指示書 (Instructions for Continued Airworthiness)

Operational Configuration

Pilot training and licensing requirements

Formulation and approval of Master Minimum Equipment List (MMEL)

3.0.3 米国の STC の手順

- (a) 米国の STC (追加型式設計承認 (書)) は 2.0 項にてお互いに合意がなされている製品に対してのみ発給される。日本国が設計変更の設計国であり、JCAB が STC を発給している場合、FAA がその認証を行っている適当な製品の型式設計に係る大変更の承認に対して、14CFR21.117 の規定に従い、米国の STC を発給することができる。
- (b) 日本国の申請者は、JCAB に対して、STC の申請書及び必要な情報を、日本国の製品の最初の FAA 認証について責任を有する FAA Office への転送依頼とともに、提出しなけ

ればならない。附属書 A に FAA Office の住所リストが含まれている。

(c) 申請書は次の情報を含むこと。

(4) 変更の内容及び変更する製品の製造者及び型式

(2) もしあれば、日本国の STC のコピー及び承認の根拠基準

(3) FAA の STC の取得希望日

(4) FAA の特別要件の発行が必要と考えられる全ての斬新な又は珍しい設計の特徴に関する記述

(5) 日本国の STC において JCAB が認めた全ての適用除外及び同等安全性の認定

(d) FAA は、類似の型式及び使用履歴に対する米国内の STC に適用されるだろう根拠基準を設定するために使われる基準に適合する方法で、FAA Order 8110.4「TC」及び 14 CFR 21.115 に従い、環境適合性基準を含む STC の根拠基準を策定する。その STC に関する JCAB への申請がなされた日を適用日とする。

(e) 騒音の変更に関する STC の場合は、FAA に STC の申請を行った日に有効である 14 CFR Part36 の騒音基準への適合性を証明しなければならない。排出物の変更の場合は、FAA に STC の申請を行った日に有効である 14 CFR Part34 の排出燃料及び排出ガス基準への適合性を証明しなければならない。FAA は、14 CFR 21.93(b)及び(c)に基づき、全ての騒音又は排出物の変更に関する認定を行う。

(f) STC に関しても、米国の TC における基本的な設計承認手順（3.0.1 項参照）が採用されるべきであるが、設計変更の大きさや複雑さに基づき、両当局が手順の簡略化及び現地での認証活動を最小化に合意することもあり得る。

(g) STC の承認過程において、FAA が審査を行うために、規定どおりに、次の文書が要求される。

(1) Compliance checklist

(2) Aircraft Flight Manual (AFM) Supplement

(3) Master document list/master drawing list

(4) Manufacturing and installation instruction drawings

- (5) Maintenance/repair manual supplements
- (6) Weight and balance data
- (7) Instructions for Continued Airworthiness

(h) 以下の事項の終了後に、FAA は STC を準備し、これを申請者への転送のために JCAB 宛に送付する。

- (1) 申請者は、米国の TC の根拠基準への適合性を実証している。
- (2) JCAB は、14CFR21.29 に従って、FAA へてに証明を実施した旨の文書を、(g)に記載されている文書とともに発給している。
- (3) JCAB は当該 STC を発給している。

3.0.4 日本国の STC の手順

- (a) 日本国の STC（追加型式設計承認（書））は 2.0 項にてお互いに合意がなされている製品に対してのみ発給される。米国が設計変更の設計国であり、FAA が STC を発給している場合、JCAB がその認証を行っている適当な製品の型式設計に係る大変更の承認に対して、航空法施行規則第 23 条の規定に従い、日本国の STC を発給することができる。
- (b) 米国の申請者は、申請者が所在する地域を管轄する FAA Aircraft Certification Office に対して、STC の申請書及び必要な情報を、JCAB への転送依頼とともに、提出しなければならない。附属書 A には JCAB の住所が含まれている。
- (c) 申請書は次の情報を含むこと。
 - (1) 変更の内容及び変更する製品の製造者及び型式
 - (2) もしあれば、米国の STC のコピー及び承認の根拠基準
 - (3) JCAB の STC の取得希望日
 - (4) JCAB の特別要件の発行が必要と考えられる全ての斬新な又は珍しい設計の特徴に関する記述
 - (5) 米国の STC において FAA が認めた全ての適用除外及び同等安全性の認定
- (d) JCAB は、類似の型式及び使用履歴に対する日本国内の STC に適用されるであろう根拠基準を設定するために使われる基準に適合する方法で、JCAB サーキュラー No.1-001「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」に従い、環境適合性基準を含む STC

の根拠基準を策定する。その STC に関する FAA への申請がなされた日を適用日とする。

- (e) 騒音の変更に関する STC の場合は、JCAB に STC の申請を行った日に有効である航空法施行規則附属書第 2 の騒音基準への適合性を示さなければならない。排出物の変更の場合は、JCAB に STC の申請を行った日に有効である航空法施行規則附属書第 3 の排出燃料及び排出ガス基準への適合性を示さなければならない。
- (f) STC に関しても、日本国の TC における基本的な設計承認手順（3.0.2 項参照）が採用されるべきであるが、設計変更の大きさや複雑さに基づき、両当局が手順の簡略化及び現地での認証活動の最小化に合意することもあり得る。
- (g) STC の承認過程において、JCAB が審査を行うために規定どおりに、次の文書が要求される。
 - (1) Compliance checklist
 - (2) Aircraft Flight Manual (AFM) Supplement
 - (3) Master document list/master drawing list
 - (4) Manufacturing and installation instruction drawings
 - (5) Maintenance/repair manual supplements
 - (6) Weight and balance data
 - (7) Instructions for Continued Airworthiness
- (h) 以下の事項の終了後に、JCAB は STC を準備し、これを申請者への転送のために FAA 宛に送付する。
 - (1) 申請者は、日本国の TC の根拠基準への適合性を実証している。
 - (2) FAA は、JCAB あてに証明を実施した旨の文書を、(g)に記載されている文書とともに発給している。
 - (3) FAA は当該 STC を発給している。

3.0.5 FAA の TSO 設計承認レターに関する設計承認手順

3.0.5.0 申請

FAA は、FAA TSO にて最低性能基準が規定されている種類の装備品についてのみ、TSO 設計承認レターを発給する。

- (i) FAA の TSO 設計承認レターを取得ようとする全ての日本国の申請者は、

JCAB に対して、申請書及び必要な情報を、附属書 A に住所が記載されているロサンゼルス Aircraft Certification Office への転送依頼とともに、提出する。

- (b) 申請書には、その装備品が米国に登録された航空機又は米国製品に装備されるために輸入されるという証拠を含むものでなければならない。
- (c) JCAB は TSO の性能基準に関する FAA の最新の技術上の政策及び手順を入手するために FAA に連絡を取るべきである。

3.0.5.1 TSO 設計承認レターの発給

以下の事項の終了後に、FAA はこの実施取決めの範囲で、適切な様式の TSO 設計承認を申請者に発給する。

- (a) TSO 装備品の適切な装備、性能、運用及び整備に関して必要とされる全てのデータ／文書の受領
- (b) TSO 基準（例えば、新しい種類の TSO）への適合性を実証するために必要とされる、JCAB、FAA 双方が同意した他の特定の技術データの受領
- (c) 提案された全ての基準の逸脱に関する情報の受領とその承認
- (d) 装備品の性能が適用となる FAA TSO 又は同等安全性を提供すると FAA が認めた他の受け入れられる基準に適合していることを申請者が証明した文書及び JCAB 自身の証明書の JCAB を介した受領

3.0.5.2 装備承認

FAA の TSO 設計承認レターは、TSO 装備品を航空機に装備することを承認したものではない。装備品の装備を行う者は、FAA から装備に関する承認を得なければならない。

3.0.6 米国の TSO 装備品に関する JCAB の設計承認手順

3.0.6.0 概要

JCAB は追加の承認を行うことなしに、FAA TSOA が発給されている米国の装備品の設計を受け入れる。しかし、日本国が設計国である航空機にその装備品を装備する場合には、JCAB による追加の評価が必要となる場合がある。

3.0.6.1 装備承認

FAA が承認した装備品の設計の JCAB による受入れは、その装備品を航空機に装備することを承認したものではない。装備品の装備を行う者は、JCAB から装備に関する承認を得なければならない。

3.0.7 電子データの提出

- (a) FAA に対して提出される電子データは、FAA の情報システムと互換性があるフォーマットでなければならない。かつ、日本の申請者と JCAB との間で電子データの使用、保管、アクセスに関して取決めが行われたものでなければならない。FAA 及び JCAB は電子データの提出及び保管に関するこの取決めに関して同意すること。
- (b) JCAB に対して提出される電子データは、JCAB の情報システムと互換性があるフォーマットでなければならない。この要件を満足するために、米国の申請者は FAA Order 8000.79 「電子技術の使用及びデータの保管」に基づいた FAA との取決めに関するコピーを提供することがある。

3.0.8 共同の設計承認手順

FAA と JCAB はこの実施取決めの範囲で取扱われる製品について、両当局及び両当局が管轄する航空機業界の双方の利益になる場合は、共同で TC/認証及び他の承認プロジェクトを行うことがある。そのようなプロジェクトに対する手順は、FAA 及び JCAB 双方により同意される。

3.1 製造及び監視活動

3.1.0 製造品質制度

- 3.1.0.0 この実施取決めの規定の下で輸出される全ての製品、部品及び装備品は、輸入当局の承認された設計に適合し、かつ、完成された製品が安全な運航のための状態にあることを確保するように製造品質制度に従って製造されなければならない。この製造品質制度は輸出国内外における製品、部品及び装備品の組み立てを取扱っている。これらの組み立て作業又は製造行為が輸出国外で行われる場合には、関連する製品又は部品は輸出国において製造されたものと見なされる。

- 3.1.0.1 FAA と JCAB の製造に関する規則体系は十分に似通っていることから、輸出当局によって規制されている製造者に対して、輸入当局は独自の製造認定を発給しない。輸入当局は、承認されている製造者の品質保証システムを認める。

3.1.1 製造認定事業者の監視

3.1.1.0 輸出当局としての FAA 及び JCAB は、輸出当局の特定の政策、慣例、又は手順に従って、製造認定事業者及びその Supplier に対して定期的な監視を実施しなければならない。現在行われている及び今後予定されている評価により、製造認定事業者が認定された製造品質制度に継続的に適合していること及び製造される製品、装備品及び部品が承認された設計に完全に適合し、かつ、安全な運航のための状態にあることを確認しなければならない。全ての欠陥の修正は、輸出当局により確認されなければならない。

3.1.1.1 製造監視は、TC を実施中の製品の原型部品や量産前部品を製造している製造者及びその Supplier の監視を含む。これらの部品は、輸出当局の同意を得た上で、類似の TC された製品について認可された既存の製造品質制度を使用し、製造者又は認定された Supplier によって製造されなければならない。認可された製造品質制度は、最終的な耐空性の決定が輸出前に行えるように、原型部品や量産前部品が適切に管理されていることを保証するものでなければならない。

3.1.1.2 FAA の製造認定及び Supplier 監視プログラムは、FAA Order 8120.2「製造認定及び証明管理手順」、Advisory Circular 21-20「Supplier 監視手順」、FAA Order 8100.7「航空機証明システム評価プログラム」に記述されている。

3.1.1.3 JCAB の製造認定及び Supplier 監視プログラムは、JCAB サーキュラーNo.2-001「事業場認定に関する一般指針」及び No.2-002「製造検査認定事業場に係る委託先への立入検査について」に記述されている。

3.1.2 製造認定の更新

3.1.2.0 製造認定が輸出当局としての FAA 又は JCAB により授与又は更新されており、同認定に両国又は第三国の製造用地及び製造施設が含まれている場合には、これらの製造用地、製造施設の監視、監督については輸出当局が完全に責任を負う。

3.1.2.1 日本国に所在する米国の製造認定事業者の監視及び監督については FAA が責任を負う。日常の監視及び監督については、第Ⅳ部の規定に基づき FAA の代わりに JCAB が行うこともあり得る。米国に所在する JCAB の製造認定事業者の監視及び監督については JCAB が責任を負う。日常の監視及び監督については、第Ⅳ部の規定に基づき JCAB の代わりに FAA が行うこともあり得る。

3.1.2.2 FAA 又は JCAB は、製造認定の授与又は更新が第三国において行われた場合は、その制度上の監視及び監督の実施について第三国の耐空性当局の支援を求めることがある。ただし、技術協力に関する協定が FAA 又は JCAB と当該第三国の耐空性当局との間で締結されている場合に限るものとする。

3.1.3 ライセンス協定に基づく製造認定

3.1.3.0 FAA 又は JCAB のいずれかは、他方の国又は第三国の型式設計 Holder との間のライセンス協定（例えば、設計データの使用許可のライセンス）により取得した設計データに基づき、各々の国において製品に関する製造認定を行うことができる。この場合、各々の製品がライセンス協定を通じて入手した承認された設計データに適合していることを確認するために、製造認定を行う当局は、製造認定事業者が十分な製造過程及び品質管理手順を確立していることを保証しなければならない。ライセンス Holder が行おうとする全ての設計変更が承認されることを確認するための手順がなければならない。これらの設計変更は、通常の手順により当局から承認を取得する必要がある型式設計 Holder に提出されなければならない。米国及び日本国の会社が関係するライセンス協定に基づく製造認定に関しては、この実施取決めの第 V 条の特別取決めにに基づき、設計国及び製造国の全般的な役割及び責任を定義づけるために FAA 及び JCAB により、作業手順が確立されなければならない。

3.1.3.1 FAA 又は JCAB のいずれかは、他方の国又は第三国の Design Approval Holder との間のライセンス協定（例えば、設計データの使用許可のライセンス）により取得した設計データに基づき、各々の国において部品に関する製造認定を行うことができる。この場合、各々の部品がライセンス協定を通じて入手した承認された設計データに適合していることを確認するために、製造認定を行う当局は、製造認定事業者が十分な製造過程及び品質管理手順を確立していることを保証しなければならない。ライセンス Holder が行おうとする全ての設計変更が承認されることを確認するための手順がなければならない。これらの設計変更は、通常の手順により当局から承認を取得する必要がある Design Approval Holder に提出されなければならない。

3.1.4 輸出国外の Supplier の監視

3.1.4.0 輸出当局としての FAA 及び JCAB は、制度上の監視及び監督プログラムの中に、輸出国外に所在する製造認定事業者の Supplier の監視に関する手段を含めなければならない。この監視及び監督については、国内の Supplier に対するプログラムと同等でなければならない。この監視活動は、承認された設計に適合していることや部品が TC を受けた製品に装備することが安全かどうかを FAA 及び JCAB が判

断する上での助けとなるものである。

3.1.4.1 日本国に所在する米国の製造認定事業者の **Supplier** の監視及び監督については FAA が責任を負う。日常の監視及び監督については、第Ⅳ部の規定に基づき FAA の代わりに JCAB が行うこともあり得る。米国に所在する JCAB の製造認定事業者の **Supplier** の監視及び監督については JCAB が責任を負う。日常の監視及び監督については、第Ⅳ部の規定に基づき JCAB の代わりに FAA が行うこともあり得る。

3.1.4.2 FAA 又は JCAB は、輸出国の製造事業者に対して供給を行っている **Supplier** に対する制度上の監視及び監督の実施について、その **Supplier** が所在する第三国の耐空性当局の支援を求めることがある。ただし、技術協力に関する協定が FAA 又は JCAB と当該第三国の耐空性当局との間で締結されている場合に限るものとする。

3.1.4.3 **Supplier** 又は **Supplier** の耐空性当局が、製造認定事業者を管轄する当局が監視活動を行うために **Supplier** の施設にアクセスすることを拒否した場合は、製造認定事業者はその **Supplier** を使用しないことがあり得る。**Supplier** が所在する国が、製造認定事業者を管轄する当局の入国を拒否する場合も、製造認定事業者はその **Supplier** を使用しないことがあり得る。

3.1.5 多国籍企業共同体

3.1.5.0 米国又は日本国において、多国籍企業共同体が製品、装備品又は部品の設計及び製造に関する承認を受けることがある。これらの共同体は、制度上の責務を果たす目的から輸出国に所在する一つの設計・製造認定事業者を明確に定める。しかし、国内・国外双方に所在していて、輸出用の最終製品に使用される部品を製造する認定事業者の **Supplier** が存在する可能性もある。

3.1.5.1 輸出当局としての FAA 及び JCAB は、国内の設計・製造認定事業者の制度上の監視及び監督を続けなければならない。また、重要な部品の **Supplier** の監視及び監督に力点を置かなければならない。輸出当局は、多国籍企業共同体の **Supplier** が製造する部品が承認を受けた設計に適合し、かつ安全運航に適した状態にあることを確保するために、制度上の監視及び監督プログラムを最大限に活用しなければならない。

3.2 輸出耐空証明の手順

3.2.0 概要

完成品の航空機、発動機及びプロペラについては、輸出当局としての FAA 及び JCAB により輸出耐空証明書が発給される。装備品及び部品に対しては、FAA 及び JCAB により Authorized Release Certificate (Airworthiness Approval Tag)、安全証明書、適合証明書又は装備品基準適合書が発給される。

3.2.1 JCAB の輸出耐空証明書、安全証明書、装備品基準適合証、製造者の Certificate of Conformity の FAA による受入れ

- (a) 輸入に関する FAA の要件及び手順は、14CFRPart21、FAA Order 8130.2「航空機及び関連製品の耐空性証明」及び Advisory Circular 21-23「米国輸入用の航空機、発動機、プロペラ及び関連製品の耐空性証明」に規定されている。
- (b) 輸出証明書の発給に関する JCAB の過程は、航空法第 10 条、航空法施行規則第 14 条及び JCAB サーキュラー1-014「航空機等の輸出のための証明書類の発行について」に記載されている。

[注：日本国は装備品及び部品の輸出に関する耐空性の証明を誰が発給するかによって 2 つの様式が存在する。安全証明書 (JCAB 告示第 135 号 (1981 年) 様式 1) が JCAB により、装備品基準適合証 (JCAB 航空法施行規則 様式 18) が製造認定事業場により発給される。]

3.2.1.0 新規の製品

- (a) 3.2.1.4 項の規定を除き、FAA は、JCAB が発給する第 II 部に規定された範囲の新規の製品に対する輸出耐空証明書を受け入れなければならない。ただし、JCAB が各々の製品に対して以下の点を証明した場合に限る。
 - (1) FAA の TC Data Sheet に規定されている FAA が承認した型式設計及び FAA が承認した STC に適合していること。
 - (2) 適用となる FAA の AD に適合していることを含めて、安全運航に適した状態にあること。
 - (3) 通知された FAA が規定する全ての追加要件に適合していること。
 - (4) 適切に最終的な作動点検を行っていること。
- (b) サーキュラーNo.1-014「航空機、装備品及び部品に対する輸出耐空証明書の発給」の規定に従って、JCAB の耐空性承認を受けて米国に輸出される各々の航空機には JCAB 様式 1-014-3 の「輸出耐空証明書」が、米国に輸出される各々の発動機には JCAB 告示第 135 号 (1981 年) 様式 1 の「安全証明書」が発給される。

(c) JCAB の輸出耐空証明書には次の記述が記載されていなければならない。

「この証明書により取扱われる（製品の型式を記入）は、米国の TC 番号（TC 番号及び TC Data Sheet の改正番号を記入）の下で承認された型式設計に適合し、安全運航に適した状態にあることが確認されている。」

航空機の発動機については、その発動機に対して最終的な作動点検が実施されている旨の記述が記載されていなければならない。また、米国の TC Data Sheet にて規定されたその他の輸入要件に関する記述が記載されていなければならない。

3.2.1.1 新規 TSO 装備品

(a) JCAB の耐空性承認を得て米国に輸出される新規装備品は、安全証明書（JCAB 告示第 135 号（1981 年）様式 1）又は装備品基準適合証（JCAB 航空法施行規則 様式 18）が添付される。

(b) FAA は新規 TSO 装備品に対する JCAB の安全証明書又は装備品基準適合証を受け入れなければならない。証明書の発給により、各々の TSO 装備品が以下の点を満足していることが証明される。

- (1) FAA の TSO 設計承認レターに規定されている通り、FAA が承認した設計に適合していること。
- (2) 適用となる FAA の AD に適合していること。
- (3) この実施取決めの 3.2.3.0(a)項に従ってマークされていること。
- (4) 通知された FAA が規定する全ての追加要件に適合していること。

3.2.1.2 新規の改修、交換及び標準部品

(a) FAA は、日本国の製造者にて製造され、製品及び装備品に使用される新規改修用部品又は新規交換用部品に対して発給される JCAB の安全証明書又は装備品基準適合証を受け入れなければならない。

(b) JCAB の耐空性承認を得て米国に輸出される全ての新規改修用部品及び新規交換用部品は、場合に応じて、安全証明書（JCAB 告示第 135 号（1981 年）様式 1）又は装備品基準適合証（JCAB 航空法施行規則 様式 18）が添付される。どちらかの様式による証書の発給により、各々の部品が以下の点を満足していることが証明される。

- (1) FAA の設計承認を受けている製品又は装備品に装備可能であること。
- (2) FAA が承認した設計データに適合しており、装備するのに安全なものであること。

- (3) この実施取決めの 3.2.3.0(a)項に従ってマークされていること。
- (4) 通知された FAA が規定する全ての追加要件に適合していること。

- (c) 仮に標準部品が様式 18 を発行するのに適したものであり、装備品基準適合証 (様式 18) が添付されていれば、FAA は、日本国から輸出される新規標準部品を受け入れる (2.2 項参照)。他の全ての新規標準部品については、同部品が日本国の確立された仕様に適合していることを示す製造者の品質証明書、Certificate of Conformity/Conformance が添付されている場合は、これを受け入れる。

3.2.1.3 FAA より以前に設計承認を与えられている中古航空機

(a) 設計国としての日本国より輸出される中古航空機の受入れ

FAA は、日本国が設計国であり米国に輸入される 2.0 項に規定された範囲の中古航空機に対する輸出耐空証明書を受け入れなければならない。ただし、JCAB が各々の中古航空機に対して以下の点を証明した場合に限る。

- (1) JCAB に通知した通り、FAA の TC Data Sheet に規定されている FAA が承認した型式設計及び FAA が承認した STC に適合していること。
- (2) 適用となる全ての設計国における AD に適合していることを含めて、安全運航に適した状態にあること。
- (3) 承認された手順及び方法を使用して、使用期間中適切に整備されていること。(航空日誌及び整備記録による証拠が必要。)
- (4) 通知された FAA が規定する全ての追加要件に適合していること。
- (5) JCAB の輸出耐空証明書に 3.2.1.0(c)項に関する記述があること。

(b) 設計国としての米国に輸出 (返還) される中古航空機の受入れ

- (1) 3.2.1.3(a)(1)~(4)項の条件を満足する場合には、中古航空機の設計国として、FAA は、米国に輸出 (返還) されるそれらの中古航空機に対する JCAB の耐空証明書を受け入れなければならない。
- (2) JCAB がその中古航空機が上記の条件を満足しているかどうか評価する立場にない場合にはその旨を FAA に伝える。

(c) 設計国が第三国である中古航空機の受入れ

FAA は第三国が製造する中古航空機に対して JCAB が発給する輸出耐空証明書については、当該第三国が同じ種類の製品に関して FAA、JCAB 双方と相互承認協定を締結しており、かつ、3.2.1.3(a)(1)~(5)項の条件を満足している場合には、受け入れなければならない。JCAB がその中古航空機が上記の条件を満足しているか

どうか評価する立場にない場合にはその旨を FAA に伝える。

(d) 検査及び整備の記録に関する要求

FAA は以下のものを含む検査及び整備の記録を要求することがある。

「JCAB により発給された輸出耐空証明書の原書又は原書のコピー、承認されたデータに基づき全てのオーバーホール、主要な変更、主要な修理がなされていることを証明する記録、中古航空機が承認された整備プログラムの要件に従って使用期間を通じ適切に整備されていることを示す整備記録及び航空日誌」

3.2.1.4 輸出耐空証明書の例外規定

輸出耐空証明書の除外の欄に、FAA が承認した設計に適合していない項目が記載される場合には、その輸出耐空証明書の発給前に、JCAB は FAA のその地域を管轄する **Manufacturing Inspection Office (MIO)** に通知しなければならない。FAA の MIO の住所は附属書 A に記載されている。この通知は米国の耐空証明書を発給するための適格性に関する全ての問題を解決するのに役立つ。JCAB が輸出耐空証明書を発給する前に、FAA からの文書による受入れが必要となる。受入れを認めた書面のコピーが輸出書類に含まなければならない。

3.2.1.5 装備品基準適合証の例外規定

TSO 装備品に関して、安全証明書又は装備品基準適合証の備考欄に、FAA が承認した設計に適合していない項目が記載される場合には、その安全証明書又は装備品基準適合証の発給前に、JCAB は FAA のその地域を管轄する製造検査 Office (MIO) に通知しなければならない。JCAB が TSO 装備品に対して安全証明書又は装備品基準適合証を発給する前に、FAA からの文書による受入れが必要となる。受入れを認めた書面のコピーが輸出書類に含まなければならない。

3.2.2 FAA の輸出耐空証明書、Authorized Release Certificate (Airworthiness Approval Tag)及び製造者の適合証明書の JCAB による受入れ

- (a) 輸入に関する JCAB の要件及び手順は航空法第 10 条及び第 17 条並びにサーキュラー No.1-001「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」に規定されている。
- (b) 輸出耐空性承認書の発給に関する FAA の過程は、14CFR Part 21、FAA Order 8130.2「航空機及び関連部品の耐空性証明」、FAA Order 8130.21「Authorized Release Certificate の記入及び使用の手順」、Form 8130-3「Authorized Release Certificate (Airworthiness Approval Tag)」及び Advisory Circular 21-2「輸出耐空性承認手順」

に規定されている。

3.2.2.0 新規の製品及び Rebuilt 発動機

- (a) 3.2.2.4 項の規定を除き、JCAB は、FAA が発給する第 II 部に規定された範囲の新規の製品及び Rebuilt 発動機に対する輸出耐空証明書を受け入れなければならない。ただし、FAA が各々の製品に対して以下の点を証明した場合に限る。
- (1) JCAB の TC Data Sheet に規定されている JCAB が承認した型式設計及び JCAB が承認した STC に適合していること。
 - (2) 適用となる日本国及び米国の AD に適合していることを含めて、安全運航に適した状態にあること。
 - (3) 通知された JCAB が規定する全ての追加要件に適合していること。
 - (4) 適切に最終的な作動点検を行っていること。
 - (5) Rebuilt 発動機に関して、発動機の製造者により Rebuilt が行われたものであること。
- (b) FAA の耐空性承認を受けて日本国に輸出される各々の製品は、14CFR Part 21 Subpart L の規定に従って、FAA Form 8130-4 の「輸出耐空証明書」が発給される。
- (c) FAA の輸出耐空証明書には次の記述が記載されていなければならない。

「この証明書により取扱われる（製品の型式を記入。）は、日本国の TC/TA 番号（TC/TA 番号及び TC/TA Data Sheet の改正番号を記入。）の下で承認された型式設計に適合し、安全運航に適した状態にあることが確認されている。」

航空機の発動機については、その発動機に対して最終的な作動点検が実施されている旨の記述が記載されていなければならない。また、日本国の TC Data Sheet にて規定されたその他の輸入要件に関する記述が記載されていなければならない。

3.2.2.1 新規 TSO 装備品

- (a) FAA の耐空性承認を得て日本国に輸出される新規装備品は、FAA Form 8130-3、FAA Authorized Release Certificate (Airworthiness Approval Tag)が添付される。
- (b) JCAB は新規 TSO 装備品に対する FAA Authorized Release Certificate を受け入れなければならない。ただし、その装備品が 14CFR Part21 Subpart L を満足している場合に限る。

3.2.2.2 新規の改修、交換及び標準部品

- (a) JCAB は、米国の製造認定事業者（例えば、米国の TC、製造証明、TSO 設計承認又は PMA に基づく製造者）にて製造される新規改修用部品又は新規交換用部品に対して発給される **FAA Authorized Release Certificate** を受け入れなければならない。
- (b) FAA の耐空証明を得て日本に輸出される全ての新規改修用部品及び交換用部品は、**FAA Form 8130-3 「FAA Authorized Release Certificate」** が添付される。**FAA Form** の発給により、各々の部品が以下の点を満足していることが証明される。
 - (1) JCAB の設計承認を受けている製品又は装備品に装備可能であること。
 - (2) JCAB が承認した設計データに適合しており、装備するのに安全なものであること。
 - (3) この実施取決めの 3.2.3.1(a)に従ってマークされていること。
 - (4) 通知された JCAB が規定する全ての追加要件に適合していること。
- (c) 仮に標準部品が **Form 8130-3** を発行するのに適したものであり、**Authorized Release Certificate (Form 8130-3)** が添付されておれば、JCAB は、米国から輸出される新規標準部品を受け入れる（2.2 項参照）。他の全ての新規標準部品については、同部品が米国の確立された仕様に適合していることを示す製造者の品質証明書、**Certificate of Conformity/Conformance** が添付されている場合は、これを受け入れる。
- (d) **FAA Order 8130.21** に基づき、部品のダイレクト・シップが行われる場合には、**FAA Authorized Release Certificate** には、製造認定事業者がダイレクト・シップを認めた旨の記載がなければならない。その旨を記載する際には、**FAA Authorized Release Certificate** の備考欄に部品を **Supplier** の所在地から **Supplier** が直接ダイレクト・シップを行ってもよいと記載されるかもしれない。

3.2.2.3 JCAB より以前に設計承認を与えられている中古航空機

(a) 設計国としての米国より輸出される中古航空機（2.0 項）の受入れ

JCAB は、米国が設計国であり日本国に輸入される中古航空機に対する輸出耐空証明書を受け入れなければならない。ただし、FAA が各々の中古航空機に対して以下の点を証明した場合に限る。

- (1) FAA に通知した通り、JCAB の **TC Data Sheet** に規定されている JCAB が承認した型式設計及び JCAB が承認した **STC** に適合していること。
- (2) 適用となる全ての設計国における **AD** に適合していることを含めて、安全運航に

適した状態にあること。

- (3) 承認された手順及び方法を使用して、使用期間中適切に整備されていること。(航空日誌及び整備記録による証拠が必要。)
- (4) 通知された JCAB が規定する全ての追加要件に適合していること。
- (5) FAA の輸出耐空証明書に 3.2.2.0(c)項に関する記述があること。

(b) 設計国としての日本国に輸出（返還）される中古航空機の受入れ

- (1) 3.2.2.3(a)(1)～(4)項の条件を満足する場合には、中古航空機の設計国として、JCAB は、日本国に輸出（返還）されるそれらの中古航空機に対する FAA の耐空証明書を受け入れなければならない。
- (2) FAA がその中古航空機が上記の条件を満足しているかどうか評価する立場にない場合にはその旨を JCAB に伝える。

(c) 設計国が第三国である中古航空機の受入れ

JCAB は第三国が製造する中古航空機に対して FAA が発給する輸出耐空証明書については、当該第三国が同じ種類の製品に関して JCAB、FAA 双方と相互承認協定を締結しており、かつ、3.2.2.3(a)(1)～(5)項の条件を満足している場合には、受け入れなければならない。FAA がその中古航空機が上記の条件を満足しているかどうか評価する立場にない場合にはその旨を JCAB に伝える。

(d) 検査及び整備の記録に関する要求

JCAB は以下のものを含む検査及び整備の記録を要求することがある。

「FAA により発給された輸出耐空証明書の原書又は原書のコピー、承認されたデータに基づき全てのオーバーホール、主要な変更、主要な修理がなされていることを証明する記録、中古航空機が承認された整備プログラムの要件に従って使用期間を通じ適切に整備されていることを示す整備記録及び航空日誌」

3.2.2.4 輸出耐空証明書の例外規定

輸出耐空証明書の除外の欄に、JCAB が承認した設計に適合していない項目が記載される場合には、その輸出耐空証明書の発給前に、FAA は JCAB に通知しなければならない。この通知は日本国の耐空証明書を発給するための航空機の適格性又は装備品の取付けに関する適格性に関する全ての問題を解決するのに役立つ。FAA が輸出耐空証明書を発給する前に、JCAB からの文書による受入れが必要となる。受入れを認めた書面のコピーが輸出書類に含まなければならない。

3.2.2.5 Authorized Release Certificate の例外規定

TSO 装備品に関して、Authorized Release Certificate の備考欄に、JCAB が承認した設計に適合していない項目が記載される場合には、その Authorized Release Certificate の発給前に、FAA は JCAB に通知しなければならない。FAA が TSO 装備品に対して Authorized Release Certificate を発給する前に、JCAB からの文書による受入れが必要となる。受入れを認めた書面のコピーが輸出書類に含まなければならない。

3.2.3 輸入される製品、部品及び装備品に関する追加要件

以下は、製品、部品及び装備品を米国又は日本国に輸入する、又は米国又は日本国の登録航空機に使用する場合に、受入れの条件として満足する必要がある追加要件を示している。

3.2.3.0 米国の要件

(a) 特定及びマーキング

- (1) 2.0 項に規定される製品は 14CFR 45.11 に示す方式に従って特定されなければならない。
- (2) 製品の重要な各構成部品は、14CFR 45.14 に基づき部品番号（又は同等のもの）と製造番号（又は同等のもの）により特定されなければならない。
- (3) FAA の TSO 設計承認レターにより設計の承認を受けた各装備品は、14CFR Part 21 Subpart O の要件及び特定の TSO の規定に基づく全てのマーキングに関する追加要件に従ってマーキングされなければならない。
- (4) 交換用部品又は改修用部品として使用される各部品は、部品番号、製造番号（適用される場合）及び製造者の名前又は商標がマークされなければならない。さらに、当該部品が装備可能な FAA の TC を取得済の製品の型式に関する情報が提供されなければならない。

(b) 耐空性を継続するための指示書

各製品は、14CFR 21.50 に従い、耐空性を継続するための指示書及び耐空性に関する限界事項が入った製造者の整備マニュアルが伴われなければならない。

(c) 整備記録

各製品又は装備品は、14CFR 91.417 の規定と同等な整備記録が伴われなければならない。

3.2.3.1 日本国の要件

(a) 特定及びマーキング

- (1) 各製品は航空法施行規則第 141 条に示す方式に従って特定されなければならない。
- (2) 製品の重要な各構成部品は、部品番号（又は同等のもの）と製造番号（又は同等のもの）により特定されなければならない。
- (3) JCAB の TA/SA により設計の承認を受けた各 TSO 装備品及び部品は、サーキュラーNo.1-004「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」の要件及び特定の TSO の規定に基づく全てのマーキングに関する追加要件に従ってマーキングされなければならない。
- (4) 交換用部品又は改修用部品として使用される各部品は、部品番号、製造番号（適用される場合）及び製造者の名前又は商標がマークされなければならない。さらに、当該部品が装備可能な TC/TA を取得済の製品の型式に関する情報が提供されなければならない。

(b) 耐空性を継続するための指示書

各製品は、サーキュラーNo.1-001 に従い、耐空性を継続するための指示書及び耐空性に関する限界事項が入った製造者の整備マニュアルが伴われなければならない。

(c) 整備記録

各製品又は装備品は、サーキュラーNo.1-001 の規定と同等な整備記録が伴われなければならない。

3.3 設計承認後の手順

3.3.0 耐空性の維持

3.3.0.0 概要

- (a) 輸出国は、ICAO 附属書 8 により、設計国として、設計又は製造に関して使用中の安全問題を解決する責任を有する。製品、部品又は装備品の運用上の安全性の維持を確保するために、輸出当局は、強制的な改修、必要な制限又は検査に必要と認められる情報を輸入国に提供しなければならない。輸入当局は自身の強制的な改善措置を発行するに際しては、輸出国が実施した改善措置について審査し、通常は受け入れる。
- (b) 輸入当局からの要請により、輸出当局は、輸入当局がその製品、部品又は装備品の運用上の安全性を維持させる上で必要と考えられる方策を決定するに当たって、輸入当局を支援しなければならない。その製品、部品又は装備品に対して実施する方策の最終的な決定権は、輸入国の管轄権のもとに輸入国にある。

3.3.0.1 Service Difficulty Report (SDR) の共有化及び機能不具合(Malfunction)、欠陥

(Defects) (M&D)に関する情報

- (a) FAA 及び JCAB は他方の国に輸出する製品、部品及び装備品に対して以下の事項を実施することに同意する。
- (1) SDR 及び M&D 報告書及び事故／インシデントの収集
 - (2) SDR 及び M&D 及び事故／インシデントの評価
 - (3) 全ての不安全と疑われる状態についての調査及び解決
 - (4) 輸入当局に対する、全ての不安全な状態及び必要な是正措置のアドバイス (3.3.0.2 項参照)。
 - (5) 要求があれば、輸入当局に対して以下のものを提供すること。
 - (i) M&D 及び事故／インシデントの報告書
 - (ii) M&D 及び事故／インシデントの調査状況
 - (iii) M&D の調査結果のコピー
 - (iv) ICAO 附属書 13 に基づく事故／インシデントの調査結果のコピー
 - (6) 輸入国に登録された製品の安全問題に関して輸入当局から提起された問題の解決に向けて適切な努力を行うこと。
- (b) 輸入当局としての FAA 及び JCAB は、以下の事項を実施することに同意する。
- (1) 輸出当局の国から輸入された製品及び装備品に発生し、不安全な状態をもたらす危険性があったと考えられる M&D 及び事故／インシデントについて輸出当局にアドバイスすること。
 - (2) 輸入された航空機の不安全な状態及びその結果に対する調査を行う際に輸出当局を支援すること。
 - (3) 輸入当局が、M&D 及び事故／インシデントについて調査を実施した結果、改善措置を強制すべきことを決定した場合には、その旨を輸出当局にアドバイスすること。
- (c) 米国の SDR/M&D 報告書のコピーは FAA Mike Monroney Aeronautical Center, Delegation and Airworthiness Programs Branch, AIR-140 にて入手可能である。米国の SDR 及び事故／インシデント報告書は FAA のインターネット・ウェブサイト “www.faa.gov (<http://av-info.faa.gov/isdr>)” においても入手可能である。日本国の M&D 報告書のコピーは JCAB の航空機安全課にて入手可能である（附属書 A 参照）。

3.3.0.2 不安全な状態及び耐空性改善通報

- (a) FAA (14CFR Part 39) 及び JCAB (JCAB サーキュラー No.3-003 「耐空性改善通報の取扱いについて」) は設計国（輸出当局）として製品、装備品及び部品に関して以下の事項を実施することに同意する。

- (1) ある TC された製品又は装備品に不安全な状態があり、同じ型式設計の TC された製品又は装備品にも同様の状態の疑いがあると当局が決定した場合はいつでも耐空性改善通報を発行すること。その製品又は装備品に他の製品、部品又は装備品が装備されており、そのことにより不安全な状態になると考えられる場合も含む。耐空性改善通報の内容には以下のものを含むが、これに限られるものではない。
 - (i) 適用となる航空機、発動機、プロペラ、装備品及び部品の製造者、型式及び製造番号
 - (ii) 不安全な状態、強制的な措置を取る理由及びその措置により航空機やその運航に与える影響に関する記述
 - (iii) 不安全な状態が起こった原因に関する記述（例えば、圧力腐食、疲労、設計の問題、品質管理、未承認の部品）
 - (iv) 不安全な状態が発見された方法及び使用中の経験により引き起こされた場合はその発生の数
 - (v) 不安全な状態を改善する方策及びその実施時期並びに参照番号、改正番号及び日付を含む製造者の関連のサービス情報のリスト
- (2) 耐空性改善通報の一部として相手側の当局に対し、以下の情報を確実に提供すること（設計承認の Holder から直接提供してもよい）。
 - (i) 是正措置が必要な全世界における航空機数
 - (ii) 部品が入手可能かどうかに関するステートメント
 - (iii) 是正措置の実施に必要な予想労働時間及び予想部品コスト
- (3) 輸出当局が以前発行した耐空性改善通報が不安全な状態を改善するのに不完全あるいは不十分であると輸出当局が考える場合にはいつでも耐空性改善通報の改訂版又はリプレース版を発行すること。
- (4) 3.3.0.1(c)項にある住所に耐空性改善通報のコピーを提出することにより、輸入当局に対して不安全な状態及び必要な是正措置を通知すること。さらに、日本国の製品については、JCAB は、当該強制措置に関する全ての service bulletin (SB) のコピーと他の関連文書が同製品に関して責任を有する FAA Directorate の適当な担当あてに送付されるように、手配しなければならない。
- (5) 緊急な耐空性情報の場合には、輸出当局は、輸入当局に直ちに通知されるように、特別の取扱いを実施しなければならない。

- (6) 輸入当局が独自の耐空性改善通報を発行する場合に、適切な措置を取れるように、輸入当局に対して助言及び支援を行うこと。
- (7) 耐空性改善通報への適合性に関する他の同等な方法の容認を判断できるように、輸入当局に対して、十分な情報を提供すること。
- (b) FAA 及び JCAB は不安全な状態に関する認定について意見が分かれる可能性があることを認識する。その場合には、輸入当局は独自の耐空性改善通報を発行する前に設計国当局（輸出当局）に対して通常相談することが期待される。仮に設計国が強制措置を必要との考えに同意する場合には、双方は耐空性改善通報を発行する。仮に設計国が提案された強制措置に同意しない場合には、電子メールを通じて書面により、その正当とする理由について輸入当局に通知する。輸入当局は、片方のみの耐空性改善通報の内容及び開始時期について議論を行うために、双方の当局による電話会議を開催する。
- (c) 輸入当局としての FAA 及び JCAB は、輸入当局が証明、承認又は受入れを行った製品又は装備品に関する不安全な状態について言及した自らの耐空性改善通報を発行する必要性を決定するために、輸出当局が発行した耐空性改善通報に早期に対応することに同意する。

3.3.0.3 耐空性改善通報に係る同等な方法

FAA 又は JCAB が設計国である製品に対して、既存の耐空性改善通報に対する同等な方法を一般的に適用する場合には、同等な方法を発行する当局はその決定を相手側の当局に電子的な方法で伝える。

- (a) 同等な方法の受入れを行うかどうか FAA が決定するために、JCAB は FAA に対し十分な情報を提供する。この情報を基に FAA は米国の運航者に対して同等な方法の承認レターを作成する。
- (b) 同等な方法の受入れを行うかどうか JCAB が決定するために、FAA は JCAB に対し十分な情報を提供する。この情報を基に JCAB は日本国の運航者に対して同等な方法の受入れ又は承認（運用限界が変更となる場合）を行う。

3.3.1 設計変更

3.3.1.0 米国の TC の変更に関する手順

- (a) TC Holder による型式の主要な変更（例えばモデルの変更、製品の改善など）については、14CFR 21.29 の規定に基づき TC 変更として発給されるか又は FAA により承認さ

れる。3.0.1 項と同様の手順が適用されるが、設計変更の大きさや複雑さによって適切に調整される。FAA は提案された変更が重大で、新しい TC が必要かどうかを決定する権利を有する。

- (b) 特定の設計変更に関してどの程度の認証活動をすればよいか FAA が決定するのを支援するために、JCAB は、TC Holder より提案された以下の事項に影響を与える主要な型式設計変更について FAA へて通知しなければならない。

- (1) 飛行規程
- (2) 承認された耐空性限界事項
- (3) TC Data Sheet
- (4) MMEL
- (5) 証明上の整備要件
- (6) FAA が指定したその他の特定項目

この情報に基づき、FAA は通常の手順下では、JCAB の承認を基に FAA がこの設計変更を承認するかどうかを決定する。

- (c) 提案された変更に対する証明根拠基準が、FAA がその認定を行う際に自由裁量を行使するような要件を含んでいる場合にはいつでも、JCAB は FAA に通知しなければならない。これには FAA が認定を行う際にその判断を行うべき同等の安全性に関する認定、追加技術要件、特別条件、その他の要件などを含んでいる。
- (d) TC された設計に対する主要な変更が、新しい TC 申請を必要とするほど重大な変更ではない場合には、米国の STC の発給により承認されることもある。米国の STC の発給に関する手順は 3.0.3 項にある。
- (e) TC Holder による軽微な設計変更については、通常の手順下では、JCAB の承認をもって FAA も承認したものとみなされる。
- (f) 14CFR 21.93 に規定されているように、14CFR Part 34 に適合する目的で、航空機又は発動機の型式設計の変更で排出燃料又は排出ガスの増加が見込まれるものは“排出物の変更”となり、基準への適合を実証する必要がある。同様に、14CFR Part 36 に適合する目的で、航空機の型式設計の変更で騒音の増加が見込まれるものは“騒音の変更”となり、基準への適合を実証する必要がある。FAA は、14CFR 21.93(b)及び(c)に基づき、全ての騒音又は排出物の変更に関する認定を行う。

3.3.1.1 日本国の TC 又は TA の変更に関する手順

(a) TC Holder による型式の主要な変更（例えばモデルの変更、製品の改善など）については、航空法第 13 条及び航空法施行規則第 14 条、第 14-2 条、第 15 条並びに第 20～22 条の規定に基づき TC 変更として発給されるか又は JCAB により承認される。3.0.2 項と同様の手順が適用されるが、設計変更の大きさや複雑さによって適切に調整される。JCAB は提案された変更が重大で、新しい TC/TA が必要かどうかを決定する権利を有する。

(b) 特定の設計変更に関してどの程度の認証活動をすればよいか JCAB が決定するのを支援するために、FAA は、TC/TA Holder より提案された以下の事項に影響を与える主要な型式設計変更について JCAB へて通知しなければならない。

- (1) 飛行規程
- (2) 承認された耐空性限界事項
- (3) TC Data Sheet
- (4) MMEL
- (5) 証明上の整備要件
- (6) JCAB が指定したその他特定の項目

この情報に基づき、JCAB は通常の手順下では、FAA の承認を基に JCAB がこの設計変更を承認するかどうかを決定する。

(c) 提案された変更に対する証明根拠基準が、JCAB がその認定を行う際に自由裁量を行使するような要件を含んでいる場合にはいつでも、FAA は JCAB に通知しなければならない。これには JCAB が認定を行う際にその判断を行うべき同等の安全性に関する認定、追加技術要件、特別条件、その他の要件などを含んでいる。

(d) TC Holder 以外による TC 又は TA された設計に対する主要な変更は、日本国 STC の発給により承認されることもある。日本国 STC の発給に関する手順は 3.0.4 項にある。

(e) TC Holder による軽微な設計変更については、通常の手順下では、FAA の承認をもって JCAB も承認したものとみなされる。

(f) 航空法第 13 条及び航空法施行規則第 22 条の 2 に規定されているように、航空法施行規則附属書第 3 に適合する目的で、航空機又は発動機の型式設計の変更で排出燃料又は排出ガスの増加が見込まれるものは“排出物の変更”となり、基準への適合を実証する必要がある。同様に、航空法施行規則附属書第 2 に適合する目的で、航空機の型式設計の

変更で騒音の増加が見込まれるものは“騒音の変更”となり、基準への適合を実証する必要がある。

3.3.1.2 STC の変更に関する手順

FAA 及び JCAB はできる限り 3.3.1.0 項及び 3.3.1.1 項の手順に従うことに同意する。特別な状況が発生した場合には、FAA 及び JCAB はお互いに適用する特別な過程について相談する。

3.3.1.3 飛行規程の変更に関する手順

FAA 及び JCAB は、飛行規程及びその補足、付録の改訂について早期に承認を行うために、その審査及び署名を相手側に依頼することがあり得る。軽微な改訂については、輸入当局に代わって輸出当局が審査を行い、輸出当局はその内容が輸入当局の要件に適合していることを確認する。重要な変更内容については、輸入当局の代わりに署名をする前に、審査及び受入のため輸入当局に提出されなければならない。個々の証明をするにあたっては、改訂内容が重要であるかそれとも軽微であるかを判断するために、輸出当局は輸入当局に相談する。

3.3.1.4 日本国の製造者に対する FAA の TSO 設計承認レターの変更手順

TSO 設計の主要な変更は新規設計としての取扱いがなされ、TSO 設計承認レターの再発行が必要である。この手順は 3.0.5 項に基づきなされる。

3.3.1.5 日本国が設計国である航空機に装備された米国の TSO 装備品の変更手順

FAA の TSO 設計の主要な変更は新規設計としての取扱いがなされ、FAA の TSOA の再発行が必要であり、従って 3.0.6 項の手順に基づき JCAB による再評価が行われることがある。

3.3.2 修理に使用する設計データの承認

3.3.2.0 概要

修理に使用する設計データは、輸入当局が受け入れられるような形で、輸出当局（設計国）により、適切に承認又は受容されなければならない。以下の手順に基づき、輸出当局により承認された設計データは、輸入当局により承認されたものとする。

3.3.2.1 FAA 及び JCAB 修理データ承認過程

- (a) FAA は、FAA Order 8110.4 「TC」、FAA Order 8110.37 「DER ガイダンスハンドブック」及び FAA Order 8900.1 「運航情報管理システム」に従って、大修理のために使用される設計データを承認する。軽微な修理は 14CFR Part 43 に従い受入れ可能なデー

タに従ってなされる。

- (b) JCAB は、JCAB サーキュラーNo.1-001「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」に従って、大修理のために使用される設計データを承認する。軽微な修理は「航空機整備作業の基準」(14CFR Part 43 と同等)に従い受入れ可能なデータに従ってなされる。

3.3.2.1.1 JCAB 修理データの FAA による受入れ

- (a) この協定の範囲に含まれる日本国の製品、部品、装備品の主要な修理に使用される、JCAB が承認した設計データを FAA は受け入れる。JCAB による設計データの承認は JCAB 様式 1-003-1「適合性判定書」を通じて実証される。FAA は必要に応じ、JCAB の承認した設計データに係る適合文書の提出を求める。
- (b) JCAB がその手順に従って受け入れたこの協定の範囲に含まれる製品、部品、装備品に対する日本国の Design Approval Holder 又は第三者からの全ての軽微な修理データを FAA は受け入れる。

3.3.2.1.2 FAA 修理データの JCAB による受入れ

- (a) この協定の範囲に含まれる全ての製品、部品、装備品の大修理に使用される、FAA が承認した設計データを JCAB は受け入れる。FAA による設計データの承認は FAA Form 8110-3、8100-9 又は Form 337 (ブロック 3) により実証される。JCAB は必要に応じ、FAA の承認した設計データに係る適合文書の提出をケースバイケースで求めることができる。
- (b) FAA がこの協定の範囲に含まれる製品、部品、装備品に対する、その手順に基づき受け入れた米国の Design Approval Holder 又は第三者からの全ての軽微な修理データを JCAB は受け入れる。

3.3.3 設計承認の管理

3.3.3.0 米国の TC/STC の日本国に所在する者への委譲

- (a) 委譲した時点又は委譲について合意した時点において、JCAB はその該当する製品に関し、シカゴ条約 ICAO 附属書 8「航空機の耐空性」の要件に適合することに責任を持つ。そして、全ての ICAO 加盟国に対して、以下の手順が終了次第、設計国の責任が変更した旨を通知する。
- (b) FAA は、この実施取決めの範囲内の製品についてのみ、TC/STC に関する ICAO 設計

国の責任を JCAB に委譲する。JCAB は、JCAB の証明要件に適合しない型式に関する ICAO 設計国の責任については引き受けない。

- (c) 米国の TC/STC Holder から日本国に所在する者への TC/STC の委譲について通知を受けた場合、TC/STC を発給した FAA の Office は JCAB に対して通知を行い、TC/STC に関する ICAO 設計国の責任を日本国に委譲する手順を確立する。各々の委譲については、委譲の過程に関する各当局の責任を明確にした特別協定により個別に実施していく。
- (d) もし該当する製品に関する日本国の TC 又は TA が既に存在する場合には、ICAO 設計国の責任の委譲は、日本国の TC 又は TA に記載されている全てのモデルに対して行われる。FAA が証明を行った型式で JCAB の TC/TA のリストに記載されていないものについては、FAA は、要求に基づき、適用となる JCAB の証明要件に適合していることを示して、追加の型式の受入れについて支援を行う。この支援には、当該型式が JCAB の証明要件に適合している旨の FAA のステートメントが含まれる。受入の際には、JCAB は日本国の TC/TA に当該型式の追加を行う。
- (e) 米国の TC の委譲を受ける者が日本国に対して TC 又は TA を申請する場合には、FAA は、適用となる JCAB の証明要件に適合していることを示して、米国の TC の受入れについて支援を行う。この支援には、当該製品が JCAB の証明要件に適合している旨の FAA の声明が含まれる。受入れの際には、JCAB は日本国の TC/TA を発給する。
- (f) もし変更された製品に関して、対応する日本国の STC が既に存在する場合には、委譲は日本国の STC に記載されている型式に対して適用される。
- (g) STC の委譲を受ける者が日本の STC の申請を行う場合には、FAA は JCAB の適用される証明要件に適合していることを示すために、米国の STC の受入れに関する支援を行う。この支援には、変更された製品が JCAB の証明要件に適合していることを示すための FAA の適合性に関する声明が含まれる。受入れの際には、JCAB は日本国の STC を発給する。
- (h) 全ての必要なデータが新しい Holder に委譲し、新しい Holder が TC/STC の Holder として要求される責任を果たせることを JCAB が確認した時点で、TC に関する ICAO 設計国の責任の JCAB への委譲が完了したと考えられる。
- (i) 新しい Holder が FAA の承認を維持することを望まない場合を除き、FAA は、JCAB

の TC/TA 又は STC の発給後に、委譲を受けた者の名前で米国の TC/STC を再発行する。

- (j) 委譲を受ける者が日本国の TC/TA 又は STC を保有せず、申請もしない場合、又は日本国の TC/TA が FAA の TC のうちのいくつかの型式しかカバーしておらず、残りの型式について申請を行わない場合には、FAA は、それらの型式に対しては、ICAO 設計国の責任を JCAB に委譲しない。過度の責務が FAA にかからない限り、FAA はそれらの型式に対して設計国の責任を果たし続ける。

3.3.3.1 日本国の TC/TA 又は STC の米国に所在する者への委譲

- (a) 委譲した時点又は委譲について合意した時点において、FAA はその該当する製品に関し、シカゴ条約 ICAO 附属書 8「航空機の耐空性」の要件に適合することに責任を持つ。そして、全ての ICAO 加盟国に対して、以下の手順が終了次第、設計国の責任が変更した旨を通知する。
- (b) JCAB は、この実施取決めの範囲内の製品についてのみ、TC/TA 及び STC に関する ICAO 設計国の責任を FAA に委譲する。FAA は、FAA の証明要件に適合しない型式に関する ICAO 設計国の責任については引き受けない。
- (c) 日本国の TC/TA 又は STC Holder から米国に所在する者への TC/TA 又は STC の委譲について通知を受けた場合、JCAB は新しいホルダーに対して責任を持つ FAA の Office に対して通知を行い、TC/TA 又は STC に関する ICAO 設計国の責任を米国に委譲する手順を確立する。各々の委譲については、委譲の過程に関する各当局の責任を明確にした特別協定により個別に実施していく。
- (d) もし該当する製品に関する米国の TC が既に存在する場合には、ICAO 設計国の責任の委譲は、米国の TC に記載されている全ての型式に対して行われる。JCAB が証明を行った型式で米国の TC のリストに記載されていないものについては、JCAB は、要求に基づき、適用となる FAA の証明要件に適合していることを示して、追加の型式の受入れについて、支援を行う。この支援には、当該型式が米国の証明要件に適合している旨の JCAB の声明が含まれる。受入の際には、FAA は米国の TC に当該型式の追加を行う。
- (e) 日本国の TC/TA の委譲を受ける者が米国に対して TC を申請する場合には、JCAB は、適用となる FAA の証明要件に適合していることを示して、日本国の TC/TA の受入れについて支援を行う。この支援には、当該製品が FAA の証明要件に適合している旨の

JCAB のステートメントが含まれる。受入の際には、FAA は米国の TC を発給する。

- (f) もし変更された製品に関して、対応する米国の STC が既に存在する場合には、委譲は米国の STC に記載されている型式に対して適用される。
- (g) STC の委譲を受ける者が米国の STC の申請を行う場合には、JCAB は FAA の適用される証明要件に適合していることを示すために、日本国の STC の受入れに関する支援を行う。この支援には、変更された製品が FAA の証明要件に適合していることを示すための JCAB の適合性に関する声明が含まれる。受入れの際には、FAA は米国の STC を発給する。
- (h) 全ての必要なデータが新しい Holder に委譲し、新しい Holder が TC/STC の Holder として要求される責任を果たせることを FAA が確認した時点で、TC に関する ICAO 設計国の責任の FAA への委譲が完了したと考えられる。
- (i) 新しい Holder が JCAB の承認を維持することを望まない場合を除き、JCAB は、FAA の TC/STC の発給後に、委譲を受けた者の名前で TC/TA 又は STC を再発行する。
- (j) 委譲を受ける者が米国の TC/STC を委譲せず、申請もしない場合、又は米国の TC が日本国の TC/TA 又は STC のうちのいくつかの型式しかカバーしておらず、残りの型式について申請を行わない場合には、JCAB は、それらの型式に対しては、ICAO 設計国の責任を FAA に委譲しない。過度の責務が JCAB にかからない限り、JCAB はそれらの型式に対して設計国の責任を果たし続ける。

3.3.3.2 TC/TA 又は STC の委譲

証明書 Holder が、輸出国として FAA が発給した TC 又は STC 若しくは JCAB が発給した TC/TA 又は STC を委譲することを選ぶ場合には、FAA 又は JCAB は相手側当局に対して直ちに書面により通知するものとする。以下の措置が取られるまで、輸出国としての FAA 及び JCAB は、その製品の耐空性の継続を確保するために全ての必要な対応を取らなければならない。

- (a) 新しい Holder が必要な義務を遂行する能力を有することを実証した場合には、新しい所有者に対して TC/TA 又は STC を再発給する。
- (b) 輸出当局としての FAA 又は JCAB は当該 TC/TA 又は STC を取消す。取消しの前に輸出当局は取消しを予定していることについて通知する。

3.3.3.3 TC/TA 又は STC の取消し又は一時停止

- (a) JCAB が設計国当局である製品の TC/TA 又は STC を JCAB が取消す又は一時停止する場合には、直ちに当該製品に対して責任を持つ FAA の Directorate に通知しなければならない。通知を受けて、FAA は米国において対応が必要かどうかを決定するための調査を行う。何らかの原因による取消し又は一時停止であって、FAA が JCAB の行った行為に同意する場合には、FAA は米国の TC 又は STC の取消し又は一時停止を開始する。米国におけるフリートの運航上の安全の継続を支援できる十分な情報がある場合には、FAA は登録国としての責任を保持し続ける決定を行うこともある。この場合には、FAA からの要求により、JCAB は型式設計のデータを入手して FAA に提供する。最終的な証書に関する対応の決定権は FAA にある。耐空性についての責任を継続することが FAA にとって過度の負担になる場合には、FAA は米国の TC 又は STC を取消すこともある。
- (b) FAA が設計国の当局である製品の TC 又は STC を FAA が取消す又は一時停止する場合には、直ちに当該製品に対して責任を持つ FAA の Directorate は JCAB に通知しなければならない。通知を受けて、JCAB は日本国において対応が必要かどうかを決定するための調査を行う。何らかの原因による取消し又は一時停止であって、JCAB が FAA の行った行為に同意する場合には、JCAB は日本国の TC/TA 又は STC の取消し又は一時停止を開始する。日本国におけるフリートの運航上の安全の継続を支援できる十分な情報がある場合には、JCAB は登録国としての責任を保持し続ける決定を行うこともある。この場合には、JCAB からの要求により、FAA は型式設計のデータを入手して JCAB に提供する。最終的な証書に関する対応の決定権は JCAB にある。耐空性についての責任を継続することが JCAB にとって過度の負担になる場合には、JCAB は日本国の TC/TA 又は STC を取消すこともある。

3.3.3.4 FAA の TSO 設計承認レター又は JCAB TA/SA の委譲/撤回

(a) 委譲

もし FAA の TSO 許可又は設計承認レターの Holder 又は JCAB の TA/SA Holder が、輸出当局としての FAA 又は JCAB が発行した TSO 許可又は TA/SA を委譲することを選ぶ場合には、FAA 又は JCAB は直ちに相手側当局に対して書面により通知するものとする。TSO 承認が輸出当局により正式に撤回されるまでは、輸出当局はその製品の耐空性の維持を確保するために全ての必要な対応を取らなければならない。

(b) 撤回

もし TSO 承認又は TA/SA が撤回される場合には、輸出当局としての FAA 又は JCAB は直ちに相手側当局に対して書面により通知するものとする。TSO 承認又は TA/SA

の下で製造される装備品の耐空性の維持を確保するために、輸出当局は全ての必要な対応を取らなければならない。基準不適合により TSO 承認又は TA/SA を撤回する場合には、輸出当局は全ての不適合については是正措置のための調査を行い、その措置について輸入当局に通知する。輸出当局はその当局の権限の下に製造されるこれらの装備品の耐空性の維持についてなお責任を有する。

第IV部 当局間の技術支援

4.0 概要

要求及び相互の取決めにより、リソースが許す限り、重要な活動が米国又は日本国で行われる際に、FAA 及び JCAB はお互いに技術支援を行う。この技術支援は、輸出国が輸出国外の場所での制度上必要な監視、監督を実施する場合の過度の負担を避けるのに役立つ。この技術支援は、輸出国外に所在する設備で製造される製品、装備品、部品の制度上の管理及び耐空性証明に関する輸出当局の責任を緩和するものではない。他の特別な取決めが合意されている場合を除き、各当局は他の当局に技術支援を行う際に、当局自身の政策や手順を使用する。支援の種類は以下のものを含むが、これらに限られるものではない。

(a) 適合性の判断

- (1) 試験の立会い
- (2) 適合性及び同一性検査の実施
- (3) 報告書の審査
- (4) データの取得

(b) 監視及び監督

- (1) 部品の最初の供試品の試験に関する立会い
- (2) 特別な過程の管理に関する監視
- (3) 製造部品のサンプル検査の実施
- (4) 代理人の活動及び役割の監視
- (5) サービス上の不具合の調査の実施
- (6) 製造品質制度の評価／監視

4.1 設計承認における試験立会い

- (a) 設計承認申請者が所在する国の耐空性当局は、設計承認申請者の Supplier が所在する国の耐空性当局に対して、試験の立会いの支援を依頼することがある。
- (b) 当局間同士の依頼のみが認められ、当局は製造者又は Supplier からの試験の立会い依

頼には応じない。両局間で実施する作業の特定に関する打合せが行われ、**Supplier** が所在する国の耐空性当局から試験立会いの同意が得られた後に、試験の立会いが実施される。設計承認申請者が所在する耐空性当局は、試験の立会いを書面にて依頼する。

- (c) 設計承認申請者の試験計画、試験手順、試験標本及びハードウェアの形状の承認については、設計承認申請者が所在する国の耐空性当局が責任を有する。試験実施前の各試験供試品の適合性の確認については設計承認申請者が責任を有する。
- (d) 試験の立会いを依頼するにあたっては、試験の場所、時間、内容を特定しなければならない。各試験の少なくとも 2 週間前には承認された試験計画が依頼する当局より提供されなければならない。
- (e) JCAB の試験の立会に関する依頼は、FAA の適切な **Aircraft Certification Office** に送付する。現在の JCAB 又は FAA の認証プログラムに関連する試験に関しては、依頼は米国の申請者に対して責任を有する **FAA Aircraft Certification Office** に送付しなければならない。日本国の証明プログラムのみに関連する試験に関しては、依頼は試験を実施する場所を管轄する **FAA Aircraft Certification Office** に送付しなければならない。**FAA Aircraft Certification Office** は附属書 A に記載されている。JCAB の依頼は、記入された JCAB 様式 1-309-1 を送付することにより行う。FAA の試験の立会に関する依頼は、**FAA Form 8120-10「適合証明の依頼」**を附属書 A に記載された適切な JCAB の住所に送付することにより行う。
- (f) 依頼した当局に代わって試験に立ち会った後に、FAA 又は JCAB は、依頼した当局から通知を受けている通り、承認された試験計画に基づき試験が実施された旨及び試験結果について確認した旨について記載した報告書をその他の文書と共に送付する。

4.2 設計承認における適合性 (conformity) の証明

- (a) 設計承認申請者が所在する国の耐空性当局は、設計承認申請者の **Supplier** が所在する国の耐空性当局に対して、**Supplier** が製造する原型部品について、適合証明の支援を依頼することがある。
- (b) 当局間同士の依頼のみが認められ、当局は製造者又は **Supplier** からの適合証明依頼には応じない。両局間で実施する作業の特定に関する打合せが行われ、**Supplier** が所在する国の耐空性当局から試験立会いの同意が得られた後に、証明が実施される。適合証明に関する依頼は原型部品に限られ、組立後、最終製品への装備の前では製造者又はその耐空性当局により検査することができないほど複雑なものに限られる。適合証明は、

その証明の複雑さに応じて作業手順の作成が必要かもしれない。この依頼を受け取った当局の裁量により、適合証明は認可された委任者又は委任組織に委任されるかもしれない。

- (c) JCAB の適合証明に関する依頼は、FAA の適切な Office に送付する。現在の JCAB 又は FAA の認証プログラムに関連する適合証明に関しては、依頼は米国の申請者に対して責任を有する FAA Aircraft Certification Office に送付しなければならない。日本国の証明プログラムのみに関連する適合証明に関しては、依頼は試験を実施する場所を管轄する FAA Manufacturing Inspection Office に送付しなければならない。FAA Office は附属書 A に記載されている。JCAB の依頼は、記入された JCAB 様式 1-309-1 を送付することにより行う。FAA の適合証明に関する依頼は、記入された FAA Form 8120-10「適合証明の依頼」を附属書 A に記載されている適切な JCAB の住所に送付することにより行う。
- (d) 依頼した当局に代わって全ての適合検査を実施した後に、FAA 又は JCAB は、通知された通り、全ての文書を記入して依頼当局へ返却する。Supplier が所在する国の耐空性当局は、特定の部品の適合証明を行った際に、設計承認申請者の耐空性当局から通知された要件からの全ての逸脱事項を注記する。逸脱事項として記載された不適合は、評価及び処置のために FAA 又は JCAB に提供される。FAA 又は JCAB は、FAA Form 8130-3 又は JCAB 航空法施行規則 様式 18 が発給される前に、各々の逸脱事項について必要な処置について記載された報告書を受け取るべきである。
- (e) 原型部品の適合証明、製造部品の検査とも、輸出耐空性承認書と解してはならない。なぜならば、適合証明は耐空性に関する決定を構成するものではないからである。耐空性に関する決定の責任は設計／製造承認の Holder 及び同 Holder が所在する国の耐空性当局が有する。

4.3 耐空証明書

航空機を製造場所から直接運航できるように、標準耐空証明書を発給するために、各当局から技術支援を必要とする計画や条件がありうる。航空機がその製造サイクルに従って完成し、それを受けて輸出当局により輸出耐空証明書が発行された場合は、輸入当局は耐空証明書の最終的な過程及びデリバリーにあたって、輸出当局の支援を求めることがあり得る。全ての過度の制度上の負担を和らげるために、輸出当局と輸入当局は特別の手順の作成を必要とする。

4.4 専有財産データの保護及び情報公開 (FOIA 及び LAIA) 要求

4.4.0 専有財産データの保護

両当局は Design Approval Holder から提出されるデータが同 Holder の知的財産であることを認識し、これらのデータの FAA 又は JCAB による公開は制限される。FAA 及び JCAB は、Design Approval Holder 又は他のデータ提出者の書面による同意なしでは、他の当局から得た専有財産データを FAA 又は JCAB の職員以外の者にコピー、公開又は提示しないことに同意する。この書面による同意は、Design Approval Holder が所在する国の当局を通じて同 Holder から FAA 又は JCAB が入手して、他の当局に提供する。

4.4.1 情報公開 (FOIA) 要求

FAA が所有しているかもしれない情報について、FAA はしばしば一般国民より米国情報公開法 (FOIA : Freedom of Information Act) に基づき、情報の公開を要求される。FOIA の適用除外要件が適用されない限り、FAA が所有する各記録は FOIA に基づき公開されなければならない。適用除外要件の一つとしては、貿易上の秘密事項及び機密又は特権として扱われる財政若しくは商業情報が挙げられる。Design Approval Holder のデータは貿易上の秘密事項又は機密である他の情報を含むかもしれない。というのも、情報の公開がその Holder 又は他の者の競争上の立場に損害を与えるかもしれないからである。FAA が、日本に所在する FAA の承認 Holder 又は申請者の製品、部品又は装備品に関する FOAI に基づく情報公開要求を受け取った場合には、FAA は、JCAB に支援を依頼して、FAA 承認 Holder 又は申請者にコンタクトし、情報のどの部分が適用除外に当てはまるかを上記の基準に照らして決定するための手助けを依頼し、さらに、適用除外要件の使用を正当化する事実情報の提供を依頼する。承認 Holder 又は申請者が情報の公開に同意した場合には、JCAB は書面による同意を FAA に提供しなければならない。もし公開を拒否する場合には、JCAB はその理由を書いた書面を FAA に提供しなければならない。

4.4.2 情報公開 (LAIA) 要求

JCAB が所有しているかもしれない情報について、JCAB はしばしば一般国民より日本国「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」(LAIA : Law Concerning Access to Information Held by Administrative Organizations) に基づき、情報の公開を要求される。LAIA の適用除外が適用されない限り、JCAB が所有する各記録は LAIA に基づき公開されなければならない。適用除外要件の一つとしては、「法人等に関する情報で、公にすると、法人等の正当な利益を害するおそれがあるもの」が挙げられる。Design Approval Holder のデータはこれらの情報を含むかもしれない。というのも、情報の公開がその Holder 又は他の者の競争上の立場に損害を与えるかもしれないからである。JCAB が、米国に所在する JCAB の Design Approval Holder 又は

申請者の製品、部品又は装備品に関する LAIA に基づく情報公開要求を受け取った場合には、JCAB は、FAA に支援を依頼して、JCAB Design Approval Holder 又は申請者にコンタクトし、情報のどの部分が適用除外に当てはまるかを上記の基準に照らして決定するための手助けを依頼し、さらに、適用除外要件の使用を正当化する事実情報の提供を依頼する。Design Approval Holder 又は申請者が情報の公開に同意した場合には、FAA は書面による同意を JCAB に提供しなければならない。もし公開を拒否する場合には、FAA はその理由を書いた書面を JCAB に提供しなければならない。

4.5 事故／インシデント及び未承認と疑われる部品に関する調査情報の要求

FAA 又は JCAB のいずれかが、この実施取決めに基づき輸入された製品、部品、又は装備品に関連するインシデント、事故、又は未承認と疑われる部品の調査に関する情報を必要とする場合には、輸出当局の適切な Office に対して情報の要求が行われるべきである。情報の要求を受け取った場合には、輸出当局は要求された情報がタイムリーに提供されるように、直ちにあらゆる必要な措置を講じなければならない。輸出当局を通じてでは直ちにコンタクトできないことから、もし、緊急性が高く、FAA 又は JCAB が直接製造者に対して情報を要求する必要がある場合には、輸入当局はなるべく早期に当該要求行為についてカウンターパートである当局に知らせるものとする。

第V部 特別な取決め

5.0 この実施取決めに特に記載されていないが、航空安全協定の範囲内であり、緊急な又は独特な状況が起こりうる可能性がある。そのような状況が起こった場合には、FAA 航空機証明業務課長及び JCAB 航空機安全課長がそれぞれ検討を行い、その状況に対する手順を策定するものとする。この手順は、別の作業手順の中で、FAA 及び JCAB 双方により合意されなければならない。状況が独特であることが明らかで、繰り返し起こる可能性がほとんどない場合には、その作業手順の有効期間は限定されたものでなければならない。しかし、状況が今後繰り返される可能性のある新技術又は管理の展開を伴うものである場合には、この実施取決めはそれに従って FAA 及び JCAB により改訂されなければならない。

5.1 その独特又は緊急の状況が FAA の航空機証明業務課長の責任の範囲内である場合には、同課長が JCAB と共に必要な手順を作成する責任を有する。両当局により共同で作成された特別な取決めのリストは附属書 C にある。

第VI部 当局

FAA 及び JCAB は、この実施取決めの規定に合意し、正当に権限を受けた代理人
がここに署名を行う。

米国 運輸省 連邦航空局

日本国 国土交通省 航空局

署名：

署名：

肩書：国際担当准長官代理

肩書：技術部長

日付：2009 年 4 月 27 日

日付：2009 年 4 月 27 日

附属書 A FAA Headquarters Office、FAA マイク・モンロニーAeronautical Center、FAA Aircraft Certification Service Directorates、FAA Manufacturing Inspection Office、FAA Aircraft Certification Office 及び JCAB Office の連絡先リスト

FAA Headquarters —Aircraft Certification Service

International Policy Office (AIR-40) (略)

Aircraft Engineering Division (AIR-100) (略)

Production & Airworthiness Division (AIR-200) (略)

FAA Headquarters —Environmental Policy and Regulations

Office of Environment and Energy (AEE-1) (略)

FAA Headquarters—Administrative Coordination

Office of International Aviation (API-1) (略)

FAA マイク・モンロニーAeronautical Center : FAA Airworthiness Directive のコンタクトポイント (略)

FAA Aircraft Certification Service Directorate

Engine and Propeller Directorate (ANE-100) (略)

Rotorcraft Directorate (ASW-100) (略)

Small Airplane Directorate (ACE-100) (略)

Transport Airplane Directorate (ANM-100) (略)

FAA Manufacturing Inspection Office

Engine and Propeller Directorate Manufacturing Inspection Office (ANE-180) (略)

Rotorcraft Directorate Manufacturing Inspection Office (ASW-180) (略)

Small Airplane Directorate Manufacturing Inspection Office (ACE-180) (略)

Transport Airplane Directorate Manufacturing Inspection Office (ANM-108) (略)

FAA Aircraft Certification Office

アトランタ Aircraft Certification Office (ACE-115A) (略)

アンカレッジ Aircraft Certification Office (ACE-115N) (略)

ボストン Aircraft Certification Office (ANE-150) (略)

ボストン Engine Certification Office (ANE-140) (略)

シカゴ Aircraft Certification Office (ACE-115C) (略)

デンバー Aircraft Certification Office (ANM-100D) (略)
フォートワース Airplane Certification Office (ASW-150) (略)
フォートワース Rotorcraft Certification Office (ASW-170) (略)
フォートワース Special Certification Office (ASW-190) (略)
ロサンジェルス Aircraft Certification Office (ANM-100L) (略)
ニューヨーク Aircraft Certification Office (ANE-170) (略)
シアトル Aircraft Certification Office (ANM-100S) (略)
ウイチタ Aircraft Certification Office (ACE-115W) (略)

JCAB Office

郵便番号 100-8918
日本国東京都千代田区霞ヶ関 2-1-3
航空局技術部航空機安全課
電話 : 81-3-5253-8735
FAX : 81-3-5253-1661

附属書 B 参考文献リスト

FAA 参考文献

- 1 連邦規則 Title14 Part21～29、33～36、39、43、45、91、183
- 2 FAA Advisory Circular 21-23 「米国に輸入される民間航空機、発動機、プロペラ及び関連する製品の耐空証明」
- 3 FAA Order 8110.4 「TC 過程」
- 4 FAA Order 8130.2 「航空機及び関連製品の耐空証明」
- 5 FAA Order 8130.21 「Authorized Release Certificate の記入及び使用の手順」、FAA Form 8130-3 「Airworthiness Approval Tag」
- 6 FAA Advisory Circular 21-2 「輸出耐空証明の手順」
- 7 ICAO 附属書 8 「航空機の耐空性」
- 8 FAA Order 8120.2 「製造承認及び証明管理手順」
- 9 FAA Order 8100.7 「航空機証明システム評価プログラム」
- 10 FAA Order 8100.79 「電子的な技術の使用及びデータの保管」
- 11 FAA-IR-01-01A 「電子的な技術の使用及び情報の保管に関する代替的な手段に関する航空機証明ガイダンス」
- 12 FAA Advisory Circular 21-20 「Supplier 監視手順」
- 13 FAA Order 8900.1 「運航情報管理システム」

JCAB 参考文献

- 1 航空法 (CAL)
- 2 航空法施行規則 (CAR)
- 3 1981 年運輸省告示第 135 号「輸出用の航空製品についての安全証明書等交付規則」
- 4 耐空性審査要領 (AIM)
- 5 JCAB サーキュラー No.1-001 「航空機及び装備品等の検査に関する一般方針」
- 6 JCAB サーキュラー No.2-001 「事業場認定に関する一般方針」
- 7 JCAB サーキュラー No.2-002 「製造検査認定事業場に係る委託先への立入検査について」
- 8 JCAB サーキュラー No.3-003 「耐空性改善通報の取扱いについて」
- 9 JCAB サーキュラー No.1-014 「航空機等の輸出のための証明書類の発行について」
- 10 JCAB サーキュラー No.1-004 「装備品等型式及び仕様承認に係る一般方針」
- 11 ICAO 附属書 8 「航空機の耐空性」

附属書 C 特別な取決めのリスト

特別な取決めの名前
発行日

特別な取決めの名前
発行日

特別な取決めの名前
発行日