
アメリカ合衆国政府と日本国政府の間の
航空の安全の増進のための協定に基づく

設計承認、製造及び監視活動、輸出耐空証明、
設計承認後の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)

Revision 1
November 1, 2019

目次

第Ⅰ部	概要	1
1.1	権限委任	1
1.2	目的	1
1.3	原則	1
1.4	当局の航空機証明制度の変更	2
1.5	統治	2
1.6	継続的な信頼の維持	3
1.7	適用される国内要件、手順及びガイダンス資料	4
1.8	解釈と紛争の解決	4
1.9	技術的協議	5
1.10	調査又は執行措置に関する協力	5
1.11	改定、改正及び連絡先	5
1.12	発効日、終了及びキャンセル	6
1.13	定義	6
第Ⅱ部	実施取決めの範囲	17
2.1	概要 1	17
2.2	設計承認と耐空証明	17
2.3	耐空性の継続	21
2.4	製造と監視	21
2.5	概要表	21
第Ⅲ部	認証手順	24
3.1	概要	24
3.2	受入れ	26
3.3	受入れ手順	26
3.4	認証のための申請の分類	28
3.5	認証手続き	29
3.6	環境適合性の証明と承認手順	42
3.7	騒音及び排出物に影響する型式設計（TC/TA/STC）の変更	45
3.8	JCAB の TA/SA に対する FAA の Letter of Design Approval のための設計承認手順	46
3.9	JCAB による非 TSO 機能の受入れ	47

<u>第IV部</u>	<u>耐空性の継続</u>	48
4.1	概要	48
4.2	障害、機能障害及び欠陥（FD&M）並びにサービスディフィカルティレポート（SDR）	48
4.3	不安全な状態及び耐空性改善通報	50
4.4	耐空性指令（AD）への代替方法／遵守手段（AMOC）	51
<u>第V部</u>	<u>設計承認の管理</u>	52
5.1	概要	52
5.2	TC/TA 及び STC の譲渡	52
5.3	TC 又は STC の放棄	54
5.4	TC/TA 又は STC の失効又は停止	54
5.5	終了	55
5.6	TSO 設計承認の放棄又は撤回	55
<u>第VI部</u>	<u>製造及び監視活動</u>	56
6.1	製造品質制度	56
6.2	製造承認の拡張	56
6.3	ライセンス契約に基づく製造承認	57
6.4	サプライヤーの監視－国外での製造（製造国）	57
6.5	多国籍コンソーシアム	58
<u>第VII部</u>	<u>輸出耐空証明承認手順</u>	59
7.1	概要	59
7.2	設計承認のある新規又は中古の航空機の輸出	59
7.3	米国又は日本国に輸出される、新規又はリビルトされた航空機用発動機及び新規のプロペラ	60
7.4	TSO 又は TA/SA 製品	61
7.5	改修及び交換部品	61
7.6	輸出耐空証明書の例外の調整	62
7.7	Authorized Release Certificate に関する例外の調整	62
7.8	輸入製品、装備品及び部品等の追加要件	63
<u>第VIII部</u>	<u>当局間の技術支援</u>	64
8.1	概要	64
8.2	設計承認における試験立会い	65
8.3	適合性の決定	66

8.4	設計承認における適合性の証明	66
8.5	その他の援助又は支援の要請	67
8.6	耐空証明	67
8.7	機密データの保護	67
8.8	情報自由法（FOIA）及び情報開示請求法に関する請求	68
8.9	事故／インシデント及び未承認の部品の調査情報の要請	68
<u>第IX部</u>	<u>スペシャルアレンジメントとマネジメントプラン...</u>	<u>70</u>
9.1	概要	70
<u>第X部</u>	<u>当局</u>	<u>71</u>
<u>付録 A</u>	<u>住所</u>	<u>72</u>
<u>付録 B</u>	<u>スペシャルアレンジメントのリスト</u>	<u>80</u>
<u>付録 C</u>	<u>基準対照表</u>	<u>81</u>
<u>付録 D</u>	<u>本 IPA により置換又は廃止された文書</u>	<u>82</u>
<u>付録 E</u>	<u>略語のリスト</u>	<u>83</u>

耐空性に関する実施取決め

第I部 概要

1.1 権限委任

耐空性に関する本実施取決めは、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アメリカ合衆国政府（U.S.）と日本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。航空局（JCAB）は国土交通省（MLIT）の一つの機関であり、日本国の民間航空の監督に責任を持つ。運輸省連邦航空局（FAA）と JCAB（以下、それぞれについては「当局」、集合的には「両当局」という。）は、本文書に規定されている民間航空製品、装備品及び部品等の設計承認、製造承認、耐空証明及び継続的な耐空性に関して、それぞれの当局の航空機証明制度が、本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同等で互換性があるものであることを確認した。

1.2 目的

耐空性に関する実施取決め（IPA）（以後、「本実施取決め」という。）の目的は、FAA と JCAB が輸入当局として米国及び日本国への輸入に適格な民間航空製品、装備品及び部品等を定義し、輸入の適格性を得るためのプロセス及び輸入後の民間航空製品、装備品及び部品等の継続的な支援を提供するための手続きを定めることである。さらに、FAA と JCAB は米国又は日本国のいずれかにおいて重要な業務が行われる場合、互いに技術支援を行う場合がある。技術支援には、第Ⅷ部の規定に従って、FAA と JCAB のいずれかが、もう一方の当局に代わって行う法的な監視及び監督機能が含まれる。

1.3 原則

1.3.1 本実施取決めは、技術的能力、規制能力及び互いの認証並びに認定制度の同等性に対する FAA と JCAB の相互の信用と信頼に基づくものである。一方の当局が他方の当局の法令並びに本実施取決めに基づいて認定を行った場合には、その認定に対しては、他方の当局が行ったものと同様の効力が与えられる。従って、本実施取決めの根本的な原則は、認証当局の耐空性基準及び環境基準を満足するために、証明当局の航空機証明制度を最大限利用することである。

1.3.2 FAA と JCAB は、認証当局又は輸入国当局として行動する場合、作業の重複を排除し、適合性の認定を独占的に保有することを約束する。

- 1.3.3 FAA と JCAB は互いの権限委任制度がそれぞれの航空機証明制度の一部であることを認識し受入れる。本実施取決め及び各当局の規則によって許容される最大限の範囲内で、これらの制度を通じて行われた認定、適合性の決定及び承認は、FAA 又は JCAB のいずれかが直接行ったものと同じ効力が与えられる。
- 1.3.4 FAA と JCAB は、その被指名人、代理人又は委任組織の活動について、検査の立会い、適合性検査の実施及び／又は、適合性の決定のために米国又は日本国を訪問することを、日常的に他方に通知することはない。ただし、一方の当局がもう一方の当局の個別の被指名人又は代理人に直接連絡をする場合がある。この場合、もう一方の当局への事前の通知が必要である。
- 1.3.5 FAA と JCAB は、本実施取決めのもとで交換される、技術書類を含むすべての情報が英語で扱われることを決定する。

1.4 当局の航空機証明制度の変更

- 1.4.1 本実施取決めは、これに署名した時点において、十分に互換性のある当局の証明制度に基づいている。従って、FAA と JCAB は、これらの制度に以下のような重要な変更があった場合には、相手側に連絡しなければならない。
- 1.4.1.1 法令上の責任
 - 1.4.1.2 組織構成（例えば、主要な職員、管理構造、技術訓練、事務所の位置）
 - 1.4.1.3 耐空性、証明及び環境適合性の基準及び手順に関する重要な改正
 - 1.4.1.4 国外における製品、装備品及び部品等の製造に係る監督を含む製造品質管理制度の監督、又は
 - 1.4.1.5 権限委任されている機能又は機能が権限委任されている組織の種類及びインターフェースを管理する制度のメカニズム（権限委任された機能の変更を含む。）
- 1.4.2 FAA と JCAB は、いずれかの当局が、その規則、方針、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の監督又は権限委任制度を改定することが、本実施取決めの根拠と範囲に影響を与えうることを認識する。従って、一方の当局がそのような変更を通知した場合、他方の当局は、本実施取決めの改正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。
- 1.4.3 各当局の法令、方針及び手順に従うところにより、FAA と JCAB は互いに関連する要領とガイダンス資料の案を通知し、新しい又は変更しようとする耐空性及び環境基準について協議する。

1.5 管理

FAA と JCAB は、必要に応じて、本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マネジメント会議を通じて会合を持つこととする。これらの会合の頻度は、付録 A に規定される担当者を通じて、両当局間で議論される議題の数と重要性により、両当局の合意により決定される。会合はできるだけ米国と日本国で交互に実施する。

1.6 継続的な信頼の維持

1.6.1 BASA 本体協定第三条には、本実施取決めは定期的に評価する対象であることが規定されている。FAA と JCAB には、BASA の執行機関として、本実施取決めの原本を作成することになった当初の評価期間以降も、両当局が引続き本実施取決めに含まれる義務を履行可能であることを保証する義務がある。定期的な評価は BASA 本体協定に規定されている個々の基準、規則、慣行、手順及び制度の同等性及び互換性に焦点を合わせ、本実施取決めの範囲にある FAA と JCAB の技術的能力と規制当局としての能力に対する互いの信頼を維持するものである。

1.6.2 FAA と JCAB は、本実施取決めの下で相互に信頼しうる継続的な能力を確保するため、両当局は互いの制度に対する継続的な理解と互換性の促進を目的とした日常的な活動を確立する。両当局は、そのような活動を構成する手順と手続きを決定し、定期的にその活動を実施する必要がある。この目的のために、FAA と JCAB は、活動の監視及び活動の実施により生じた指摘事項を当局に報告する責任を持つ担当者を指名する。この監督モデルは、少なくとも次の要素を含むこと。

1.6.2.1 承認及び認証後の認定を検証するための机上サンプリング監査の手続き。この手続きには、机上監査の結果の傾向に基づく、任意のサンプリングでの訪問に関する規定を含むこと。

1.6.2.2 標準化と品質管理業務に関連する情報の共有。

1.6.2.3 FAA と JCAB は、3.5.2 に概説されたマイルストーンに関連する評価基準及び本実施取決めの範囲となるすべての承認タイプにおける申請から認証当局による承認までの時間を追跡する。これら評価基準の定期的な確認は、1.6.2 項に基づいて確立された頻度で行われる。

1.6.2.4 FAA と JCAB は、1.6.2 項に従って、製造制度のサンプリング監査の手続きを設定する。

1.6.2.5 一方の当局により行われたサンプリング監査手続きの結果による指摘事項は、もう一方の当局に共有される。これらの指摘事項に関する解決とフォローアップは、FAA と JCAB の間で確認される。結果は、定期的な当局間会議で報告される。監査の中で得られた結果による懸念事項については、この当局間会議で議論される。

1.7 関係する国内要件、手順及びガイダンス資料

- 1.7.1 FAA の耐空性及び環境適合性証明のための基準は、米国連邦規則（CFR）14 の Part 21、23、25、26、27、29、31、33、34、35、36、39、43 及び 45 を含むが、これらに限られるものではない。FAA は、欧州航空安全庁（EASA）の審査基準である CS-22、CS-VLA（超軽量飛行機）、JAR-22 及び JAR-VLA を特別クラスの航空機に適用している。その他の規則は、Airworthiness Directive（AD）に含まれる。ガイダンス資料、方針及び手順は、FAA の Order、Notice、Policy Memoranda 及び Advisory Circular（AC）に含まれる。

注：米国連邦規則 14 の Part 34 及び 36 は、国際民間航空条約（シカゴ条約）附属書 16（一般に国際航空機関（ICAO）附属書 16 と称される。）の第 1 巻及び第 2 巻、並びに関連する ICAO 環境技術マニュアルに直接関連するものである。

- 1.7.2 JCAB の航空機、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）第 I、II、III、IV、V、VI、VII、VIII、IX 及び X 部を含むが、これらに限られるものではない。JCAB は耐空性審査要領の中に米国連邦規則 14 の Part 23、25、26、27、29、33 及び 35 と同等の基準を取り入れている。滑空機については、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 第 1 巻、第 2 巻及び第 3 巻と同等の基準を取り入れている。ガイダンス資料、方針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。

- 1.7.3 FAA と JCAB は、本実施取決めの適用に際し、それぞれの関係する国内法を遵守する。

1.8 解釈と紛争の解決

- 1.8.1 本実施取決めの下での証明、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について、FAA と JCAB の間で解釈に相違が生じた場合は、その法令、基準、要件又は受入れ可能な適合性の方法を所管する当局の解釈が優先する。

- 1.8.2 FAA と JCAB は、協議により適時に問題を解決する。問題の解決のため、担当が上位者に上がっていく前に、ワーキングスタッフレベルによるすべての努力が払われるべきである。問題を解決するために、FAA と JCAB は以下の手続きを用いる。

- 1.8.2.1 Program Manager が解決できない場合、FAA の Local Office Manager と JCAB の航空機技術基準企画室課長補佐の間で決定がなされる。

- 1.8.2.2 解決に至らなかった場合には、問題は迅速に FAA の Division Director 及び JCAB の航空機技術基準企画室長に上げられる。

- 1.8.2.3 解決に至らなかった場合には、FAA の Aircraft Certification Service Executive Director 及び JCAB の航空機安全課長が課題を解決する。

1.9 技術的協議 Technical Consultations

- 1.9.1 FAA と JCAB は、いずれかの当局による、その組織、法規、手順又は基準の変更が、本実施取決めを実行する根拠に影響を与えうることを認める。各当局は、それぞれの関係法令に従って、可能な限り早い機会にその様な変更に係る計画について他方に通知し、その変更が本実施取決めに及ぼす影響について議論する。協議の結果、本実施取決めを改正することとした場合、両当局はその改正の原因となった変更が発効又は実施されると同時に又はできる限り速やかに、その改正が有効となることを確保するよう努める。
- 1.9.2 FAA と JCAB は、技術的な問題に関して要請に応じて意見を提供し、技術的不一致を解決するために必要に応じて協議する。これらの交換の頻度は、議論すべき課題の数や重要度によって決定される。
- 1.9.3 FAA と JCAB は、当局間レベルにおいて率直にコミュニケーションをとり、特定のプロジェクト以外の複雑な技術的課題を解決するために互いに支援する。

1.10 調査又は執行措置に関する協力 Cooperation on Investigation or Enforcement Action

FAA と JCAB は、FAA 又は JCAB の法令に対する違反又は違反の疑いのあるものに関する調査について、相互に協力及び支援を行う。両当局は、その解決を含むあらゆる調査又は執行措置に必要な情報の共有に協力する。情報の共有については、要求された情報の公開及び共有について規定する米国及び日本国の関係法令に従う。

1.11 改訂、改正及び連絡先

- 1.11.1 本実施取決めのために指定された連絡先は：
- 1.11.1.1 FAA においては、 Aircraft Certification Service, International Division (AIR-40) であり、
- 1.11.1.2 JCAB においては、航空局安全部航空機安全課である。
- 1.11.1.3 個別のオフィスの連絡先は、付録 A のリストに示される。
- 1.11.1.4 本実施取決めは FAA と JCAB の相互の同意により改正することができる。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。

1.12 発効日、終了及びキャンセル

1.12.1 発効日

本実施取決めは、署名の日から 3 ヶ月（90 暦日）後に有効になり、その日以降に開始された新しい認証プロジェクトに使用される。本実施取決めは、いずれかの当局によって終了されるまで有効である。

1.12.2 終了

FAA 又は JCAB は、他方の当局に対し 60 日前に書面による通知を行うことにより、本実施取決めを終了させることができる。終了は、60 日経過した時に効力が発生するが、終了前に本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。

1.12.3 キャンセル

付録 D に特定された文書は、その文書が有効であった期間に取得された又は付与された承認を損なうことなく、置換えられ、取り消される。付録 D に記載されている文書の中の該当する規定は、本実施取決めの改正版に組み込まれる。

1.13 定義

本実施取決めにおいては、米国連邦規則 14 及び航空法施行規則に定める定義に関わらず、その定義と矛盾しない範囲において、以下の定義が適用される。

1.13.1 「受入れ」とは、証明当局（CA）が承認を与え、証明書を発行し又は適合性を認定し、認証当局（VA）が、その製品及び／又は設計が認証当局の該当する基準と同等の安全性のレベルにあることを十分証明するものとして、その承認、証明又は認定を受入れることを意味する。

1.13.2 「騒音に係る変更」とは、承認される航空機の型式設計に係る任意の自発的な変更で、当該航空機の騒音レベルを上昇させる可能性のある変更を意味する。

1.13.3 「追加技術要件」とは、設計国の耐空性要件又は環境要件に追加された輸入国の要件を意味し、又は次のように規定することができる。

1.13.3.1 耐空性要件については、輸入国に対する適用可能な耐空性要件として提供された要件と同等のレベルの安全性を提供するもの。

1.13.3.2 環境要件については、輸入国の適用可能な環境要件として規定された要件を超えない騒音、燃料排気及び排気ガスレベルを提供するもの。

1.13.4 「航空機」とは、空中を飛行する為に使用又は使用することを意図した装置を意味する。

- 1.13.5 「航空機認証部門 (ACO)」とは、FAA の航空機認証機関の支局であり、交換用又は改修用装備品及び部品等の設計承認を管理するための当局の規制、プログラム、基準及び手順に準拠することを管理し保証する。
- 1.13.6 「航空機用発動機」とは、航空機を推進するために使用される、又は使用されることを意図した発動機を意味する。それには、その機能に必要なターボ過給器、付属品及び補機を含むが、プロペラは含まない。
- 1.13.7 「飛行規程 (AFM)」は、各飛行機の型式証明保有者によって型式毎に準備される正式な文書であり、認証当局により承認される。その内容については、適切な耐空性基準に規定されている。
- 1.13.8 「航空機モデル」とは、航空機の製造者が指定した、類似の設計又は構造の形態を持つ航空機の集合を意味する。航空機の型式証明に記載された航空機モデルは、航空機の製造者により特定の航空機を区別するための指定、若しくは国軍又は武力行使機関で使用される特定の航空機と区別するための指定である。航空機の製造者がアマチュアの場合、航空機モデルは、多くの場合、設計を担当する組織によって指定された名称となる。当該航空機モデルは、航空機製造者名と結合する場合、その航空機の集合を特定するために固有のものでなくてはならない。当該航空機モデルは、航空機製造者名及び航空機のシリアルナンバーと結合する場合、固有のものでなくてはならない。
- 1.13.9 「耐空証明」とは、民間航空製品の設計又は設計変更が当局が設定した基準に適合する場合又は民間航空製品がその基準を満たす設計に合致している場合、かつ安全な運用が可能な状態である場合に、当局がなす承認を意味する。
- 1.13.10 「耐空証明書」とは、FAA が発行する FAA 様式 8100-2 及び JCAB が発行する航空法施行規則の様式 8 による標準耐空証明書、並びに FAA が発行する FAA Form 8130-7 の特別耐空証明書を意味する。A
- 1.13.11 「Airworthiness Directive」とは、法的に執行可能な規則を意味し、
- 1.13.11.1 米国連邦規則 14 Part-39 に従って FAA により発行される。これらの規則は“AD”と称される。
- 1.13.11.2 JCAB サーキュラー 3-003 に従って JCAB により発行される。これらの規則は“TCD”と称される。
- 1.13.12 「耐空性基準」とは、民間航空製品、装備品及び部品等の設計及び性能を管理する規則、要件、耐空性コード又は審査基準を意味する。
- 1.13.13 「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（通信装置を含む。）であって、飛行中の航空機の運航又は操縦に使用される又は使用を意図して航空機に装備又は設置されるものであり、航空機の構造、航空機用発動機又はプロペラの一部ではないものを意味する。
- 1.13.14 「承認済み」とは、他者との関連で使用されない限り、FAA 若しくは JCAB による承認又は FAA 若しくは JCAB によりその問題に係る権限を委

任されたいずれかの者による承認、又は、BASA 本体協定の規定の下での承認を意味する。

- 1.13.15 「承認されたマニュアル」とは、マニュアル又はマニュアルの一部であり、FAA 又は JCAB により、承認プログラムの一部として承認が必要なものである。これらには、飛行規程 (AFM)、耐空性を継続するための指示書 (ICA) の耐空性限界、発動機及びプロペラの取付け及び操作手順マニュアル並びに承認された整備要件が含まれる。
- 1.13.16 「装備品及び部品等」については、米国と日本国では定義が異なる。
- 1.13.16.1 FAA においては、Article は材料、部品、コンポーネント、工程又は装備品を意味する。Article には、シーラント、変更された標準部品、ブレーキ機構などが含まれる。米国連邦規則 14 Part 21.1 項を参照。
- 1.13.16.2 JCAB においては、Article は材料、部品、コンポーネント又は装備品を意味する。
- 1.13.17 「航空当局 (AA)」は、政府の関係機関又は外国政府の管轄において、外国政府の代理として、規制を受ける組織に対して法的な監視を実施し、適用可能な基準、規則及びその他の要件への適合性を判定する機関を意味する。
- 1.13.18 「証明書」とは、FAA 又は JCAB により発行される文書（証明書又は承認書）を意味し、申請者すなわち製造承認保有者 (PAH) 又は製造認定事業場 (APO) が設定した品質制度を認め、FAA 又は JCAB が承認した設計にしたがって製品又は装備品及び部品等を製造することを許可するものである。
- 1.13.19 「証明当局 (CA)」とは、FAA 又は JCAB を意味し、自国の法律により、国内で製造される民間航空製品、装備品及び部品等に対し、設計、製造及び耐空証明並びに環境適合性の証明を規制する設計国としての ICAO の責任を果たす。
- 1.13.20 「審査基準」とは、証明当局による証明の目的、及び認証当局としての認証の目的のために制定された適用可能な耐空性及び環境の基準である。審査基準は、型式設計に適用するために決定された追加の技術的条件、特別要件、同等安全性の認定及び適用除外又は逸脱を含む。
- 1.13.21 「民間航空製品」とは、あらゆる民間航空機、航空機用発動機、プロペラ又はこれらに装備される、装備品、素材、部品又は構成部分を意味する。
- 1.13.22 「コマーシャルパーツ」とは、米国連邦規則 14 Part 21.50 により要求される設計承認保有者の耐空性を継続するための指示書に含まれる、FAA が承認したコマーシャルパーツリストに掲載されている装備品及び部品等を意味する。

- 1.13.23 「適合性判定」とは、証明過程において、FAA の制度又は JCAB の制度によって特定された個々の耐空性、環境又はその他の基準に対し、申請者が準拠していることを証明したことの判定を意味する。
- 1.13.24 「適合性の認定」とは、申請者が実証したすべての適用可能な耐空性及び環境基準への適合性に対し、責任ある当局が法的な認定を行う正式な行為を意味する。
- 1.13.25 「コンカレント認証」とは、承認申請者が、証明当局による承認の実施と同時に、製品の認証を要求する過程を意味する。
- 1.13.26 「継続的な運航の安全 (COS)」とは、製品がその耐用年数を通して健全性を保証することを意味する。これには、問題の予防、運用の監視及び是正処置を含み、製品の設計及び製品に反映される。
- 1.13.27 「是正処置」とは、不十分な状態を解決し再発を防止するために取られる対策を意味する。
- 1.13.28 「重要部品」とは、製品の型式認証過程において設計承認保有者、若しくは輸入当局又は輸出当局から重要と識別された装備品及び部品等を意味する。通常、これらの装備品には、耐空性限界、製造者による整備マニュアルの承認された整備要件又は耐空性を継続するための指示書に関連する手順、交換時期、点検間隔が特定されている装備品及び部品等を含む。
- 1.13.29 「設計承認」とは、型式証明 (TC) 、追加型式証明 (STC) (それらの変更を含む。) 、修理を支援するために承認されたデータ、部品製造承認 (PMA) に基づく設計承認及び TSO 承認 (TSOA) 、TSO 設計承認レター (LODA) 及びその他の設計承認の文書を意味する。
- 1.13.30 「設計承認保有者 (DAH)」とは、いずれかの設計承認 (型式証明 (TC) 、型式設計変更 (TC 変) 、追加型式設計 (STC) 、追加型式設計変更 (STC 変) 、PMA、TSO 承認、設計承認レター (LODA) 及びフィールド承認 (FAA Form 337) を含む。) の保有者を意味する。
- 1.13.31 「被指名人」とは、米国連邦規則 14 Part 183、Subpart A により任命された FAA 以外の者を意味する。この人は、FAA の製造検査員、技術者又は試験飛行パイロットの責任を委任されている。被指名人は、米国連邦規則 14 Part 183、Subpart C の業務を行う権限を有する。
- 1.13.32 「逸脱」とは、TSO 製品に関して使用される場合、TSO の性能基準からの差分を意味し、逸脱を要求された基準に対する同等安全性を補足するための要素や設計の特徴が必要である。
- 1.13.33 「ディストリビューター」とは、型式証明された航空機、航空機用発動機又はプロペラに取りつける製品、装備品及び部品等の販売又は譲渡に従事し、製造活動を行わない者を意味する。

- 1.13.34 「排出ガスの変更」は、航空機又は発動機の型式設計の任意の自発的な変更であって、排出燃料又は排出ガスを増加させる可能性があるものを意味する。
- 1.13.35 「環境適合性の承認」とは、民間航空製品が、当局が定める航空機の騒音、航空機／発動機の排出燃料、発動機の排出ガス及び／又は航空機の二酸化炭素排出量に関する基準に適合することに対する当局による認定を意味する。
- 1.13.36 「環境適合性の実証」とは、民間航空製品又は装備品の設計若しくは設計の変更が、騒音、排出燃料又は排出ガスに関する適用可能な基準と手順に適合していることを示す過程を意味する。
- 1.13.37 「環境適合性の基準」とは、民間航空製品、装備品及び部品等の騒音、排出燃料及び排出ガスに関する設計を規定する規則若しくは審査基準を意味する。
- 1.13.38 「環境適合性の試験」とは、両当局により定められた手順に従って、民間航空製品が環境適合性の基準に適合することを、当局が評価する過程を意味する。
- 1.13.39 「同等安全性の認定 (ELOS)」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。
- 1.13.40 「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、現状の規則の要件からの軽減が承諾されたことを意味する。
- 1.13.41 「輸出」とは、製品、装備品及び部品等を他国にて引き続き使用するために、FAA 又は JCAB の規制制度の範囲から外れる過程を意味する。
- 1.13.42 「輸出民間航空当局」とは、民間航空製品、装備品及び部品等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組織を意味する。本実施取決めに於いては、輸出民間航空当局を輸出当局 (EA) と呼ぶ。
- 1.13.42.1 米国においては、輸出当局は FAA である。
- 1.13.42.2 日本国においては、輸出当局は JCAB である。
- 1.13.43 「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、運航及び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民間航空製品に関する情報及び試験を入手する過程を意味する。
- 1.13.44 「認定」とは、試験立会い、検査、承認、クオリフィケーション、モニタリングなどの結果として、当局が規定する基準への適合又は非適合が決定されることを意味する。

- 1.13.45 「飛行試験」とは、適切に認可された公式の試験として、FAA 又は JCAB の飛行試験の担当者（又は被指名人）により管理若しくは評価される、装備品及び部品等の試験部品に対して行われる地上又は飛行試験を意味する。
- 1.13.46 「実施取決め」とは、耐空性の分野における FAA と JCAB の間の協力の詳細な手順を定める二国間協定の下で文書を意味する。この文書は、特定の合意に応じて、耐空性のための実施取決め（IPA）、技術実施手続（TIP）又は実施取決めの細目（SIP）と呼ばれることがある。
- 1.13.47 「輸入」とは、製品、装備品及び部品等をその国の制度の下で使用するために、FAA 又は JCAB の規制制度に受入れる過程を意味する。
- 1.13.48 「輸入民間航空当局」とは、民間航空製品、装備品及び部品等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組織を意味する。本実施取決めにおいては輸入民間航空当局を輸入当局（IA）と呼ぶ。
- 1.13.48.1 米国においては、輸入当局は FAA である。
- 1.13.48.2 日本国においては、輸入当局は JCAB である。
- 1.13.49 「耐空性を継続するための指示書（ICA）」とは、運用年数を通して製品の耐空性を維持するために適用可能な検査作業、間隔、方法、工程、手順及び耐空性限界を含む適用可能な耐空性要件に従って作成された必須情報（米国連邦規則 14 パート 21.50 又は JCAB 耐空性審査要領の各部の付録に従う）を意味する。
- 1.13.50 「適合性見解書」とは、設計承認を発行するまでに解決する必要のある項目を記載した文書を意味する。
- 1.13.51 「TSO 設計承認レター（LODA）」とは、米国外の製造者に対し、FAA が特定の TSO 仕様に適合していることを確認した装備品及び部品等について発行する設計承認を意味する。LODA は、製造承認ではなく、また、取付けの承認でもない。特定の ACO は、JCAB によって提出された LODA の申請を処理する責任がある。これらの ACO は、JCAB に対し、LODA を発行する責任がある。FAA Order 8150.1 参照。
- 1.13.52 「ライセンス協定」とは、設計承認保有者と製造承認保有者（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。
- 1.13.53 「整備」とは、民間航空製品の継続的な耐空性を確保するための検査、オーバーホール、修理、保守及び製品の部品、素材、装備品又は構成品の交換を意味する。ただし改造は除く。
- 1.13.54 「整備記録」とは、航空機、航空機用発動機又はプロペラの整備の記録を意味する。一般的に「ログブック」と呼ばれる。

- 1.13.55 「マネージメントプラン」とは、二国間協定又はスペシャルアレンジメントに記載された活動から派生する技術的過程を達成するための詳細な方法を規定する作業レベルの文書を意味する。
- 1.13.56 「製造者」とは、FAA 又は JCAB の規則により、品質管理システムの基に製造されたすべての製品又は部品が、FAA 若しくは 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、安全な運用が可能な状態であることを決定する責任を有する者を意味する。
- 1.13.57 「モデル」については、航空機モデルを参照。
- 1.13.58 「多国籍企業共同体」とは、ある製品を設計及び／又は製造するために単一の企業を構成する複数の国の製造者の集まりを意味する。
- 1.13.59 「新規の航空機」とは、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おり（個人所有、リース又は時間所有協定の介在がない場合）、かつ、操縦士学校又は他の商業運航で使われたことがない航空機を意味する。
- 1.13.60 「新規の航空機用発動機／プロペラ」とは、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おり、航空機に一度も取り付けられておらず、製造者による試験以外の使用時間がなく、新規の製品のためのすべての技術的条件に適合する航空機用発動機又はプロペラを意味する。
- 1.13.61 「非 TSO 機能」とは、TSO で承認される最低限の能力標準によってカバーされていないもので、製品の主たる TSO 機能を補助又は機能に影響しないものであり、かつ、技術的には TSO 製品の外で実装される機能を意味する。
- 1.13.62 「部品の製造承認 (PMA)」とは、改修や交換用の製品のための設計承認と製造承認の結合したものを意味する。これにより製造者は、型式承認／認定の製品に取り付けるためのこれらの製品を開発し、販売することができる。
- 1.13.63 「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。
- 1.13.64 「製造承認」とは、承認された設計及び承認された品質保証制度に従って製品若しくは部品の製造を許可する者に対し FAA 又は JCAB から発行される文書であり、製造承認、部品の製造承認 (PMA) 若しくは TSO 承認の様式をとることができる。
- 1.13.65 「製造承認保有者 (PAH)」とは、製造承認、部品製造承認 (PMA) 又は TSO 承認の所有者を意味する。PAH は、製品、装備品及び部品等の設計及び品質を管理する。
- 1.13.66 「製造証明 (PC)」とは、承認された型式設計への適合を示した後に製品を製造又は変更することに対する FAA による承認を意味する。FAA は、米国連邦規則 14 Part 21.135、21.137 及び 21.138 又は JCAB サーキュラー-2-001

の要件を満たす型式設計 (TC) 保有者 (これは追加型式設計の所有者を含む) に対し、製造証明 (PC) を発行する。

- 1.13.67 「製造承認の拡張」とは、FAA 又は JCAB による他の国又は領域にある施設への製造承認の拡張を意味する。
- 1.13.68 「製造不適合」とは、PAH、APO 又は関連施設による、米国連邦規則 14、FAA 承認データ、JCAB 承認データ又は社内手順と矛盾するオペレーションを意味する。サプライヤーによる PAH、APO 又は関連施設の仕様書との矛盾するオペレーションは、PAH、APO 又は関連施設による不適合とみなされる。
- 1.13.69 「製造品質制度」とは、製造国当局の要求を満足し、この制度のもとで製造された製品、装備品及び部品等が承認された設計に適合し、安全な運用が可能な状態であることを確保するための体系的な過程を意味する。
- 1.13.70 「製造制度」とは、製造国としての当局の要件を満たし、製品、装備品及び部品等が承認された設計に適合し、かつ安全な運用が可能な状態であることを保証する体系的な過程を意味する。
- 1.13.71 「プログラマネージャー」とは、FAA 又は JCAB による承認の前に、すべての適用可能な耐空性基準に適合していることを確認する責任を持った者 (個人又はチームのリーダー) を意味する。
- 1.13.72 「品質制度」とは、品質の原則を決定し、実施するための管理機能を実装する責任、手順、工程及びリソースを含む、文書化された組織構造を意味する。
- 1.13.73 「リビルト発動機」とは、米国連邦規則 14 Part 43 に基づく製造承認保有者により、新規の製品と同じ許容値と制限により、分解され、掃除され、検査され、必要により修理され、再び組み立てられ、試験が行われた発動機を意味する。
- 1.13.74 「制限付きカテゴリー航空機」とは、特別な用途のために使用される航空機であり、
- 1.13.74.1 JCAB においては、特殊航空機 X を参照。
- 1.13.74.2 FAA においては、以下のいずれかである。
- (i) 特別な目的のオペレーションのために不適切である部分を差引いた標準カテゴリーの耐空性要求を満たし、適用される騒音に係る要求に適合し、意図された使用に対して規定される制限のもとで運用されるとき、不安全を発生させる特徴又は特性がない航空機。又は、
 - (ii) 米国軍隊の要求に従って製造され、米国軍隊により使用が受け入れられた型式の航空機で、特別な目的の活動のために改造され、適用される騒音に係る要求を満たし、意図された使用に対して規定される制限のもとで運用されるとき、不安全を発生させる特徴又は特性がない航空機。軍隊からの払い下げの航空機は、米国軍隊からの払い下げでなくてはならない。

- 1.13.75 「失効」とは、証明書が有効でなくなり、所有者がその特権を行使しない場合を意味する。失効された証明書は、回復することはできない。
- 1.13.76 「セーフティーエレメント」とは、認証プロジェクトを分類し、及び認証当局によるプロジェクトのレビューのレベルを管理するために、証明当局と認証当局が用いる分野を意味する。（セクション 3.5.3 参照）
- 1.13.77 「シーケンシャル認証」は、認証の申請が提出される前に、証明当局が承認を完了し、又は承認過程が十分に進捗している過程を意味する。
- 1.13.78 「重要な基準の相違（SDD）」とは、耐空性基準の相違であって、「基準」が実質的に異なり、かつ、輸出当局により承認された設計及び運用と異なる輸入当局の耐空性基準に適合するために型式設計の変更（承認されたマニュアルを含む。）が必要になりうるものを意味する。SSD は通常、製品レベルで認証当局と証明当局の間の特定のリストにおいて識別される。
- 1.13.79 「特殊航空機 X」とは、JCAB による航空機の分類において、耐空類別が普通、実用、曲技、輸送又は滑空機に属さないものを意味する。
- 1.13.80 「特別要件」とは、航空機、航空機用発動機又はプロペラに対し、新規又は通常でない設計の特徴により、FAA においては米国連邦規則 14 Part21 Subpart B に、又は JCAB においては AIM に、十分又は適切な安全基準が含まれていないことが判明した場合に、FAA 又は JCAB がその製品のために追加規定する特別要件及び修正を意味する。特別要件は、FAA においては米国連邦規則 14 Part11 に、JCAB においてはサーキュラー1-303に従って発行され、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を包含する。
- 1.13.81 「仕様承認（SA）」とは、JCAB により型式承認（TA）部品以外のすべての部品に対して発行される設計承認を意味する。
- 1.13.82 「標準耐空証明書」とは、国際民間航空条約第 31 条に従って民間航空機に発行された耐空証明書をいう。
- 1.13.83 「標準部品」とは、航空機に使用することが許された部品であって、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適合して製造された部品を意味する。仕様には、その部品を製造し、基準に適合させるためのすべ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。
- 1.13.84 「設計国（SoD）」とは、製品、装備品及び部品等の型式設計と継続した耐空性を担う組織に対する規制権限を有する国又は地域を意味する。
- 1.13.85 「製造国（SoM）」とは、民間航空製品、装備品及び部品等の製造及び耐空性を担う組織に対する規制権限を有する国又は地域を意味する。
- 1.13.86 「登録国（SoR）」とは、航空機が登録されている国又は地域を意味する。

- 1.13.87 「サプライヤー」とは、製品、装備品及び部品等の設計又は製造において使用若しくは消費される又はそれらに取りつけられる製品、装備品及び部品等、又はサービスを供給する、供給連鎖の任意の層の者を意味する。
- 1.13.88 「追加型式設計承認 (STC)」とは、新規の TC 申請を要求しない型式設計の大幅な変更（米国連邦規則 14 Part 21.93(a)又は JCAB サーキュラー1-001、パート III に定義されるとおり）によって製品を変更することを申請した者に対して、FAA 又は JCAB が発行する個別の設計承認を意味する。STC の過程は TC の過程と基本的に同様である。
- 1.13.89 「放棄」とは、承認保有者が自発的に承認及び関連する特権を放棄することを意味する。この放棄は、それ以前に製造された航空機に即座に影響することはない。
- 1.13.90 「一時停止」とは、FAA 又は JCAB の指示により、承認、認定又は許可の効果若しくは有効性を保留する一時的な行為を意味する。
- 1.13.91 「TC/PC の分離」とは、製品、装備品及び部品等の型式承認と耐空性の継続を担う組織に対する規制権限を有する国又は地域が、民間航空製品、装備品及び部品等の製造及び耐空性を担う組織に対する規制権限を有する国又は地域と異なることを意味する。
- 1.13.92 「TSO」とは、特定の装備品及び部品等に対する最低限の性能基準を意味する。各 TSO は特定の型式の装備品及び部品等をカバーする。TSO 基準に準拠した装備品及び部品等の製造を許可された場合、これは TSO 許可 (TSOA) と呼ばれる。
- 1.13.93 「TSO 許可」とは、装備品及び部品等の製造者に発行される設計及び製造の承認であり、特定の TSO に適合することを示すものである。TSO 許可は航空機にその装備品及び部品等を取りつけ、使用することの承認ではない。それは、装備品及び部品等が特定の TSO に適合し、申請者がそれを製造することを許可するものである。
- 1.13.94 「型式承認 (TA)」とは、JCAB サーキュラー1-004, Part-4 に規定されている発動機及びプロペラを含む重要な装備品及び部品等に対して JCAB により発行される設計承認である。
- 1.13.95 「型式証明 (TC)」とは、当局が適合性を記録する、型式設計、運用限界、耐空性及び排出物に関する型式証明データシート、適用可能な型式証明の基準及び環境を保護するための要件並びに該当する認証仕様及び環境保護要件の中で製品のために規定されているその他の条件及び限界を意味する。発動機型式証明データシートは、排出物に対する適合性の記録を含む。
- 1.13.96 「型式設計」とは、その耐空性を決定する、設計、製造過程、限界（例えば、飛行規程 (AFM) の承認部分及び耐空性を継続するための指示書を含む製品のすべての特徴を意味する。これには、構成と設計の特徴（例えば、寸

法、材料及び工程)を決定するために必要な図面及び仕様及び設計が適用可能な耐空性基準に適合することを立証するデータが含まれる。

- 1.13.97 「中古航空機」とは、新規航空機ではない航空機を意味する。
- 1.13.98 「認証当局」とは、FAA 又は JCAB を意味し、自国の法律により、他から輸入された民間航空製品、装備品及び部品等の設計、製造及び耐空証明及び環境承認を規制する登録国 (SoR) としての ICAO の責任を果たす。
- 1.13.99 「認証」とは、もう一方の当局により承認された設計に対し、FAA 又は JCAB が承認を発行するための過程を意味する。
- 1.13.100 「ワークプラン」とは、リスクベースの原則により作成される、認証当局のテクニカル認証の範囲を意味する。ワークプランは認証当局が認証過程の一部としてテクニカル認証において焦点を当てる民間航空製品の特別な設計の特徴、システム又は特質を特定する。それは認証当局の管理者により承認され、申請者と証明当局に共有される。

第II部 実施取決めの範囲

2.1 概要

- 2.1.1 本実施取決めは、2.1.4 項に記載されている場合を除き、FAA と JCAB により標準カテゴリーの耐空証明のための型式証明を取得しようとする航空機の型式設計に適用される。
- 2.1.2 FAA と JCAB は、通常、承認を発行することに対する市場の関心が示されない限り、製品、装備品及び部品等について他の者によって発行された設計承認を認証しない。
- 2.1.3 FAA は、Normal、Utility、Acrobatic、Commuter 及び Transport カテゴリーの航空機及び Mannded-Free Balloon 並びに Airship、Very Light Airplanes (VLA) 、Gliders 及びその他の Non-Conventional な航空機を含む Special Class の航空機に対して標準耐空証明書を発行する。
JCAB は、Normal、Utility、Acrobatic、Commuter 及び Transport カテゴリーの航空機並びに Airship、Gliders 及びその他の Non-Conventional な航空機（特殊航空機 X）に対して標準耐空証明書を発行する。
- 2.1.4 FAA により特別耐空証明が発行される航空機は、本実施取決めの第 9 項のスペシャルアレンジメントの規定によりケースバイケースで取り扱う。制限付きカテゴリーの航空機は FAA による標準耐空証明書の適格性を有しない。
JCAB は、FAA により制限付きカテゴリーとして分類された航空機に対し、JCAB における“特殊航空機 X”として標準耐空証明書を発行する。

2.2 設計承認と耐空証明

本実施取決めは、以下に特定されている製品、装備品及び部品等、それらの承認並びにこの後に説明されている規定を対象としている。

2.2.1 設計承認

- 2.2.1.1 Table-1 に示す製品のための型式証明 (TC) 及び型式設計変更 (ATC) は、米国が設計国のものであり、Table-2 に示す製品の TC 、ATC 及び型式承認 (TA) は、日本国が設計国のものである。
- 2.2.1.2 設計国に関わらず FAA と JCAB の双方から型式設計承認が発行された、Table-1 に示す製品の追加型式設計承認 (STC) 及び STC の変更並びに Table-2 に示す製品の STC 及び STC 変更。
- 2.2.1.3 3.3.2 項に記載されているとおり、FAA と JCAB の両方が型式設計承認を発行した製品、装備品及び部品等に対し、証明当局が承認した修理のサポートに使用された設計データ。
- 2.2.1.4 Table-1 に示された TSO 及び PMA 並びに Table-2 (2.2.4 項参照) に示された PMA 承認、型式承認 (TA) 、仕様承認 (SA) 。

2.2.1.5 証明当局の制度の下で承認されたその他の設計変更。

2.2.2 輸出耐空証明

7.2 項（該当する場合）に詳細に記載されている条件を満足している場合において、輸入国の型式設計承認に適合している航空機に対し米国又は日本国で発行された航空機に対する輸出耐空証明は、以下を含む。

2.2.2.1 米国又は日本国が設計国であり製造国でもある新規及び中古の航空機

2.2.2.2 米国又は日本国が設計国であり、もう一方が製造国である新規及び中古の航空機。ただし、

- (a) 耐空性の継続に関して FAA と JCAB の役割と責任を明確にしたマネージメントプランが制定されていること。マネージメントプランは、
 - (1) TC/PC 分離のプロジェクト毎に FAA と JCAB により制定、承認され、すべての関連する詳細な情報を設計承認保有者、製造承認保有者及び製品に関心のある者に提供する。
 - (2) 規制当局の責任において、手順のガイダンスを提供する。
 - (3) FAA と JCAB の間で情報交換の方法を確立する。
- (b) 設計承認保有者と製造者の間に設計に係る耐空性の継続を保証するライセンス協定が存在すること。
- (c) 設計国により発行される型式証明データシート（TCDS）には、すべての製造承認が記載されること。

2.2.2.3 第三国が設計国であり、かつ製造国でもある新規及び中古の航空機

2.2.2.4 設計国と製造国が異なる新規及び中古の航空機であり、第三国が設計国であって、米国又は日本国が製造国である航空機。ただし、

- (a) 設計国と製造国の間で、耐空性の継続に関わるそれぞれの当局の役割と責任を明確にした同意書／合意書が制定され、輸入当局が入手可能であること。
- (b) 設計承認保有者と製造者の間に設計に係る耐空性の継続を保証するライセンス協定が存在すること。
- (c) 設計国により発行される型式証明データシート（TCDS）には、すべての製造承認が記載されること。

2.2.2.5 設計国と製造国が異なる新規及び中古の航空機であり、米国、日本国若しくは第三国が設計国であって、米国又は日本国以外の国が製造国である航空機については、以下が必要である。

- (a) 本実施取決めの第 9 章の下でスペシャルアレンジメントを作成するか又は、輸入当局が設計国と製造国の間で制定されたすでに存在する取決めを確認し了解すること。

- (b) 設計承認保有者と製造者の間に設計に係る耐空性の継続を保証するライセンス協定が存在すること。
- (c) 設計国により発行される型式証明データシートには、すべての製造承認が記載されること。

2.2.3 Authorized Release Certificates/Airworthiness Approval Tag (又は同等)

7.3 項 (該当する場合) に詳述した条件を満たす場合において、輸入当局の型式設計承認に適合している新規及びリビルトされた航空機用発動機並びに新規のプロペラは、以下を含む。

2.2.3.1 新規及びリビルトされた航空機用発動機及び新規のプロペラであって、米国又は日本国が設計国であり製造国でもあるもの。

2.2.3.2 新規及びリビルトされた航空機用発動機及び新規のプロペラであり、米国又は日本国が設計国であって、もう一方が製造国であるもの。ただし、

- (a) 耐空性の継続に関して FAA と JCAB の役割と責任を明確にするマネジメントプランを制定すること。
- (b) 設計承認保有者と製造者の間には、設計に係る耐空性の継続を保証するライセンス協定が存在すること。及び、
- (c) 設計国により発行される型式証明データシートには、すべての製造承認が記載されること。

注：JCAB は、型式承認データシート (TADS) を航空機用発動機及びプロペラに対して発行する。

2.2.3.3 新規及びリビルトされた航空機用発動機及び新規のプロペラであり、第三国が設計国であって、米国又は日本国が製造国であるもの。ただし

- (a) 輸入当局は、設計国と製造国の間で結ばれた取決めを確認し、了承すること。
- (b) 設計承認保有者と製造者の間には、設計に係る耐空性の継続を保証するライセンス協定が存在すること。及び、
- (c) 設計国により発行される型式証明データシートには、すべての製造承認が記載されること。

注：JCAB は、航空機用発動機及びプロペラに対して型式承認データシート (TADS) を発行する。

2.2.4 装備品及び部品等

2.2.4.1 JCAB は、輸入当局として、以下を受入れる

- (a) 新規の TSO 部品

- (b) 新規の部品であって、JCAB の設計承認を付与された製品又は装備品に取りつけるのに適切なものであって、JCAB の承認した設計データに適合するもの。これには以下が含まれる。
 - (1) 設計国に関わらず、すべての製品及び装備品に対する交換用部品
 - (2) 設計国に関わらず、すべての製品及び装備品に対する改修用部品
- (c) すべての FAA PMA 承認（追加の検証は必要ない）であって、JCAB により承認若しくは認証された製品に取りつけるための改修用及び／又は交換用部品。

2.2.4.2 FAA は輸入当局として、以下を受入れる。

- (a) FAA の技術基準（TSO）に適合する新規の装備品及び新規の TA/SA 装備品、例えば、
 - (1) 新規の TA/SA 装備品、及び
 - (2) TSO に適合する新規の装備品
- (b) FAA の承認した設計データに適合し、また、FAA の設計承認を付与された製品、装備品及び部品等への取り付けに適した新規の交換用部品であって、以下のためのもの。
 - (1) Table 2 に記載した飛行機、回転翼航空機、航空機用発動機、プロペラ、飛行船、VLA、滑空機、パワードリフト、特殊航空機 X、装備品及び部品等であって、日本が設計国であるもの、並びに
 - (2) 製品、装備品及び部品等であって、米国、日本国又は第三国が設計国であるもの。第三国による設計の場合、米国と第三国の間に二国間協定が必須となる。
 - (3) 注：この規定は JCAB の製造認定事業場（APO）により、ライセンス協定の下で米国又は第三国の設計承認保有者の承認データと同一の製品として製造された JCAB PMA に限定される。
- (c) FAA の承認した設計データに適合し、また、FAA の設計承認を付与された製品、装備品及び部品等への取り付けに適した新規の改修用部品であって、以下のためのもの。

- (1) Table 2 に記載した飛行機、回転翼航空機、航空機用発動機、プロペラ、飛行船、VLA、滑空機、パワードリフト、特殊航空機 X、装備品及び部品等であって、製品／部品及び設計変更の両方について、日本国が設計国であるもの、並びに
- (2) 製品、装備品及び部品等であって、米国、日本国又は第三国が設計変更に関する設計国であるもの。第三国の設計の場合、米国と第三国の間に二国間協定があることが必須である。
- (3) 注：この規定は JCAB の製造認定事業場（APO）により、ライセンス協定の下で米国又は第三国の設計承認保有者の承認データと同一の製品として製造された JCAB PMA に限定される。

2.2.5 標準部品

政府又は産業界が承認した仕様に適合した標準部品（商業用部品ではないもの）は、通常、適合証明書と共に製造者から提供され、政府又は産業界が承認した仕様に適合し、それが取り付けられる製品又は装備品の承認された設計データにより識別される場合は、FAA と JCAB 両者により受入れられる。

2.2.6 環境承認

第Ⅲ部にあるとおり、認証当局は、FAA が証明当局として米国連邦規則 14 Part 34 及び 36 に対して行った認定に基づく環境承認又は JCAB が証明当局として航空法施行規則 附属書第 2、第 3 及び第 4 に対して行った認定に基づく環境承認を、認証当局の環境要件に適合するための基礎として受入れる。

2.3 耐空性の継続

本実施取決めの範囲には、耐空性の継続が含まれ、第Ⅳ部に詳細が記載される。

2.4 製造と監視

本実施取決めの範囲には、製造と監視が含まれ、第Ⅵ部に詳細が記載される。

2.5 概要表

以下の表は、米国又は日本国で設計及び製造された設計承認、製品、装備品及び部品等の概要で、本実施取決めで承認の対象となりうるものである。

Table 1

米国が設計国である製品、部品、装備品及びそれらに関連する FAA 承認（JCAB による承認について適格性を有するものに限る。）の概要

PRODUCT	FAA Type Certificates & Amendments	FAA Supplemental Type Certificates	FAA Technical Standard Order Authorizations	Parts Manufacturer Approvals
Airplanes in the following categories:				
Normal	✓	✓	N/A	N/A
Utility	✓	✓	N/A	N/A
Aerobatic	✓	✓	N/A	N/A
Commuter	✓	✓	N/A	N/A
Transport	✓	✓	N/A	N/A
Rotorcraft in the following categories:				
Normal	✓	✓	N/A	N/A
Transport	✓	✓	N/A	N/A
Manned Free Balloons	(see Note 1)	(see Note 1)	N/A	N/A
Aircraft Engines	✓	✓	N/A	N/A
Propellers	✓	✓	N/A	N/A
Aircraft in Special Classes:				
Airships	(see Note 2)	(see Note 2)	N/A	N/A
VLA	(see Note 3)	(see Note 3)	N/A	N/A
Gliders	✓	✓	N/A	N/A
Powered Lift	(see Note 2)	(see Note 2)	N/A	N/A
Aircraft type certificated in the restricted category (see Note 4)	(see Note 5)	(see Note 5)	N/A	N/A
TSO Articles	N/A	N/A	✓	N/A
PARTS:				
Replacement or Modification Parts for the above airplanes, rotorcraft, balloons, aircraft engines, propellers, special class aircraft, and articles.	✓	✓	✓	✓

Note 1: 日本国の航空法においては、自由気球は航空機として定義されていない。

Note 2: JCABは、「特殊航空機 X」として承認する。

Note 3: JCABは、VLAに対し型式証明を発行しないが、個々の機体に対して特別飛行許可を発行する。

Note 4: Table-2の「特殊航空機 X」と同等。

Note 5: 農業、森林及び野生生物の保護、航空測量、巡回、気象管理、航空広告、液体の空中散布並びにその他の特別な目的のために制限付きカテゴリーで認定された航空機は、両当局による決定に応じて、ケースバイケースで取り扱われる。軍隊から払い下げられた航空機は、特別な取決めに限り承認されない限り承認の対象外である。

Table 2

日本国が設計国である製品、装備品及び部品等並びにそれらに関連する JCAB 承認（FAA による承認について適格性を有するものに限る。）の概要

PRODUCT	JCAB Type Certificates/Type Approval & Amendments (see Note 1)	JCAB Supplemental Type Certificates	JCAB Specification Approval (see Note 2)	JCAB Parts Manufacturer Approvals (see Note 3)
Airplanes in the following categories:				
Normal	✓	✓	N/A	N/A
Utility	✓	✓	N/A	N/A
Aerobatic	✓	✓	N/A	N/A
Commuter	✓	✓	N/A	N/A
Transport	✓	✓	N/A	N/A
Rotorcraft in the following categories:				
Normal	✓	✓	N/A	N/A
Transport	✓	✓	N/A	N/A
Manned Free Balloons	N/A	N/A	N/A	N/A
Aircraft Engines	✓	✓	N/A	N/A
Propellers	✓	✓	N/A	N/A
Airships	(see Note 4)	(see Note 4)	N/A	N/A
VLA	N/A	N/A	N/A	N/A
Gliders	✓	✓	N/A	N/A
Powered Lift	(see Note 4)	(see Note 4)	N/A	N/A
Special Aircraft X (see Note 5)	(see Note 6)	(see Note 6)	N/A	N/A
TA/SA Articles	✓	N/A	✓	N/A
PARTS:				
Replacement or Modification Parts for the above airplanes, rotorcraft, aircraft engines, propellers, airships, VLA, gliders, powered lift, Special Aircraft X, and articles.	✓	✓	✓	✓

Note 1: JCABは航空機に対してのみTCを、発動機、プロペラ及び日本国がJCABサーキュラー1-004 Part IVで定義する重要装備品に対してのみTAを発行する。

Note 2: JCABは、発動機、プロペラ又は日本国の重要装備品に分類されないものに対してSAを発行する。

Note 3: JCAB PMAはライセンス協定に基づく製造承認のみ。

Note 4: JCABは「特殊航空機 X」として承認する。

Note 5: 上記のカテゴリのいずれにも属さない航空機。FAAの“Restricted Category Aircraft”と同等。

Note 6: 「特殊航空機 X」として承認された航空機は、両当局による決定に応じ、ケースバイケースで取扱われる。

第III部 認証手順

3.1 概要

- 3.1.1 このセクションの原則及び手順は、互いの民間航空製品、装備品及び部品等の最初の設計承認、並びに、それらの製品、装備品及び部品等のその後の設計変更の受入れ又は認証、さらに修理及び改造の支援に使用される設計データの承認に適用される。
- 3.1.2 FAA 又は JCAB への承認申請は、民間航空製品、装備品及び部品等を対象とする。製品、装備品及び部品等であって軍で使用するのみを意図したものは、設計国の当局がその製品、装備品及び部品等を証明することを受入れ、輸入国において民間及び／又は公共において使用するための申請がない限り、本協定における FAA 又は JCAB の認証の対象とはならない。これらのケースにおいては、FAA と JCAB は、認証がこの協定の範囲内かどうか、若しくは本実施取決めの第 9 項に基づくスペシャルアレンジメントが必要かどうかを協議により決定する。
- 3.1.3 認証の目的は、証明当局により発行された承認又は証明及び認証当局が規定するその他の要件への適合が、認証当局の環境要件及び耐空性要件への同等の安全性を提供していること又は適合していることを決定するものである。
- 3.1.4 認証当局と証明当局間の緊密な連携は、認証過程の効果的な管理と、リソースの最も費用対効果の高い活用のために必要である。当局間で対話が行われるべきであるという原則に基づいて作業し、対応は証明当局との調整の上で回答が行われる。FAA と JCAB はまた、認証当局と申請者との間の直接の連絡が時には必要であることを認識する。直接の連絡は、製品に関する技術的な質問（精通）に限られ、証明当局の認識と同意を得て実施する必要がある。証明当局は、これらの議論の結果を通知されるべきである。
- 3.1.5 申請者は、承認と承認の認証を同時に求めることを奨励されている。両当局は、本実施取決めの範囲に含まれる並行した設計承認プロジェクトを実施することができる。認証当局と証明当局の両方の要件を満足する型式設計がコンカレント証明過程の望まれる結果である。
- 3.1.6 1.8 項の解決手続きは、認証過程の不一致に対処するために使用される。
- 3.1.7 電子データの送付
- 3.1.7.1 日本国の申請者が電子データを提出する場合、JCAB の電子データポリシー「官民データ活用推進基本法」にあるとおり、申請者は、電子データの提出及び保管について JCAB が受入れ可能な取決めをしたものとみなす。申請者は、JCAB ガイダンスに従って、あらゆる機密データを含む電子データを、FAA の情報システムと互換性があるフォーマットで FAA に送信する責任を持つ。

3.1.7.2 米国の申請者が電子データを提出する場合は、FAA Order 8000.79「電子技術の使用及びデータの保管」にあるとおり、申請者は電子データの提出及び保管について FAA が受入れ可能な取決めをしたものと見なす。

3.1.8 証明及び設計承認は、次の 3 つの手順のいずれかを使用して、認証当局によって受入れられ、又は認証される。

3.1.8.1 受入れ

- (a) 認証当局は、自らの承認を発行することなく、証明当局による承認を受入れる。
- (b) 認証のための申請は不要である。

3.1.8.2 ストリームライン認証 (SV)

- (a) 認証当局は、技術的なレビューをせずに承認し、認証当局による承認文書を発行する。
- (b) 3.5.3 項に規定されるセーフティーエレメントに影響しない設計変更の承認は、ストリームライン認証 (SV) の対象となる。

3.1.8.3 テクニカル認証

- (a) 受入れ又はストリームライン認証の対象とならないすべての設計承認は、テクニカル認証を受ける。
- (b) テクニカル認証においては、認証当局は承認文書を発行する。
- (c) テクニカル認証には、以下が含まれる。

(1) フルテクニカル認証 (FTV)

- (i) 承認又は変更のテクニカル認証は認証当局によって行われる。
- (ii) フルテクニカル認証の目的は、認証当局が関係する基準への適合性を評価することであり、それにより、さらなるテクニカル信頼構築の領域を特定する。これらの領域は、リミテッドテクニカル認証過程の下で将来のプロジェクトに適用される。
- (iii) この過程の理想的なシナリオは、認証当局の技術的評価を容易にするコンカレント認証プログラムである。

(2) リミテッドテクニカル認証 (LTV)

- (i) 承認又は変更のテクニカル認証は、認証当局がセーフティーエレメント (3.5.3 項) を使用して関与度を決定することにより実施される。

- (d) 関係する認証当局の環境基準への適合を識別し実証するための要件は、認証過程の一要素である。認証当局の環境基準への適合性認証の手順は、3.6 項に示す。

3.1.9 証明当局による承認が、受入れの対象となるか、3 つの認証過程のいずれかの対象となるかどうかを判断するために、証明当局は次の決定手続きを適用する。

3.2 項で定義されているように、証明当局による承認が受入れの対象となるか。

3.1.9.1 もし受入れの対象となるなら、認証当局は 3.3 項の受入れ手順に従う。

3.1.9.2 もし受入れの対象にならないなら、3.4 項に進み、認証手順の種類を決定する。

3.2 受入れ

FAA と JCAB は、特定の承認が相互受入れの恩恵を受けることができると結論づけた。証明当局による以下のような特定の承認（詳細説明は 3.3 項）については、認証当局が独自の承認を発行することなく受入れられるものがあり、そのため、認証のための申請は必要ない。

3.2.1 3.3.1 項に規定される設計変更

3.2.2 2.2.4 項に規定される PMA

注： PMA が STC の一部である場合、STC が認証されなければならない、

3.2.3 3.3.2 項に規定される修理及び改造のための設計データ。

3.2.4 3.3.3 項に規定される TSO LODA のマイナーな変更

3.2.5 JCAB は、3.3.4 項のとおり、FAA が承認した TSO 製品を JCAB による追加の承認を発行することなく受入れる。

注： FAA LODA 及び JCAB TA/SA 品の承認は、機体への取付けを承認するものではない。

3.3 受入れ手順

認証当局による以下の承認の受入れは、証明当局による承認のみに基づいて行われるため、証明当局による認証のための申請書の提出は必要ない。FAA 又は JCAB が最初に付与した承認は、自ら承認を与えて発行したことと同等のものとして、自動的にもう一方の当局に受入れられる。

3.3.1 設計承認保有者による設計変更

- 3.3.1.1 設計承認保有者による設計変更であって、型式設計のマイナーな変更
に分類され、証明当局の手順に従って承認されたもので、証明当局又
は認証当局による新たな又は改定された TC、TCDS、TA、TADS 若
しくは STC の発行を要求しないもの、かつ米国連邦規則 14 Section
21.93 又は航空法第 13 条における騒音又は排出物に係る変更該当
しないもの。
- 3.3.1.2 設計承認保有者による設計変更であって、型式設計のメジャーな変更
に分類され、証明当局の手順に従って承認されたもので、3.5.3 項に規
定されるセーフティーエレメントに該当しないもので、証明当局又
は認証当局による新たな又は改定された TC、TCDS、TA、TADS 若
しくは STC の発行を要求しないもの、かつ、米国連邦規則 14 Section
21.93 又は航空法第 13 条における騒音又は排出物に係る変更該当し
ないもの。
- 3.3.1.3 申請は不要で、設計変更は認証当局による関与なしに受入れられる
。そして、
- 3.3.1.4 これらの設計変更は、設計承認保有者の設計データの中に含まれるも
のとする。
- 3.3.1.5 PMA 部品：JCAB は、JCAB により証明又は認証された製品に取りつ
けるための、改修用及び／又は交換用部品について、追加の検証なし
に、すべての FAA の PMA 承認を直接受入れなければならない。

3.3.2 修理及び改造のための設計データ

3.3.2.1 修理支援における設計データの受入れ

FAA と JCAB は、承認がそれぞれの修理設計データの承認手順に従
って与えられ、本実施取決めの第Ⅱ部に記載される範囲の製品、装備
品及び部品等のメジャー又はマイナーな修理のために使用される場合
であって、次に示す条件をすべて満たす場合においては、それぞれの
当局により承認された設計データを受入れる。

- (a) 輸入当局が、製品、装備品及び部品等の承認／認証を行っている
こと、
- (b) 証明当局／輸出当局が、修理設計データのために設計国に代わ
って活動していること、
- (c) 証明当局による修理設計データの承認が、該当する修理設計承
認手順に基づいて、該当する修理設計承認レター、様式又はそ
の他の公式文書を介して文書化されていること、
- (d) 修理が AD/TCD の対象になっている領域にないこと。ただし、
認証当局の AD/TCD が修理設計承認の受入れを認める場合を除
く。

3.3.2.2 改造を支援する設計データの受入れ

製品の設計国に関係なく、米国又は日本国から輸出された製品に取り付けられた米国連邦規則 14 Part43 又は JCAB サーキュラー1-001 に準拠して証明当局が承認又は受入れた改造は、輸入時に輸入当局によって承認されたとみなされる。輸入当局は、FAA が適切に発行された FAA Form 8110-3, 8100-9, 337 (ブロック 3) 又はログブックエントリーを介して立証し、又は JCAB が適切なログブックエントリーを介して立証した場合には、証明当局の改造データを受入れる。

3.3.3 TSO LODA に対するマイナーな変更の受入れ

FAA は、JCAB の手順に従って承認が与えられた場合には、TSO LODA に対するマイナーな変更を受入れる。

3.3.4 TSO 装備品及び部品等

3.3.4.1 概要

JCAB は、追加の JCAB 承認を発行することなく、FAA の TSO 承認を受入れる。

- (a) 受入れは、FAA がこれまでに発行した、及び将来発行するすべての TSO 承認に適用する。しかしながら、日本国が設計国である航空機に取り付ける装備品及び部品等については、必要により、JCAB による追加の検証を要求する場合がある。
- (b) TSO 承認は、それぞれの FAA の制度の範囲で装備品及び部品等の承認であって、取付けに係る承認を意味するものではない。

3.3.4.2 日本国に輸出される FAA の耐空性認定を持った各新規装備品及び部品等は、FAA Form 8130-3、Authorized Release Certificate (耐空性認証タグ) が添付される。

3.3.4.3 本実施取決めの下でのそのような装備品及び部品等の受入れは、以下の条件に従う。

- (a) 装備品及び部品等が TSO に適合し、文書により証明されるか、又は TSO 承認により、適合性が宣言されること。及び
- (b) 該当する場合は、TSO からの差異や適用除外については、FAA により立証又は承認されていること。

3.4 認証のための申請の分類

3.4.1 3.2 項の「受入れ」の基準を満たさない証明当局の設計承認のために、両当局は、類似の証明当局の製品の過去の証明及び運用経験の程度並びに認証のために提示されたその製品の特定の設計上の特徴及び運用上の特性によって影響を受けるリスクベースのアプローチを確立している。このリスクベースのアプローチは、ストリームライン認証又はテクニカル認証 (FTV 及び LTV を

含む) のいずれかのプロジェクト分類に従って、認証当局の関与レベルを確立する。

3.4.2 証明当局は、以下の決定手続きに従って、認証のための申請を分類する。

3.4.2.1 型式設計又は型式設計のメジャーな変更の認証のための申請が、認証当局に対しこれまでに提出されていない製品（第Ⅱ部の Table-1 及び Table-2）の場合は、認証当局は 3.5 項の手続きに従ってフルテクニカル認証（FTV）を実施することができる。

3.4.2.2 型式設計又は型式設計のメジャーな変更の認証のための申請が、認証当局に対しこれまでに提出されたことのある製品（第Ⅱ部の Table-1 及び Table-2）の場合は、認証当局は 3.5.3 項のセーフティーエレメントを確認する。

- (a) 1 つもしくはそれ以上のセーフティーエレメントが該当する場合、認証当局は 3.5.7 項の手続きに従って、リミテッドテクニカル認証（LTV）を実施する。
- (b) 該当するセーフティーエレメントが一つもない場合、認証当局は 3.5 項の手続きに従って、ストリームライン認証（SV）を実施する。もし、認証の申請が TSO 又は TA/SA の装備品及び部品等の場合、3.8 項の手続きに従う。

3.5 認証手続き

3 つの認証手続き（FTV, LTV, SV）はすべて認証当局への申請、証明当局から認証当局への証明の宣言及び認証当局による設計承認の発行が必要である。ただし、申請から認証当局による承認の間は、適用された手続きにより異なる。

3.5.1 申請（FTV, LTV 及び SV に適用）

3.5.1.1 申請者からの認証の申請を受け付けた場合、証明当局は以下を確認の上認証当局にそれを送付する。

- (a) 製品又は設計の変更が、2.2 項に定められている本実施取決めの範囲にあるか。
- (b) 製品又は設計の変更に対して、証明当局が型式証明（TC）、型式承認（TA）又は追加型式設計証明（STC）を発行しているか、又は証明当局に申請が出ているか。そして、
- (c) 申請が受入れの対象になっていないか。

3.5.1.2 すべての申請は、証明当局によって、申請書類の一式が以下の情報を含んでいることが確認され、Appendix A の適切な認証当局のオフィスに届けられる。

注：一部のプロジェクトでは、申請書類の一式のいくつかの要素は、申請の時点では認識されない。そのため、これらの申請にはすべての既知のデータが含まれていなければならないものとする。欠落している情報は、認証プロジェクト中に、提出可能になった時点で認証当局に提供される。

- (a) 証明当局のカバーレターには、以下が示される。
 - (1) 申請者の要求するタイムライン
 - (2) 要求された申請の種類
 - (i) コンカレント認証
 - (ii) シーケンシャル認証
 - (3) 認証の種類（3.4.2 項参照）
 - (i) ストリームライン認証
 - (ii) テクニカル認証（FTV 又は LTV）
- (b) 記入済みの認証当局への申請書
- (c) 証明当局の設計承認が発行される基礎となった審査基準を識別する証明当局の型式証明（TC）／型式承認（TA）及びデータシート（利用可能な場合）、STC 又は TC 変更/TA 変更のコピー。
TC/TA データシートがない場合、証明当局は審査基準を特定するための書類を提出する。
- (d) 証明当局への申請の日付
- (e) 次に定める製品の説明：
 - (1) TC/TA の場合、FAA への申請については米国連邦規則 14 の 21.15 項、JCAB への申請については航空法施行規則第 17 条又は第 14 条の 2 に定義されている記述データ
 - (2) 設計変更の場合、変更の詳細、変更された製品の製造者及びモデル
- (f) 証明当局は関係する AD/TCD のリストを作成し、AD/TCD において特定される安全でない状態を是正するための変更が型式設計に組み込まれているかどうかの評価を提供する
- (g) 既知の該当する認証当局の追加技術条件及び適合性を示す手段の参照を含む、適合性のチェックリスト
- (h) 承認されたマニュアル又は該当する場合、承認されたマニュアルの変更（3.5.9 項参照）
- (i) マスタードローイングリスト
- (j) 整備／修理マニュアルの追加規定

- (k) 重量及び重心位置のデータ
- (l) 耐空性を継続するための指示書
- (m) FTV、LTV 又は SV プロジェクトの分類につながった基準の説明
- (n) 証明当局による承認行為の過程で発行されたセーフティーエレメントに関連する適合性見解書 (IP)
- (o) 3.5.3 項に規定されているセーフティーエレメントの影響を受けた領域の詳細な説明で、プロジェクトに適用されるもの
- (p) 認証当局の市場の関心と提案された納入スケジュールに関する情報 そして
- (q) 3.5.11 項に記述されている証明当局の承認書

3.5.2 申請の確認 (FTV, LTV 及び SV に適用)

- 3.5.2.1 認証当局は申請受領後、10 執務日以内に証明当局に通知する。
- 3.5.2.2 認証当局は、申請をレビューし、証明当局により決定された認証手続き (シーケンシャル認証、コンカレント認証、FTV、LTV、SV) に合っているかどうかを確認し、申請の受領から 30 執務日以内に、申請に必要な情報に不足しているものがあれば証明当局に連絡する。
- 3.5.2.3 認証当局は申請者に対し、申請書類一式の受領から 15 執務日以内に申請料を連絡する。
- 3.5.2.4 申請料を受領後、認証当局は認証プロジェクトを開始する。

3.5.3 セーフティーエレメントのレビュー (LTV 及び SV のみに適用)

- 3.5.3.1 1 つ以上のセーフティーエレメントに該当する場合、認証当局はリミテッドテクニカル認証 (LTV) を実施する。
- 3.5.3.2 もし、セーフティーエレメントに該当するものがなければ、認証当局はストリームライン認証 (SV) を実施する。
- 3.5.3.3 認証当局は、以下のセーフティーエレメントの適用可能性に基づいて、技術的レビューの範囲を決定する。
 - (a) 特別強調項目 (SEI) - 特定のクラスのすべての製品に対し認証当局が関心のある領域。これらには、業界レベルで許容される適合性を示す方法が進化し続けている領域、それらのアプリケーションに主観的なものがある領域、及び認証当局の認識が必要な領域が含まれる。各当局は、公的に利用可能なように各製品クラスの一般的な認証問題のリストを公表し、定期的に更新する。このような公開されたリストがない場合、この基準は呼び出されない。

- (b) 重要な変更 - 該当する場合、米国連邦規則 14 の 21.101 項又は JCAB、サーキュラー 1-302 に、重要と分類される設計変更。認証当局は証明当局による設計変更の分類を受入れるか、又は設計変更を再分類する。重要に分類された変更については、認証当局は証明当局の解析を受入れるか、又は自身で解析を行うことができる。
- (c) 新技術の存在
- 注：新技術とは、認証当局のチームの構成員にとって新しいものではなく、認証当局の全体にとって新しいものをいう。例えば、申請者が使用する技術が認証当局のチームにとって新しいものであっても、認証当局そのものにとって新しいものでなければ、新しいものとみなさない。認証当局のチームの構成員が当該技術、認証当局の基準及び MOC の過去の使用について適切に通知されていることを確保することは、認証当局の管理者の責任である。
- (d) 既存技術の新規性のある適用の存在
- 注：技術の新規性のある適用とは、特定の技術が当該技術の教訓が疑問視されるような方法で正在されている場合をいう。ただし、特定の製品ラインに初めて適用される既存技術が自動的に新規性を有するものであるということを意味するものではない。さらに、新規性を有するということは、特定の認証当局のチームの構成員によって評価されるプロジェクトではなく、認証当局全体に対して適用されるものである。
- (e) 製品の通常のものでない用途 - 従来の設計にはなかった目的で正在されている製品。
- (f) 潜在的な安全でない状態 - いずれかの当局によって潜在的な安全でない状態が認められると、当該製品又は類似の製品に対して強制的な耐空性の継続に関する情報 (MCAI 又は AD) が発行される。潜在的な安全でない状態は、また、製品が米国連邦規則 14 の 21.21 (b)(2) 項又は JCAB の耐空性審査要領 (AIM) に定める設計上の特徴又は特性を含む場合であって、認証当局の審査基準に適合していることが証明されていても、運用中の他の製品における経験により、当該製品に安全でない状態が生じ得ることが示された場合にもあり得る。安全でないとは、当該製品に関する認証当局の審査基準が意図する全体的な安全性の水準に関して測定される。
- (g) 既存の耐空性基準に対する新しい基準の解釈又は新しい適合性証明方法 (MOC) - 証明当局が適用する解釈/MOC であって、証明当局と認証当局との間ですでに受入れられているものとは異なるもの。

注：適合性証明方法又は基準の解釈は、認証当局と証明当局の両者が過去に類似の文脈で適用したことがある場合には、「新しい」とはみなされない。

- (h) 認証当局の新しい基準 - 認証当局の新しい耐空性基準が採用され、及び次に該当する場合：
 - (1) 証明当局の製品に対するその基準の適用について証明当局又は認証当局による過去の経験が限られている。そして、
 - (2) その基準が製品全体又は製品の主要な特徴に重要な影響を与える。 また、
 - (3) 適合性の確立に技術的判断が必要とされる。
- (i) 証明当局又は認証当局の審査基準は、以下の、新規又は変更を含む又は含むことが予想される。
 - (1) FAA の Exemption、JCAB の Deviation
 - (2) 特別要件; 又は
 - (3) 同等安全性 (ELOS) .
- (j) 重要な基準の相違 (SSD) - 耐空性基準の相違であって、基準が実質的に異なり、認証当局の耐空性基準に適合するために型式設計の変更 (承認されたマニュアルを含む。) が必要になりうるものである。SSD は、該当する認証当局と証明当局の基準の比較に基づいて認証当局によって識別される。特定の SSD リストが利用できない場合、このセーフティーエレメントは適用されない可能性がある。
- (k) 騒音又は排出物の変更：米国連邦規則 14 Section 21.93 又は航空法第 13 条に定める騒音又は排出物の変更に分類される変更。
- (l) さらなる技術的信頼性構築のための領域 (AFTCB)
 - (1) さらなる信頼性構築のための技術領域は、認証当局によって特定された耐空性基準、設計上の特徴又は技術で構成されている。
 - (2) これらの基準、設計上の特徴又は技術は、認証当局によって特定され、認証経験の欠落又は過去の認証から集めた客観的証拠及び／又は同様の証明当局の製品の運用経験に基づかなければならず、それらの経験が将来の信頼性構築の必要性を裏付ける。

- (3) さらに信頼性構築のための領域は、当局間で文書化され、共有される。これらの初期リストは、この IPA に署名してから 60 日以内に各当局によって提供される。そのようなリストがない場合、このセーフティーエレメントは認証当局によって適用されない。
- (4) 認証当局が同じ種類の証明当局の部品、装備品及び製品に関する認証及び／又は運用経験を獲得するにつれて、さらに信頼性構築を必要とする技術領域の数は減少することが期待される。リストからアイテムを削除することを要求する場合、証明当局は、認証当局によって見つけられた適合性判定の違いが頻繁に起こらないという傾向を実証するために、客観的な証拠を収集し認証当局に提出する必要がある。
- (5) しかしながら、同じタイプの部品、装備品及び製品の認証活動中又は運用中に、認証当局により、適合性判定における持続的な違いが発見された場合、さらに信頼性構築を必要とする技術領域の数が増加する可能性がある。認証当局は技術領域の数の増加の理由を説明するために、適合性判定における違いの増加に関する傾向を実証するために、客観的な証拠を収集して証明当局に提出する必要がある。
- (6) 現在のリストの変更は、変更が行われてから 30 日後に有効になり、その有効日以降に提出された新しい申請に適用される。
- (7) 各当局は、証明当局が正確にプロジェクトを分類することができるように、他方のリストを自身のスタッフに連絡する責任がある。さらに、各当局は、本実施取決めと合致したワークプランの策定を促進するために、自身のリストもスタッフに伝える。

3.5.4 ストリームライン認証

- 3.5.4.1 ストリームライン認証の手続きは、3.5.11 項に定めるところにより、認証当局が対応する証明当局の承認と証明当局から認証当局への承認の宣言に基づいて設計承認を発行するために必要な行政手続きに限定される。
- 3.5.4.2 ストリームライン認証のプロジェクトはシーケンシャル認証プロジェクトとしてのみ管理され、証明当局は、自身の認定プログラムを完了した後、3.5.11 項に定めるところにより承認の宣言を認証当局に提供する準備が整った時点で、申請書を認証当局に提出する。

- 3.5.4.3 認証当局は、自身の審査基準に対する証明当局の適合性の宣言に基づいて設計承認を発行し、及び申請書一式の一部として提供され、かつ、証明当局が承認したマニュアルを受入れることを含め、証明当局から提供されたデータを認める。
- 3.5.4.4 認証当局は、ストリームライン認証手続きのデータ要件が満たされ、申請ファイルの行政上のレビューが完了し、適切な設計承認の書類が準備されたら、対応する設計承認又は適当な場合には、受入れのレターを発行する。
- 3.5.4.5 認証当局は、申請（3.5.2 項に定義）が完了したことを認識し、該当する申請料の支払いを確認した後、35 執務日以内に最終承認を発行する。
- 3.5.4.6 申請者が自主的に認証当局の審査基準として、3.5.9 項の記載されている要求よりも新しい改正版の耐空性又は環境基準を適用することを選択した場合、それらの基準の新しい改正版は、申請書において識別される。

3.5.5 テクニカル認証（FTV, LTV プロジェクトのみに適用）

3.5.5.1 テクニカル認証は、認証当局が次の事項を行うことを許容することを目的とする：

- (a) 適用可能なセーフティーエレメント（3.5.3 項）と追加技術要件（1.13.3 項に定義）の識別に重点を置いて、型式設計に精通すること。
- (b) 証明当局の認定と適合性判定の利用を最大にするように共通の原則と手順が適用されることを確保するための積極的な管理監督を組み込んだワークプランを策定し使用すること。
- (c) 該当する場合、証明当局が認証当局の審査基準に対する適合性判定を実施することを認めること。そして、
- (d) 証明当局の設計承認、追加の認証当局の追加技術要件及び証明当局による型式設計が認証当局の審査基準に適合することの宣言に基づいて自身の設計承認を発行すること。

3.5.5.2 技術的精通

- (a) 認証当局は、技術的精通の過程を利用して FTV 及び LTV プロジェクトのためのワークプランを修正し完成させる。技術的精通の目的は、次の事項を含む。
 - (1) 認証当局の審査基準の策定（追加技術要件又は証明当局の審査基準に対する認証当局の耐空性、騒音、燃料排出及び排出物に関する追加要件の識別を含む。）

- (2) LTV プロジェクトに対する該当するセーフティーエレメントに限定した認証当局の認証の範囲の策定
- (3) 認証当局が認証する適合性データ又は適合性認定行為に直接関わる認証の深度の策定
- (b) 証明当局は、認証当局、証明当局及び申請者の間のすべての精通のための会議を調整する。
- (c) 認証当局は、必要によりプロジェクト認証チームを設ける。
- (d) 技術的精通は、製品の型式設計を理解することのみを目的とする。認証当局は、適合性見解書の要否を決定し、及び必要によりワークプランを修正するため、技術的精通において、申請者が使用した又は使用しようとする一般的な適合性の手法（影響のあるセーフティーエレメントを確認するための当該手法の前提条件、境界条件及び重要なパラメータを含む。）を理解することに焦点を合わせる。詳細な事項（試験計画やその他の適合性文書の審査、試験の立ち会い、適合性の実証の詳細を含む。）は、認証の深度がワークプランに追加され、認証当局の管理者によって承認されるまで繰り延べられる。
- (e) 精通のための飛行は、コンカレント認証プログラムにおいては飛行する製品が入手可能となるプロジェクトの後半まで実施できないため、技術的な精通のユニークな側面である。シーケンシャル認証又はコンカレント認証の LTV プロジェクトにおいては、精通のための飛行は以下のプロセスで行われる。
 - (1) 技術的精通の過程で、認証チームにより以前に特定されていなかった潜在的な適合性の問題を解決するために証明当局に対し特定する。
 - (2) 認証当局に登録された機体の運用上の導入と継続的な運用上の安全をサポートするために、必要により、認証当局に型式設計を精通させる。
- (f) 精通のための飛行に関する認証当局の要求は、ワークプランで特定されなければならない。
- (g) 精通のための飛行は、(e)項に記載された目的の達成を容易にするために、証明当局の飛行試験チームが支援するものとする。
- (h) 精通のための飛行は、一般的にすべての新しい型式証明プログラムで実施される。精通のための飛行は、運用上の性能若しくは制限又はパイロットと航空機のインターフェースに重大な影響を及ぼすその他の設計変更プログラムにおいても実施される場合がある。

3.5.5.3 技術認証の深度 (LTV プロジェクトのみに適用)

認証当局による、適用されたセーフティーエレメントに対するテクニカル認証の深度は、以下に示す手順と原則に基づいている。

- (a) 認証当局は、可能な限り最大限に、その代理として適合性の決定を行う証明当局に依存する。適合性文書のレビューを含め、適合性を判定するための認証当局による審査には、認証当局の理由が示される必要がある。この理由としては、通常、次の一般的な分野に分類される。
 - (1) 適用されるセーフティーエレメントであって、次のいずれかに該当するもの
 - (i) 認証当局がこれらのセーフティーエレメントを適用した経験が限られており、適合性の確立に技術的判断が必要な場合。又は
 - (ii) 3.5.3.3(I)に定義されているとおり、さらなる技術的信頼性構築が必要な領域。
 - (2) 新規の又は新規性のある機能、新しい適合性証明方法又は既存の適合性証明方法の新規性のある適用

注：認証当局は、証明当局とのいずれかのプログラムにおいて一定の基準に対する適合性証明方法を受入れた場合には、その領域がさらなる信頼性構築のために特定されておらず、当該適合性証明方法において用いられた前提条件が適用可能である限り、当該適合性証明方法を将来においても受入れることが期待される。例外としては、過去の適合性証明方法が不十分と判断された場合である。この判断は、認証当局と証明当局との間で討議されなければならない。
 - (3) 通常類似の設計機能を備えた製品に対する事故又はインシデントに伴う機微な問題

注：ここでの適合性文書は、適合性の決定を直接サポートする試験報告書又はその他の文書である。
- (b) 適合性文書の検証を含む適合性判定の検証は、関連する判断とともにワークプランに特定され、認証当局の管理者により承認されなければならない。
- (c) 適合性文書の検証が完了した時点で、認証当局がその文書を受入れ可能と判断した場合には、認証当局は文書が認証当局の審査基準に適合することを示すために受入れ可能であることを証明当局に対し、書面により通知する。

3.5.6 ワークプランの策定と実施

- 3.5.6.1 認証当局の関与レベルは、審査の範囲及び深度の両方で構成される。範囲とは、何を審査するかを特定するものである。深度とは、どのくらい審査するか及びどのくらい詳細なレベルまで審査するかを特定するものである。関与レベルはワークプランにおいて文書化される。
- 3.5.6.2 LTV プロジェクトの場合、認証当局は、証明当局の申請書一式の内容と証明当局の適合性の宣言に対して、セーフティーエレメント（3.5.3 項）を用いて検証の範囲を決定する。認証当局は、3.5.5.3 項の基準に基づいて、適合性文書の検証を含む技術的な検証の深度を決定する。
- 3.5.6.3 FTV プロジェクトの場合、認証当局は、セーフティーエレメントに制約されることなく検証の範囲を決定する。
- 3.5.6.4 ワークプランは、認証当局の制度が要求する安全性レベルでの認証当局の信頼性をサポートする。
- 3.5.6.5 ワークプランは、プロジェクトの概要、認証当局の審査基準の文書化、認証当局が適用する追加技術要件の特定並びに証明当局からの要求された会議及び支援のリストを記載する。
- 3.5.6.6 認証当局は、自らの代理として適合性の決定を行う証明当局を可能な限り最大限に信頼する。認証当局は、ワークプランにおいて、適用するセーフティーエレメントに対する適切な MOC を特定することができる。
- 3.5.6.7 証明当局が認証当局に対し、適合性認定を示すことができた場合、以前に実施された適合性の決定について、認証当局は将来のプログラムにおいて引きつづき証明当局を信頼することが期待される。
- 3.5.6.8 認証活動中のサポートを確実にするため、ワークプランは、認証当局の管理者によって承認され、あらゆる認証活動に先立つレビューのために証明当局に通知されなければならない。
- 3.5.6.9 LTV プロジェクトにおいて、ワークプランの実施中に元のワークプランに含まれていない領域への関与が必要であると認証当局が判断した場合、同じセーフティーエレメント（3.5.3 項）に対する妥当性を示し、管理者によって承認されなければならない。
- 3.5.6.10 精通のための飛行又は精通のためのミーティング活動は、認証された TC/TA/STC の発行又は認証された TC/TA/STC の変更の承認に必要な場合は、ワークプランにおいて文書化されなければならない。
- 3.5.6.11 ワークプランの内容
プロジェクトの範囲と規模に基づいて、ワークプランには以下が含まれる。

- (a) 証明当局とその申請者
- (b) 申請者の代理としての証明当局による申請の日付
- (c) 担当する認証当局のオフィス及びプログラムマネージャー (PM) ;
- (d) 精通の要件
- (e) 証明当局の審査基準
- (f) 認証当局の審査基準
- (g) 3.5.3.3 項の適用可能なセーフティーエレメント
- (h) 申請者と証明当局との共同プロジェクトスケジュールの作成に使用できる認証プロジェクトのマイルストーン。
- (i) 該当する場合は、3.5.10 項で参照されている理事会の活動及び要請に基づく COS 計画並びに ICA の審査への関与を含む運用上の考慮事項
- (j) 認証当局のプログラムに適用される可能性のある証明当局の発行した適合性見解書 (IP) の一覧。 ワークプランには、最終的に、認証当局が正式に受入れたすべての証明当局が発行した適合性見解書 (IP) を、その認証プログラムに適用するものとして文書化する
- (k) 認証当局による認証の対象となる適合性の証明に関する提案
- (l) 技術的な支援の要請

3.5.6.12 ワークプランの使用及び維持

- (a) 認証当局は申請書の一式 (LTV 及び FTV プロジェクト) のレビューに基づいて最初のワークプランを策定する。
- (b) 認証当局は認証当局の管理者による承認の後、ワークプランを証明当局と申請者に提出する。
- (c) 認証プロジェクトの途中で、もし認証の範囲又は深度の変更が必要になった場合、認証当局はワークプランを改定する。そのような変更は、元のワークプランの承認と同じレベルで認証当局により承認され、証明当局と申請者の双方に送付される。
- (d) LTV プロジェクトについては、認証作業中にもしワークプランの項目が追加された場合、同じセーフティーエレメント (3.5.3 項) に対して理由が示されなければならない。
- (e) 認証当局は、審査のレベルをワークプランで指定されているものに制限する。

3.5.7 認証当局の審査基準の策定

- 3.5.7.1 認証当局の審査基準の策定のためには、申請者が証明当局に対し、証明当局の設計承認の発行について申請した日（有効な申請日として知られる）において有効な該当する認証当局の耐空性基準が適用される（環境基準に対する例外を参照）
- 3.5.7.2 認証当局は証明当局の審査基準を確認し、追加の技術的な条件及び過去の使用実績や安全でない状態の是正に対するいずれかの当局が実施した処置を考慮して追加の要件の必要性を識別する。
- 3.5.7.3 米国の型式証明又は米国連邦規則 14 の 21.93(c)項による排出物の変更に該当する設計変更の申請においては、FAA への申請の日において有効な米国連邦規則 14 の Part 34 の該当する排出燃料及び排気ガスの基準に適合しなければならない。
- 3.5.7.4 米国の型式証明又は米国連邦規則 14 の 21.93(b)項による騒音の変更に該当する設計変更の申請においては、FAA への申請の日において有効な米国連邦規則 14 の Part 36 の該当する騒音基準に適合しなければならない。
- 3.5.7.5 日本国の型式証明又は航空法第 13 条による排出物の変更に該当する設計変更の申請においては、JCAB への申請の日において有効な航空法施行規則附属書第 3 及び第 4 の該当する排出燃料及び排気ガスの基準に適合しなければならない。
- 3.5.7.6 日本国の型式証明又は航空法第 13 条による騒音の変更に該当する設計変更の申請においては、JCAB への申請の日において有効な航空法施行規則附属書第 2 の該当する騒音基準に適合しなければならない。

3.5.8 適合性見解書の使用

- 3.5.8.1 認証当局は、すでに証明当局によって対処されている対象で認証当局が同意した適合性見解書の重複は避けるべきである。
- 3.5.8.2 適合性見解書は、適時かつ相互に受入れられる解決を迅速に行うために、証明当局を通して設計承認保有者と調整する。認証当局は、認証当局が発行したすべての適合性見解書について、証明当局と申請者の見解を反映する。
- 3.5.8.3 認証当局が適合性見解書（IP）を発行する意図は、ワークプランの中に記載され、認証当局の管理者により承認されなければならない。

3.5.9 承認されたマニュアル

- 3.5.9.1 証明当局は、認証当局が直接承認することを指定し、その意思がワークプランに文書化されていない限り、すべてのマニュアルを承認する。

- 3.5.9.2 認証当局が、認証過程においてマニュアルの変更が必要な場合は、認証当局は証明当局に変更が必要であることを通知し、マニュアルの変更は証明当局が承認する。
- 3.5.9.3 認証当局が要求するマニュアルの変更は、ワークプランの項目に直接関連している必要がある。
- 3.5.9.4 承認されたマニュアルへの単独の変更（物理的な設計変更に関係しないもの）は、受入れ、SV、LTV 又は FTV の手順に従って、他の設計変更と同様に扱われるものとする。

3.5.10 運用及び整備に関する評価

3.5.10.1 米国の運用及び整備に関する評価

- (a) FAA は、航空機評価グループ (AEG) を確立する。AEG は、FAA システムへの製品の導入をサポートするために必要な運用及び整備の評価を担当する。
- (b) AEG は、必要に応じて、日本国が設計国である製品が米国での運用に入る前に以下の項目を確認するための会議を開催する。定期整備の要件、乗員の訓練及びライセンスの要件及び Master Minimum Equipment List (MMEL) の策定及び承認。
- (c) AEG は、FAA のプロジェクトの管理者から精通のための会議への参加を招待され、また、意図された運用上の使用及び整備プログラムに適切な適合性見解書を作成する。
- (d) AEG 要件への適合は、FAA が型式証明を発行する時までには必要ではないが、米国の最初の通常の耐空証明を発行する前に実証されなければならない。運用上の適合性の問題を回避するために、申請者はプロジェクトの早い段階で AEG 要件を満たすことが奨励される。

3.5.10.2 日本国の運用及び整備に関する評価

- (a) JCAB は必要に応じて航空機評価グループ (AEG) を設置する。AEG は、JCAB の制度への製品の導入をサポートするために必要な運用及び整備の評価を担当する。
- (b) AEG は必要に応じて、米国が設計国である製品が日本国での運用に入る前に以下の項目を確認するための会議を開催する。
 - (1) 運用構成
 - (2) パイロット訓練及びライセンスの要件
 - (3) 整備従事者の訓練及びライセンスの要件

(4) MMEL の策定及び承認

(5) 定期整備要件、運用文書及び ICA（承認プログラムで要求される承認マニュアル以外のもの）の策定及び承認

(c) AEG の評価は、認証プロジェクトに対する申請の受入れにより開始され、申請者とともに型式設計に適切な評価項目の確認が行われる。

(d) AEG 要件への適合は、JCAB 型式証明を発行する時まで必要である。運用上の適合性の問題を回避するために、申請者はプロジェクトの早い段階で AEG 要件を満たすことが奨励される。

3.5.11 設計承認の発行

認証当局は、技術認証過程が完了し、ワークプランの活動が終了し、認証当局の審査基準が実証され、及び該当する申請料の支払いが確認されたと認める場合には、証明当局に対し、以下の書式による承認書の受領の準備が整ったことを通知する。

「証明当局は〔特定の製品の型式、モデル、STC〕が〔日付〕付の〔プロジェクトに適用されたワークプラン、適合性見解書、STC、TCDS 等〕に記載されている〔認証当局〕の審査基準に適合していることを証明する。」

3.6 環境適合性の証明と承認手順

3.6.1 FAA については

3.6.1.1 FAA は、FAA が承認した試験計画に従って実施された FAA の立ち会いによる試験及び FAA が確認し承認したすべてのデータ及び適合性を実証したレポートに基づき、米国連邦規則 14 Part 34 及び 36 に準拠していることを確認する権限を持つ。騒音に係る承認の場合、FAA と JCAB が証明過程に提起したすべての問題を解決した後に騒音に係る適合性を相互に認定しなければならない。

3.6.1.2 情報及びデータは、米国連邦規則 49 の 44715 項 (49 U.S.C. 44715) に適合することを認定するために、FAA に提供されなければならない。FAA は、いずれのカテゴリーの航空機に対しても、初回の型式証明を発行する前に、型式設計に組み込まれた騒音低減技術の範囲を評価し、さらなる騒音の低減が達成可能かどうかを判断しなければならない。この確認はそれぞれの初回の型式証明プロジェクトにおいて型式証明の申請後直ちに開始しなければならない。設計及び証明過程で明らかになった潜在的な騒音の低減を反映しなければならない。

- 3.6.1.3 1969 年の国際環境ポリシー法 (NEPA) (42 U.S.C. 4321 以下参照) は、FAA に対し、その潜在的な環境への影響を公に評価し分析することを要求している。特定の航空機モデルに適用可能で適切な騒音基準がない場合に航空機の型式証明 (新規、変更又は追加) を付与するために、FAA は、重大な影響がない、もしくは環境への影響に関する認定を作成するかどうかの判断を含め、環境評価を作成する必要がある。環境評価を作成するために、情報とデータを FAA に提供する必要がある。
- 3.6.1.4 JCAB への要求に基づき、また、相互の合意の後、FAA は FAA の代理として JCAB によって行われる環境に係る適合性の認証を認定することがある。FAA への型式証明又は追加型式設計の申請が行われる前に実施された試験については、FAA は、該当する FAA の規定、ガイダンス及び方針のデータに合致していれば、JCAB が承認した騒音及び排出物の承認に関する適合性データを受入れる。
- 3.6.1.5 米国連邦規則 14 の 21.93 項に規定されているとおり、米国連邦規則 14 の Part 34 に適合させる目的で、燃料排出量の増加又は排出ガスの変更があるかもしれない航空機又は発動機の型式設計の自発的な変更は「排出物の変更」と定義され、追加の適合性の実証が必要となる。同様に、米国連邦規則 14 の Part 36 に適合させる目的で、騒音レベルを増加させるかもしれない航空機又は発動機の型式設計の自発的な変更は「騒音の変更」と定義され、追加の適合性の実証が必要となる。FAA は、米国連邦規則 14 の 21.93(b) 及び(c) の下で、すべての騒音又は排出物に係る変更の認定権限を保持し、ワークプランに記載する。
- 3.6.1.6 環境承認の手続き。FAA から JCAB への要求がない場合には、JCAB による環境適合性の決定と承認の過程には、以下のすべて又は一部が含まれる。
- (a) 環境 (騒音、燃料排出及び排気) に関する承認のための適合性を実証するための計画は、試験を開始する 90 日以上前までに、FAA に提出され、レビュー、コメント及びその後の承認を受けなければならない。
 - (b) 申請者による測定及び分析方法並びに申請者による米国連邦規則 14 Part 34 及び 36 に基づく環境に係る証明のためのデータ収集手順を評価するため、情報とデータが FAA に提出されなければならない。
 - (c) 適合性を実証するための試験には、必要に応じ、認証当局の担当者又は承認された認証当局に指定された者若しくは代理人が立会う場合がある。試験開始の前に、試験供試体 (航空機又は航空機用発動機の構成) が、承認された適合性を実証する試験方案に識別されたものであることの適合性の確認が必要である。

- (d) 試験、データ処理、データ削減及びデータ分析中に申請者が使用しようとして提案された等価な手順は、FAA に特定され、FAA により事前に承認されなければならない。
- (e) 型式証明を承認する前に、適合性を実証した報告書が、検証及び／又はコメント及びその後の承認のために、FAA に提出されなければならない。

3.6.2 JCAB においては：

3.6.2.1 JCAB は、JCAB が承認した試験計画に従って実施された JCAB の立ち会いによる試験に基づいて、また、すべてのデータ及び適合性を示す報告書を確認し承認することにより、航空法施行規則の附属書 2、3 及び 4 に準拠していることを確認する権限がある。騒音に係る承認の場合、FAA と JCAB が証明過程に提起したすべての問題を解決した後に騒音に係る適合性を相互に認定しなければならない。JCAB の環境要件は、航空法施行規則の附属書 2、3 及び 4 に記載されている。

3.6.2.2 環境試験の実施及び承認の手続き

JCAB による環境試験の実施及び承認の手続きは以下を含む、

- (a) 日本国の TC/TA 又は STC に対する米国の申請者は、航空機又は航空機用発動機が米国連邦規則 14 Part 34 の排出燃料及び排気ガスの基準並びに米国連邦規則 14 Part 36 の騒音の基準に適合することを示さなければならない。FAA は、FAA が承認した試験方案により FAA の立ち会いの元で試験が行われ、また申請者から提出されたすべてのデータ及び適合性を示す報告書を確認し承認することにより、米国連邦規則 14 Part 34 及び 36 に対する適合性を判定する。
- (b) JCAB は、必要により、米国連邦規則 14 Part 34 及び 36 への適合性を示すための FAA が承認した試験方案、データ及び報告書のいずれについても確認することができる。もし JCAB が同等性を確認することができれば、米国連邦規則 14 Part 34 及び 36 への適合性は、JCAB が航空法施行規則附属書 2、3 及び 4 に定められた要件に適合するものとして受入れることができる。JCAB は、航空法施行規則附属書 2、3 及び 4 の環境基準から生じる追加要件を特定する。
- (c) JCAB は、JCAB が特定した追加要件への適合性を示すために、環境適合性を証明する文書を要求する。FAA は、JCAB からの要請に基づき、またリソースがあれば、文書を確認し、JCAB が特定した追加要件への適合性を実証するための適切な試験又は評価が完了していることの認証を行う。FAA は JCAB に対し、関連する適合性を宣言する。

- (d) FAA は JCAB に対し、騒音並びに排出燃料及び排出ガスの要件への適合性を実証するために使用された同等の方法を具体的に特定する。JCAB は、航空法施行規則附属書 2、3 及び 4 に適合すること及び同等の手順に対する FAA の承認を確認し受入れる。
- (e) JCAB からの書面による要求があれば、FAA は申請者との会議を設定し、騒音並びに排出燃料及び排出ガスの承認に対する特定の詳細について検討し、また、FAA を通じて提出された申請者からの文書及び適合性の記述の確認による JCAB の追加の要件について議論する。
- (f) 日本国の耐空証明の取得を希望するもので、JCAB による型式証明がされていないモデルの最初の機体を製造する者又は輸出する者は、3.6.2.1 項の要件に適合していることを示さなければならない。

3.7 騒音及び排出物に影響する型式設計 (TC/TA/STC) の変更

型式設計の変更のための騒音及び排出物の要件

- 3.7.1 型式設計の変更がメジャーかマイナーかに関わらず、いかなる騒音又は排出物の変更であっても、追加の適合性の実証が必要である。米国連邦規則 14 の 21.93(b)及び(c)項又は航空法第 13 条の下で、騒音又は排出物の変更の認定を行う場合、認証当局は 3.7 項の手順に従わなければならない。
- 3.7.2 航空機の騒音レベルの上昇並びに燃料排出又は排気の増加を伴いうる型式設計変更について、その変更が騒音又は排出物に係る変更とされるか否かを決定するために、認証当局に対し技術的な裏付けが提供されなければならない。このような型式設計変更は、以下を含むがこれらに限られない。
 - 3.7.2.1 航空機の性能特性（例えば、抗力、重量、揚力、出力、回転数など）に影響するもの。
 - 3.7.2.2 外部に放出する騒音発生源の追加又は変更（例えば、APU の作動、胴体の膨張、翼の延長、リギングの変更、脚又は胴体の空洞など）及び／又は
 - 3.7.2.3 発動機、ナセル、プロペラ又はローターシステムの変更。
- 3.7.3 騒音又は排出物の承認レベルに影響を与える可能性のない型式設計の変更については、技術的な補足は要求されない。

3.8 JCAB の TA/SA に対する FAA の設計承認レターのための設計承認手順

3.8.1 FAA の TSO 設計承認レター (LODA) に関する申請手続き

- 3.8.1.1 TSO 部品に対する FAA の設計承認レター (LODA) の申請は、最低限の性能基準が FAA TSO に公表された種類のものについてのみ提出できる。
- 3.8.1.2 申請者は、3.8.1.3 項にリストされたすべての該当する技術的データを含む申請書類一式を JCAB に送付しなければならない。
- 3.8.1.3 JCAB は、申請書類一式に以下の情報が含まれることを確認する。
 - (a) TSO 性能基準に規定されている、TSO 部品に関する適切な取付け、性能、操作及び整備に関連するすべての必要なデータ／文書
 - (b) 該当する場合、FAA の承認のために、FAA の TSO 基準及び実証データから逸脱することに関する要求又は逸脱の識別及び FAA による承認の証拠;
 - (c) 申請者からの、FAA の TSO 性能基準に適合することの宣言
 - (d) 装備品及び部品等が検査され、試験が行われ、FAA の該当する TSO に合致することが確認されたことを示す、JCAB による証明の宣言
 - (e) 装備品及び部品等が、米国の登録航空機又は米国製品への取り付けのために米国に輸入されることの証拠。提出された証拠は、プロジェクトが迅速に作業されるために、申請時に有効でなければならない
- 3.8.1.4 JCAB が、JCAB の経験が限定されている TSO の性能基準に対する認証の申請を転送する場合、JCAB は FAA にその旨を通知し、FAA は追加の技術的評価を行うことを選択できる。
- 3.8.1.5 FAA LODA の連絡先：
 - (a) Los Angeles ACO オフィス (AIR-790)
- 3.8.1.6 FAA は JCAB に対し、申請を受領したことを 10 執務日以内に通知する。FAA は、申請を確認し、欠落している情報があれば、30 執務日以内に要求する。

3.8.2 FAA TSO 設計承認レター (LODA) の発行

- 3.8.2.1 以下の後、FAA は LODA を発行する。
 - (a) 3.8.1.3 項で特定されたすべてのものの受領
 - (b) FAA の TSO の性能基準に指定されたデータ／文書の確認の実施

(c) FAA の TSO 標準への準拠を証明する必要があるとして JCAB と FAA が決定したその他の特定の技術データの受領と確認。及び

(d) FAA の TSO に対する提案されたすべての逸脱に対する承認

3.8.2.2 FAA は LODA を申請者に送付し、JCAB にその発行を通知する。

3.8.3 設計承認保有者による TSO LODA の変更手順

3.8.3.1 TSO LODA のマイナーな変更は、3.3.3 項の手順に従って JCAB によって承認されたものとみなされる。

3.8.3.2 TSO LODA へのメジャーな変更は、3.8.1 項の手順に従って新しい LODA アプリケーションとして処理される。

3.9 JCAB による非 TSO 機能の受入れ

3.9.1 JCAB は、以下の場合、追加の認証をせずに、現行又は提案された装備品に組み込まれた非 TSO 機能に関するデータを受入れる。

3.9.1.1 装備品に含まれる非 TSO 機能は、TSO 機能に干渉しないこと、及び TSO 基準に適合する能力に干渉しないことが証明されている。

3.9.1.2 装備品と共に提供される非 TSO 機能に関連するデータは、承認しようとする当局により処理される有効なものである。

3.9.1.3 非 TSO 機能は FAA の TSO システムの承認保有者の品質管理制度のもとでカバーされる。

3.9.2 非 TSO 機能のデータの受入れは、取り付けについての承認を与えるものではない。

3.9.3 証明当局及び認証当局は、TSO の承認を与える前に、製品レベルで非 TSO 機能を評価するための相互の協力及び技術支援を行う。

第IV部 耐空性の継続

4.1 概要

- 4.1.1 シカゴ条約の附属書 8 に従って、設計国は設計又は製品に**関連**する運用中の安全性に関する問題を解決する責任を負う。証明当局は、設計国の当局として、他方の当局に対し、製品又は装備品及び部品等の継続的な運用上の安全性を確保するため、義務的な改修、必要な限定及び／又は検査のために必要な関係する情報を提供する。各当局は、自らの義務的な是正措置を発行する際に証明当局が行った是正措置を審査し、通常受入れる。
- 4.1.2 証明当局は、認証当局からの要請に基づき、製品又は装備品及び部品等の継続的な運用上の安全性のために必要な措置の決定を援助する。認証当局は、登録国の当局として、自身の管轄下にある製品又は装備品及び部品等に対して取られる最終的な措置の決定について、すべての権限を有する。FAA と JCAB は、相違点を解決するように努める。
- 4.1.3 FAA と JCAB は、新たな耐空性の問題を特定し解決を支援するための手段として、継続的な運用上の安全性に関する情報（COS）を共有することの重要性を認識している。FAA と JCAB は、それぞれの COS の監督を支援するために相互の COS データを共有する。
- 4.1.4 一旦設計が認証されると、証明当局は輸入国の領域に登録されている製品の耐空性の継続を確実にするために必要なすべての強制的な耐空性の継続に関する情報（MCAI）を提供する。
- 4.1.5 FAA と JCAB は、FAA 又は JCAB が承認しもう一方が認証した製品の耐空性の継続に関する問題に対する定期的なフィードバックとコミュニケーションのため、特定の連絡先の間でアクティブなコミュニケーションを確保する。この関与の範囲は、製品に関連する耐空性の継続の活動を反映する。
- 4.1.6 4.1.1 項から 4.1.5 項に規定された原則と手順は、認証当局が登録国としての COS 責任を果たすために十分であるべきである。しかしながら、COS に関する懸念の解決を支援する必要がある場合、認証当局は、設計データと適合性の結果を含む証明当局からの情報を求める裁量権を持つ。

4.2 故障、機能不全及び欠陥（FM&D）並びに運用中の障害に関する報告書（SDR）

- 4.2.1 FAA と JCAB は、証明当局である製品並びに装備品及び部品等について、次の任務を実行する。
- 4.2.1.1 FM&D 報告書/SDR 及び事故／インシデントの追跡
- 4.2.1.2 FM&D 報告書/SDR 及び事故／インシデントの評価
- 4.2.1.3 すべての安全でない状態の疑いに関する調査及び解決。及び
- 4.2.1.4 すべての既知の安全でない状態及び必要な是正措置の他の当局への勧告（4.3 項参照）

- 4.2.1.5 要請に基づいて、他の当局に次のものを提供すること
 - (a) FM&D 報告書/SDR 及び事故／インシデント
 - (b) FM&D 報告書/SDR 及び事故／インシデントの調査の状況
 - (c) FM&D/SDR の調査結果と結論の概要
- 4.2.1.6 自国に登録された製品の安全性に関する問題について他の当局が提起した問題を解決するために合理的な努力を払うこと
- 4.2.2 FAA と JCAB は、登録国の当局として、次の任務を**実行**する。
 - 4.2.2.1 安全でない状態である可能性があると思われる FM&D/SDR 及び事故／インシデントについて、証明当局に助言すること。
 - 4.2.2.2 安全でない状態及びその発生に関する調査において、証明当局を支援すること、及び
 - 4.2.2.3 FM&D/SDR 及び事故／インシデントに対する認証当局による調査結果により、その是正措置を義務化することが決定した場合には、証明当局に助言すること。
- 4.2.3 輸入された製品、装備品及び部品等に対する安全勧告、運用中の障害に関する報告書、事故又はインシデントの調査に関連する COS の問題については、登録国の当局は、証明当局に対し調査を通知した後、設計承認保有者に対し直接情報を要求することができる。
- 4.2.4 運用中の障害、品質上の逸脱及び未承認の疑いのある部品の調査情報の要請：
 - 4.2.4.1 FAA 又は JCAB の一方が、本実施取決めの下で輸入された製品又は装備品に係る運用中の障害、品質上の逸脱及び未承認の疑いのある部品の調査のための情報を必要とする場合、当該情報の提供要請は適当な当局に対して行われる必要がある。輸出当局は、当該要請を受けた後、要請された情報を適時に提供することを確保する。
 - 4.2.4.2 FAA 及び JCAB は、互いの質問に対応し、及び適時の連絡がなされることを確保するために個別の担当者を設定する。
 - 4.2.4.3 FAA 又は JCAB は、適切な担当者とすぐに連絡が取れない場合、製造者に対して直接情報提供を要求することができる。その場合、この行為について（他の当局に）直ちに通知される。該当する場合は、FAA 又は JCAB のいずれかは、その監督する製造者が要求された情報を確かに直ちに提供できるよう支援する。
- 4.2.5 米国と日本国からの FM&D/SDR は、付録 A に記載されているアドレスから入手できる。

4.3 安全でない状態及び耐空性改善通報

- 4.3.1 FAA（米国連邦規則 14 Part 39 の下で）及び JCAB（JCAB サーキュラー No.3-003 の下で）は、自身が証明当局となる製品、装備品及び部品等並びに設計変更に関して次の任務を**実行**する。
- 4.3.1.1 安全でない状態が製品、装備品及び部品等に生じており、及び同じ型式設計を有する製品、装備品及び部品等に生じている又は生じる可能性があるとして当局が認める場合には耐空性改善通報（AD/TCD）を発行すること。これは、自身に航空機用発動機、プロペラ又は部品若しくは装備品が取り付けられ、及びその取り付けが安全でない状態を引き起こす製品を含む。
- 4.3.1.2 耐空性改善通報（MCAI）のサポートとして、相手側の当局に対して以下の情報を提供すること（承認保有者から直接提供する場合を含む。）。
- (a) 必要な是正措置を行うための手順を提供するサービス情報
 - (b) 部品が入手可能かどうかに関する記述
 - (c) 是正措置に必要な概算の労働時間と部品の費用
- 4.3.1.3 過去に発行した耐空性改善通報（AD/TCD）が安全でない状態を完全に是正するために不完全又は不十分であると認められる場合には、耐空性改善通報の改正版又は代替版を発行すること。
- 4.3.1.4 認証当局に対し、AD/TCD の発行の時にその写しを Appendix A に記載された宛先に提供することにより、安全でない状態及び必要な是正措置を適時に通報すること。さらに、証明当局は、認証当局からの要請に基づき、適当な場合には、MCAI で参照されているすべての関連するサービス・ブレイクの写し及びその他の補足文書を、FAA 又は JCAB の適切なフォーカルポイントに転送する。
- 4.3.1.5 緊急の耐空性情報の場合、他の当局が直ちに通報されるように特別な取扱いを確保すること。
- 4.3.1.6 認証当局が自らの AD/TCD の発行に際してとるべき適切な措置を定めるに当たり、助言及び援助を与えること。
- 4.3.1.7 認証当局によってアクセス可能な AD/TCD のウェブベースのデータベースを維持すること。
- 4.3.2 FAA と JCAB は、安全でない状態の認定に関して意見が一致しない場合があり、一方的な AD/TCD を発行することを提案する場合があることを認識する。そのような場合には、認証当局は一方的な AD/TCD を発行する前に証明当局と協議する。

4.3.3 FAA と JCAB は、認証当局として、証明し、承認し又はその他受入れた製品、装備品及び部品等のすべての安全でない状態に対処するための類似の MCAI の発行の必要性について決定するに当たって、証明当局による MCAI の発行に早急に対応する。

4.3.4 FAA と JCAB は、証明当局として、マニュアルの変更、証明上の整備要件の変更を含む、運用限界、使用限界又はその他の耐空性上の限界に影響するすべての変更に関する情報を共有する。これらの変更は、航空機の継続した運用上の安全性を確保するため、認証当局に直ちに送付される。FAA と JCAB は、寿命限界の短縮を安全でない状態として扱い、それに応じて AD/TCD を発行することができる。FAA と JCAB は、安全でないと判断された場合には、他の制限変更のために AD/TCD を発行することがある。

4.4 耐空性指令（AD/TCD）への代替方法／遵守手段（AMOC）

4.4.1 証明当局は、自身が設計国である製品に対する既存の AD/TCD に一般に適用可能な AMOC を発行する場合には、認証当局にその決定を通報する。

4.4.2 要請により、証明当局は AMOC の受入れの可否を決定するために十分な情報を認証当局に提供する。この情報に基づいて、認証当局は自身の国のオペレータに対し、AMOC の承認を発行する責任を有する。

4.4.3 必要により、既存の AD/TCD に一般に適用可能な AMOC であって、証明当局が SoD である製品の設計承認保有者に発行したものは、認証当局に対して、自国の登録機に対する類似の AMOC の発行の検討のために提供される。

4.4.4 認証当局からの要請により、証明当局は、自身が設計国である製品に対して発行した AD/TCD に対する特定の AMOC リクエストが受入れ可能であるかの認証当局の判断を支援する。

第V部 設計承認の管理

5.1 概要

このセクションでは、設計承認の譲渡、放棄、失効、停止、終了又は撤回の手順について説明する。

5.2 TC/TA 及び STC の譲渡

証明書の譲渡に関する規制要件は、米国と日本国で同等である。米国と日本国の規制では、FAA/JCAB に通知することにより TC/TA/STC の譲渡が可能になる。両当局による早期の調整が推奨される。

FAA と JCAB は、申請者が米国と日本国の TC/TA/STC と影響を受ける運航中の機材の両方に責任を負う場合に限り、TC/TA/STC の移管を管理する。以下の項で、TC/TA/STC の譲渡時に従うべき手順を説明する。

注：本セクションにおいて TA は、発動機及びプロペラに対するものに限定される。

5.2.1 設計国の変更を伴う TC/TA/STC の譲渡

- 5.2.1.1 シカゴ条約の付属書 8 による設計国の責任の移転について両当局によって確認されなければならない。
- 5.2.1.2 現在の TC/TA/STC 保有者とその当局及び提案された TC/TA/STC 保有者とその当局との間の早期の調整が不可欠である。譲渡当局は、譲渡の提案及び現在の製品の状況に関する情報を含め、受領当局に通知する。技術文書を含む TC/TA/STC の譲渡に関するすべての情報は、英語で記載する。
- 5.2.1.3 TC/TA/STC 保有者の所有権が変更されたことが、受領当局の国内の新しい保有者に通知されると、移管当局の責任事務所は、付録 A に記載されている受領当局の責任オフィスに通知する。譲渡過程全般を通じて、各当局の責任を明確にするための取決めが策定される場合がある。
- 5.2.1.4 譲渡当局は、本実施取決めの範囲内において、TC、TA 及び STC の ICAO の設計国としての責任を受領当局に譲渡する。受領当局は、認定要件を満たしていないモデルや設計変更に対して ICAO の設計国としての機能を引き受けることはない。
- 5.2.1.5 受領当局が対応する TC/TA/STC をまだ持っていない場合、新しい保有者は新たな TC/TA/STC を当局に申請する必要がある。譲渡当局は、受領当局の該当する認証要件の適合を示し、受領当局の TC/TA/STC の承認を確立するための支援を行う。これには、製品が新しい設計国（受領当局）の認定要件を満たしていることの宣言を提出することが含まれる。受入れられると、受領当局は、TC/TA/STC を発行する。

- 5.2.1.6 受領当局がすでに対応する TC/TA を有しているが、TC/TA に譲渡されるすべてのモデルが含まれていない場合、譲渡当局は、要求されれば、該当する認定要件を満たしていることを示し、追加モデルを受け入れるための支援を行う。この支援には、モデルが新しい設計国（受領当局）の認定要件を満たしているという宣言を提出することが含まれる。受入れられると、受領当局は、TC/TA にモデルを追加する。
- 5.2.1.7 STC の場合、受領当局によって発行される STC の適用には、受領当局によってすでに TC/TA が承認されたモデルのみが含まれる。
- 5.2.1.8 受領当局が、必要なデータが新しい所有者に譲渡されたことを確認し、新しい所有者が設計承認保有者として要求される責任を果たすことができることが確認された時点で、TC/TA/STC に関する ICAO 設計国の責任の受領当局への譲渡が完了したものとする。
- 5.2.1.9 承認保有者が要求した場合、譲渡当局は、受領当局が TC/TA/STC を発行した後、認証による TC/TA/STC を発行する。
- 5.2.1.10 もし新しい設計国の TC/TA が譲渡当局の元の TC/TA の一部のモデルしかカバーしていない場合で、新しい保有者がこれらの追加モデルの承認を申請しない場合、現保有者はこれらの追加のモデルに対するデータを継続して保有し、譲渡当局がこれらの追加モデルに対する設計国の責任を継続的に果たすことができる。
- 5.2.2 譲渡又は相互に確認された日付の後、受領当局は設計国としての機能を実行する際に、影響を受ける製品のシカゴ条約附属書 8 の要件を遵守する。TC/TA/STC については、受領当局は、上述した適用されるすべての手順が完了した場合に、譲渡当局及び影響を受けるすべての ICAO 締約国（すなわち登録国）に対し設計国の責任の変更を通知し、新しい TC/TA/STC 保有者を特定する。
- 5.2.3 設計国を変更しない TC 及び STC の譲渡
- 5.2.3.1 設計国の変更がない場合、証明当局は、認証当局によって認証された TC/TA/STC が証明当局の国の新しい設計承認保有者に正常に移管されたことを、認証当局に通知する。
- 5.2.3.2 証明当局は、新たな保有者が設計承認保有者に割り当てられた規制責任を果たす能力を確認する宣言を認証当局に提出する。証明当局は、新しい所有者への認証による TC/TA/STC の再発行を容易にするため、認証当局を支援する。
- 5.2.3.3 認証当局は、審査が完了したら、新たな設計承認保有者名義で TC/TA/STC を発行し、その旨を証明当局に通知する。

5.2.4 TC/TA/STC の第三国への譲渡

TC/TA/STC が第三国に譲渡される場合、証明当局は譲渡前に認証当局に通知し、必要に応じて認証当局に必要なすべての技術援助を行う。このような譲渡を処理する前に、早期の協力が重要である。

5.3 TC/TA 又は STC の放棄

5.3.1 証明書所有者が FAA 又は JCAB によって発行された TC/TA/STC を放棄することを選択した場合、FAA 又は JCAB は、直ちに、他の当局に対し、付録 A に記載された住所にその旨を書面で通知する。

5.3.2 FAA と JCAB は、証明当局として、次のような時まで、製品の耐空性の継続を確保するために必要なすべての措置を講じる。

5.3.2.1 放棄された TC/TA/STC は、第三者又は旧所有者に再発行することができないため、製品の新しい TC/TA/STC は、新規申請によりすべての TC/TA 過程の一部として発行される。又は、

5.3.2.2 FAA 又は JCAB は、TC/TA/STC を終了する。終了前に、FAA 又は JCAB は、保留中のアクションについて他の当局に通知する。

5.4 TC/TA 又は STC の失効又は停止

5.4.1 証明当局として、製造された製品の TC/TA 又は STC を、当局が取り消し又は停止した場合、その当局は直ちに他の者に通知する。認証当局は、通知を受けた場合、措置が必要かどうかを判断するために調査を実施する。何らかの原因による取り消し又は一時停止であって、認証当局が証明当局の承認行為に同意した場合、認証当局は TC/TA 又は STC の失効又は停止を開始する。

5.4.2 若しくは、認証当局は、管轄内の機体の継続的な運用上の安全性をサポートするための十分な情報があれば、耐空性の継続に関する責任を引き受けることを決定することができる。この場合、証明当局は要求された型式設計データを入手して認証当局に提供する。最終的な証明に関する対応の決定権は、認証当局にある。

5.4.3 耐空性の継続に係る責任が当局に過度の負担を引き起こす場合、いずれの当局もその TC/TA 又は STC を取り消すことができる。

5.4.4 もしいずれかの当局が証明当局として、製造された製品の TC/TA 又は STV を取り消す場合、その当局はもう一方の当局に対し直ちに通知する。

5.5 終了

5.5.1 一方の当局が設計承認を終了した場合、その情報はケースバイケースで FAA と JCAB の間で伝達される。

5.6 TSO 設計承認の放棄又は撤回

5.6.1 放棄

FAA TSOA 保有者、FAA LODA 保有者又は JCAB TA/SA 保有者が、それぞれ FAA 又は JCAB が発行した TSOA、LODA 若しくは TA/SA の承認を放棄することを選択した場合、FAA 又は JCAB は直ちにその旨を書面により相手方に通知する。証明当局は、認可が正式に証明当局によって取り下げられるまで、危険な状態が特定されたときに認証当局に通知する。

5.6.2 撤回

TSO の承認又は TA/SA が撤回された場合、FAA 又は JCAB は直ちにその旨を書面により相手に通知する。安全でない状態が確認されたとき、証明当局は認証当局に通知する。TSO 承認又は TA/SA が非適合により撤回された場合、証明当局は、すべての不適合に対する是正処置を調査し、認証当局に是正措置を通知する。証明当局は依然として、その当局の下で製造された TSO 又は TA/SA 製品の耐空性の継続について責任を負う。

第VI部 製造及び監視活動

6.1 製造品質制度

6.1.1 米国又は日本国で製造された、及び本実施取決めの規定の元で交換されたすべての製品、装備品及び部品等は、承認された設計に適合し、完成した製品、装備品及び部品等が安全な運用が可能な状態であることを確保するように、承認された製造品質制度に従って製造されなければならない。

6.1.2 製造承認保有者の監視

6.1.2.1 FAA と JCAB は、製造国の当局として、各当局の適用規則、方針、慣行、基準及び／又は手順に従って、製造承認保持者とそのサプライヤーの規制監視を実施する。計画的評価又は監査を実施し、製造承認保有者が承認された製造品質制度に引き続き適合した状態にあること、製造された製品、装備品及び部品等が承認された設計に完全に適合し、安全な運用が可能な状態であることを確認する。製造国の当局は、すべての欠陥の是正を検証しなければならない。

6.1.2.2 FAA の製造承認保有者及びサプライヤーの監視プログラムは FAA Order 8120.23、製造承認保有者の証明書管理に記載されている。

6.1.2.3 JCAB の製造承認保有者及びサプライヤーの監視プログラムは、JCAB サーキュラー2-001 及び 2-002 に記載されている。

6.2 製造承認の拡張

6.2.1 製造国の当局として、FAA と JCAB は相手の国又は第三国の製造現場と施設を含める製造承認の拡張を認可することができる。製造国の当局は、引き続きこれらの製造現場及び施設の監視並びに監督に責任を負う。したがって当局は、すべての調査及び監視を完遂するための法的な又は領域的な管轄権を持たない第三国に所在する製造現場及び施設に対する製造承認の拡張を認可することはできない。

6.2.2 製造国の各当局は、他の当局の管轄内にある製造承認保有者の業務の監視及び監督の責任を有する。第VIII部の規定により、通常の監視及び監督は、FAA 又は JCAB が、相手国の代理として行うことができる。

6.2.3 製造国のいずれかの当局は、製造承認が与えられ又は拡張されたときに、第三国の民間航空局（CAA）からの規制監視及び監督機能の支援を求めることができる。これは、FAA 又は JCAB と第三国の民間航空局（CAA）との間で技術援助のための二国間取決めが成立した場合にのみ行うべきである。

6.3 ライセンス協定に基づく製造承認

- 6.3.1 当局は、取引関係により、一方の当局の承認を受けて設計された製品、装備品及び部品等のデータのライセンス供与を受け、もう一方の当局の承認の下で製造される場合があることを認識している。このような場合、両当局はシカゴ条約附属書 8 の説明責任を確実にするために、協力して規制上の責任を定める取決めに策定する。このような取決めは、設計国及び製造国の責任について規定し、本実施取決めの第IX部に従って文書化される。
- 6.3.2 製品、装備品及び部品等については、いずれかの当局は、もう一方の当局の国内又は第三国の設計承認保有者との間のライセンス協定（設計データを使用する権利のライセンシング）を介して得られた設計データに基づいて、それぞれの国において、その製品、装備品及び部品等を製造するための製造承認を与えることができる。この場合、製造承認を行う当局は、認証された型式承認を有し、かつ、各々の製品が承認された設計データに適合することを確認するための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確保する。手順は、製造承認保有者が設計に取り入れたすべての変更が承認されることを確保するものでなければならない。この設計変更は、自身を管轄する当局から承認を受ける設計承認保有者が確立された手順を用いて提出する。本実施取決めの対象となるライセンス協定に基づく製造承認は、マネージメントプランを必要とする。本実施取決めの対象でないものについては、第IX部「スペシャルアレンジメント及びマネージメントプラン」に従って、スペシャルアレンジメント及びマネージメントプランが必要になる場合がある。
- 6.3.3 型式証明（TC）／型式承認（TA）／製造証明（PC）が分割される場合、FAA と JCAB は以下の手順に従う。
- 6.3.3.1 申請者が、両当局に通知する。
- 6.3.3.2 両当局は連絡しあい、要求が適切であることを確認する。
- 6.3.3.3 製造国は製造証明（PC）を発行する。
- 6.3.3.4 証明当局は、TCDS/TADS を更新し、認証当局は TCDS/TADS を更新し、新たな製造承認を追加する。
- 6.3.3.5 両当局はマネージメントプランを締結する。

6.4 サプライヤーの監視 - 国外での製造（製造国）

- 6.4.1 製造国の当局は、規制の監視及び監督のプログラムに、国外にある人員／サプライヤーに対する監視の方法を含めなければならない。この監視と監督は、国内のサプライヤーのためのプログラムと同等でなければならない。この監視活動は、承認された設計への適合性を判断する上で、また、製品が型式承認製品への取り付けに安全であるかどうかを当局が判断する上での助けとなるものである。

- 6.4.2 製造国の各当局は、他の国の管轄区域にある製造承認保有者のサプライヤーの監視と監督の責任を有する。日常の監視及び監督については、第Ⅳ部の規定に基づきもう一方の当局が行うこともあり得る。
- 6.4.3 いずれかの当局は、もう一方の当局の国にある施設のために、規制のための監視を行うことをもう一方の当局に要求することができる。支援当局は、独自の方針、慣行、手順又は要求する当局の手続を使用することができる。この支援の詳細は、マネージメントプランに文書化される。
- 6.4.4 製造国の当局は、サプライヤーが所在する第三国の民間航空局（CAA）に規制のための監視及び監督の支援を求めることができる。これは、FAA 又は JCAB と第三国の民間航空局（CAA）との間で、この目的のための合意／取決めが正式に決定されている場合にのみ行うことができる。
- 6.4.5 サプライヤー又はサプライヤーが所在する国の当局が、製造承認保有者を管轄する当局が監視活動を行うためにサプライヤーの施設にアクセスすることを拒否した場合は、製造承認保有者はそのサプライヤーを使用しないことがあり得る。サプライヤーが所在する国が、製造承認保有者を管轄する当局の入国を拒否する場合も、製造承認保有者はそのサプライヤーを使用しないことがあり得る。

6.5 多国籍コンソーシアム

- 6.5.1 米国又は日本国のいずれかの製品又は装備品及び部品等の設計及び製造のために、多国籍企業体に対して承認が発行される場合がある。これらの多国籍企業共同体は、規制上の責任の目的で、1つの設計国と1つの製造国を明確に指定する。最終製品で使用される部品を製造する承認保有者には、国内及び国外のサプライヤーが存在する場合がある。
- 6.5.2 FAA と JCAB は引き続き国内の設計・製造承認保有者の規制上の監視及び監督を行い、また、部品サプライヤーの監視と監督に力点を置かなければならない。各当局は、多国籍企業共同体のサプライヤーが承認された設計に適合し、安全な運用が可能な状態である部品を生産することを保証するために、監督監視及び監督プログラムを使用する。

第VII部 輸出耐空証明承認手続き

7.1 概要

- 7.1.1 輸出耐空証明は、完成した航空機に対して、FAA と JCAB から発行される。Authorized Release Certificate (Airworthiness Approval Tag)、又はそれと同等のもの (JCAB 告示第 135 号 (1981 年) 様式 1) は、航空機用発動機、プロペラ、装備品及び部品等に対して、FAA と JCAB から発行される。
- 7.1.2 輸入に関する FAA の要件及び手順は、米国連邦規則 14 Part 21, FAA Order 8130.2 及び Advisory Circular (AC) 21-23 に規定されている。輸入に関する JCAB の要件及び手順は JCAB サーキュラー 1-001 に規定されている。
- 7.1.3 輸出耐空性承認書の発給に関する FAA の要件は、14CFR Part 21、FAA Order 8130.2、FAA Order 8130.21 及び Advisory Circular 21-2 に規定されている。輸出証明書の発給に関する JCAB の要件は、JCAB サーキュラー 1-014 に記載されている。

7.2 設計承認のある新規又は中古の航空機の輸出

- 7.2.1 本実施取決めの 7.6 項に規定されている場合を除き、2.2.2 項に規定されているとおり、その航空機の耐空性の継続をサポートする型式証明保有者が存在する場合に限り、輸入当局は新規及び中古の航空機（第三国で設計又は製造された製品を含むが、その国が FAA と JCAB の両方の国との間で同じ製品に対する相互協定／取決めに締結している場合に限る）に対する輸出耐空証明書を受入れる。ただし、輸出当局がそれぞれの航空機を以下の点を承認している場合に限る。
 - 7.2.1.1 輸入当局が承認した型式設計に適合すること。（すべての該当する STC を含む。）
 - 7.2.1.2 最終的な作動点検を行っていること。
 - 7.2.1.3 安全な運用が可能な状態であること。（輸入当局の関係する AD/TCD に適合することを含む。）
 - 7.2.1.4 通報された、輸入当局が定める 7.8 項のすべての追加的な要件を満たすこと。
 - 7.2.1.5 中古の航空機に対する追加要件：
 - (a) 運用期間全体にわたり、承認された手順及び方法を用いて、承認されたメンテナンスプログラムの要件に沿って適切に整備され、航空日誌や整備記録によって証明されていること。及び
 - (b) すべてのオーバーホール、大変更及び大修理が承認されたデータに従って行われたことを証明する記録を保有すること。

- 7.2.2 輸出当局の耐空証明を持った米国又は日本国に輸入される各航空機は、輸出耐空証明を備え、それには次のコメントと同等の情報を含むこと：「この証明書が対象とする（航空機のモデルとシリアルナンバーを記入）は、IA の型式証明書番号（TC 番号及び TCDS、改正番号を記入）の下で承認された型式設計に適合し、及び安全な運用が可能な状態であることを認める。」及びその他 TCDS に定める明確化のための文言。特定の条件の下では、輸入当局が、中古の航空機に対する輸出耐空証明書は必要ないと判断することがある。
- 7.2.3 米国又は日本国が設計国である中古の航空機が第三国から米国又は日本国に輸入される場合、FAA 又は JCAB は、設計国の当局として、もう一方の当局からの要求により、製造者から出荷された時の当該航空機の形態に関する情報の入手を援助する。設計国当局は、要求により、彼らが承認した機体へのその後の取り付けに関する情報も提供する。
- 7.2.4 米国又は日本国で製造された中古の民間航空機がいずれかの国において任意の時期に軍用に使用されていた場合、輸出当局は輸入当局と調整し、そのような航空機を受入れるかどうかを決定する。
- 7.2.5 元の設計国に輸出（返還）される中古の航空機を受入れ
- 7.2.5.1 7.2.1 項の条件を満足する場合には、いずれの当局も元の設計国に輸出（返還）される中古の航空機に対する輸出耐空証明書を受入れる。
- 7.2.5.2 輸出当局が中古の航空機が上記の基準に適合するか否かを判定する立場にない場合には、輸入当局にその旨通知する。
- 7.2.6 第三国が設計国である中古の航空機を受入れ
- 7.2.6.1 輸入当局は、第三国が設計国である中古の航空機に対する輸出当局の輸出耐空証明書を受入れる。
- 7.2.6.2 日本国から米国又は米国から日本国に輸入される中古の航空機の場合、7.2.1 項の基準に適合しなければならない。
- 7.2.6.3 輸出当局が中古の航空機が上記の基準に適合するか否かを判定する立場にない場合には、輸入当局にその旨通知する。

7.3 米国又は日本国に輸出される、新規又はリビルトされた航空機用発動機及び新規のプロペラ

- 7.3.1 7.7 項に規定される場合を除き、輸入当局は、米国又は日本国に輸入される 2.2.3 項に規定された新規又はリビルトされた航空機用発動機又は新規のプロペラを承認する輸出当局の Authorized Release Certificate 又は同等のものを受入れる。
- 7.3.1.1 輸入当局の TCDS/TADS に規定されている輸入当局が承認した型式設計及び輸入当局が受入れた追加の STC に適合すること。
- 7.3.1.2 最終的な作動点検を行っていること。

- 7.3.1.3 安全な運用が可能な状態であること。（輸入当局の関係する AD/TCD に適合することを含む。）
- 7.3.1.4 輸入当局が定める 7.8 項のすべての追加的な要件を満たすこと。
- 7.3.1.5 米国から日本国に輸出されるリビルトされた航空機用発動機については、製造承認保有者によりリビルトされた航空機用発動機で、新品からの合計使用時間が航空機用発動機の技術記録と添付された **Authorized Release Certificate** 又は同等のものの両方に特定されている。
- 7.3.2 輸出される新規の航空機用発動機とプロペラは、それぞれ輸入当局により承認された設計データを特定する **Authorized Release Certificate** 又は同等のものを備える。
- 7.3.3 新規の航空機用発動機及びプロペラについては、**Authorized Release Certificate** 又は同等のものに、次の声明と同等の情報が含まれること。「この証明書が対象とする〔航空機用発動機又はプロペラのモデル及びシリアルナンバーを記入〕は、輸入当局の TC/TA 番号〔型式証明/承認の番号、改正番号及び日付を記入〕の下で承認された型式設計に適合し、安全な運用が可能な状態であることが認められ、及び最終的な作動点検が行われている。」及びその他輸入当局の TCDS/TADS が定める明確化のための文言。

7.4 TSO 又は TA/SA 装備品及び部品等

第Ⅲ章に詳述されている TSO 又は TA/SA 装備品及び部品等の規定の下で、輸出当局がその装備品及び部品等を承認した場合に限り、輸入当局は輸出当局の **Authorized Release Certificate** 又はそれと同等のものを受入れる。

- 7.4.1 輸出当局の TSO 又は TA/SA 設計承認（該当する場合には、すべての受け入れられた非 TSO 機能（3.9 項参照）を含む。）に適合すること。
- 7.4.2 輸出当局のすべての関係する AD/TCD に適合すること、及び
- 7.4.3 通報された、輸入当局が定める 7.8 項のすべての追加的な要件を満たすこと。

7.5 改修及び交換部品

- 7.5.1 輸入国に輸出される各部品は、輸出当局の **Authorized Release Certificate** 又は同等のものを備える。輸入当局は、輸出当局が **Authorized Release Certificate** 又は同等のものを発行することにより、2.2.3 項で特定されている改修及び交換部品がそれぞれ次の条件に合致することを証明する場合にのみ、当該部品に関する輸出当局の **Authorized Release Certificate** 又は同等のものを受入れる。

- 7.5.1.1 輸入当局の設計承認が与えられた製品又は装備品への取付けに適切なものであること。

7.5.1.2 関係する FAA 又は JCAB の承認設計データに適合し、安全な運用が可能な状態であること、及び

7.5.1.3 通報された、輸入当局が定める 7.8 項のすべての追加的な要件を満たすこと。

7.5.2 部品が Direct Ship Authorization の元で出荷された場合、添付される輸出当局の Authorized Release Certificate 又は同等の書類には、責任ある製造者／製造承認保有者が直接出荷を許可したことを示す必要がある。この表示は、サプライヤの場所から部品を直接出荷するためのサプライヤへの承認を示すもので、Authorized Release Certificate 又は同等のものへの補足的な“備考”に記入する。

7.6 輸出耐空証明書の例外の調整

7.6.1 輸出当局は、輸入当局が承認した型式設計に対する不適合が輸出を承認する書類に注記される場合、輸出耐空証明書を発行する前に輸入当局に対して通報する。この通報は、耐空証明書に対する航空機の適格性に関するすべての問題の解決に寄与する。

7.6.1.1 FAA：新規の航空機の場合、この通報は、付録 A に記載されている責任のある FAA 事務所に送付する必要がある。中古の航空機の場合、この通知は、www.faa.gov でオンラインで入手できる責任のある FAA フライトスタンダード地区事務所 (FSDO) に送付する必要がある。

7.6.1.2 JCAB：新規及び中古の航空機の場合、この通報は、付録 A に詳述される安全部航空機安全課に送付する必要がある。

7.6.2 すべての場合において、輸出当局が輸出耐空証明書を発行する前に、例外の受入れに関する輸入当局からの書面が必要である。当該書面の写しは、輸出のための書類に含まれる。

7.7 Authorized Release Certificate に関する例外の調整

7.7.1 輸出当局は、輸入当局が承認した設計に対する不適合が Authorized Release Certificate の“備考”欄に注記される場合、航空機用発動機、プロペラ又は TSO、TA/SA 若しくは PMA 製品に Authorized Release Certificate を発行する前に輸入当局に対して通報する。この通報は、航空機用発動機、プロペラ又は TSO、TA/SA 若しくは PMA 製品の取付けの適格性に関するすべての問題の解決に寄与する。

7.7.2 この通報は、付録 A に詳述される FAA の責任のある MIO 又は JCAB の安全部航空機安全課に通知されなければならない。すべての場合において、輸出当局が Authorized Release Certificate を発行する前に、受入れに関する輸入当局からの書面が必要である。当該書面の写しは、輸出のための書類に含まれる。

7.8 輸入製品、装備品及び部品等の追加的な要件

以下は、米国又は日本国の登録航空機に使用するために、製品、装備品及び部品等を米国又は日本国に輸入する場合に、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。

7.8.1 識別及び表示

航空機、航空機用発動機、プロペラ及び装備品は、米国登録機については適用可能な 14CFR Part-45 に従って、日本国の登録航空機については JCAB の航空法施行規則第 141 条に従って、また、航空機用発動機及びプロペラについては JCAB サーキュラー 1-004、第 1 部第 2 章第 7 条に従って、識別されなければならない。識別板には、製造者の法的名称又は型式設計の承認データに記載されいるとおりに記載されなければならない。

7.8.2 耐空性を継続するための指示書 (ICA)

耐空性限界の章が規定される ICA 及びメンテナンスマニュアルは、14CFR セクション 21.50 及び JCAB サーキュラー 1-001 に規定されているとおり、型式設計保有者により提供されなければならない。

7.8.3 飛行規程 (AFM)、操作用のプラカード及び表示、重量及び重心位置に関する報告書並びに装置のリスト

各航空機には、すべての関係する補則を含む、承認された AFM が添付されていなければならない。航空機は、また、適切な操作用のプラカード及び表示、現在の重量及び重心位置に関する報告書及び搭載されている装置のリストを備えなければならない。

7.8.4 航空日誌及び整備記録

各航空機（航空機用発動機、プロペラ又は装備品及び部品等を含む）には、米国登録航空機の場合は米国連邦規則 14, セクション 91.417、日本国登録航空機の場合は JCAB サーキュラー 1-001 に規定されているものと同等のログブック及び整備記録が添付されなければならない。中古の航空機の場合、整備記録には、米国登録航空機の場合は米国連邦規則 14 セクション 21.183 (d)に規定されているとおり及び日本国の登録航空機の場合は JCAB Circular 1-001、に規定されているとおり、100 時間点検又はそれと同等の検査が行われたことが記録されていなければならない。

第VIII部 当局間の技術支援

8.1 概要

8.1.1 要求及び相互の同意がある場合、また、リソースが許す場合に限り、FAA と JCAB は、米国又は日本国において重要な活動が行われる際に互いに技術的支援を行う。

8.1.2 互いの代理として実施するこれらの証明業務を行うためにすべての努力がなされるべきである。これらの技術支援活動は、要請当局の国外における規制当局としての監視と監督機能に役立つ。これらの技術支援活動を支援しても、要請当局の国外の施設で製造された製品、装備品及び部品等に対する規制管理、環境適合性の証明及び耐空証明に関する責任は免除されない。

8.1.3 FAA と JCAB は、他のスペシャルアレンジメントが制定されていない限り、そのような技術援助を他の機関に提供する際には、自らの方針と手順を使用する。支援の種類には以下のものが含まれるが、これらに限定されるものではない。

8.1.3.1 設計承認の支援

- (a) テストプランの承認
- (b) 試験の立会い
- (c) 適合性検査の実施
- (d) 報告書の審査
- (e) データの取得
- (f) 適合性の確認／決定
- (g) 代理人及び認定組織の活動及び役割の監視及び
- (h) サービス上の不具合の調査の実施

8.1.3.2 承認と監視の支援

- (a) 適合性検査の立会い
- (b) 部品の最初の製品の検査への立会い
- (c) 特殊工程の管理に関する監視
- (d) 製造部品のサンプル検査の実施
- (e) 製造承認の拡張の監視
- (f) 代理人及び認定組織の活動及び役割の監視
- (g) サービス上の不具合の調査の実施及び

- (h) サプライヤーが米国又は日本国の各地での発注及び品質要件を遵守しているかどうかの判断に係る支援を含む、製造品質制度の評価又は監視

8.1.3.3 耐空証明のサポート

- (a) 航空機の耐空証明の受け渡しの支援、及び
- (b) 中古機の元の輸出時の構成の決定

8.1.3.4 技術的訓練

本実施取決めの技術的实施を支援するために必要なその他の支援。

8.2 設計承認における試験立会い

- 8.2.1 FAA 又は JCAB は、もう一方の当局に対し、試験の立会いについて支援を依頼することがある。
- 8.2.2 当局間同士の依頼のみが認められ、FAA と JCAB の両方で制定された特別な手順がない限り、FAA も JCAB も製造者又はサプライヤーからの直接の試験立ち会いの依頼には応じない。試験の立ち会いは、実施する特定の作業について、FAA と JCAB の間で打合せが行われ、同意が得られた後に実施される。書面による試験立ち会いの要請が提出される。
- 8.2.3 委任されない限り、設計承認の申請者の試験方案、試験方法、試験供試体及びハードウェアの構成に関する承認は、設計国の当局の責任の下に残される。試験を実施する前の各試験対象品の適合性の確定は、設計承認の申請者の責任である。
- 8.2.4 試験立ち会い業務については、要請された承認の複雑さと頻度に基づいてマネジメントプランを策定する必要がある。そのような要請を受領した当局の裁量により、該当する場合、これらの活動は、許可された被指名人又は委任された組織に委任することができる。
- 8.2.5 マネジメントプランがない場合、個々の試験立ち会いの要請は、立ち会うべき試験の場所、実施時期及び性質を特定するのに十分なものでなければならない。FAA 又は JCAB は、承認された試験方案を、適切に、試験が計画された日の少なくとも 10 開庁日前までに提供しなければならない。
- 8.2.6 FAA 又は JCAB の試験のセットアップ及び／又は試験立ち会いに関する適合性の確認の要請は、試験が実施される地域の責任を有する適切な FAA 又は JCAB の事務所に送る必要がある。試験立会いの要請は、FAA Form 8120-10 の"Request for Conformity"又は JCAB Form 1-309-1 の"Request for Conformity"により送付され、Form の Special Instruction の項に記載される必要がある。FAA と JCAB の事務所は付録 A に記載されている。

- 8.2.7 依頼当局に代わって試験に立ち会った後、FAA 又は JCAB は、試験の結果及び試験結果について確認した旨を記載した報告書とともに、依頼当局から通知を受けたその他の文書を送付する。これらの報告書及び書類は、ワークプランに記載されたプロジェクトの計画に従って適切な時期に提供されなければならない。

8.3 適合性判定

- 8.3.1 FAA 又は JCAB は、試験の立会い又はその他の行為に関連して特定の適合性判定を要求することができる。その適合性の宣言は、要請した当局の耐空性又は環境基準に対して行われる。
- 8.3.2 FAA 又は JCAB による適合性の宣言は、正式なレターとして（電子的に送付しても良い）要請した FAA 又は JCAB の事務所に届けられる。

8.4 設計承認における適合性の証明

- 8.4.1 証明当局は型式承認申請者の部品のサプライヤーが所在する国の当局に対して、適合性証明の提供を要請することができる。
- 8.4.2 当局間同士の依頼のみが認められ、FAA と JCAB の間で特別な手順が設定されていない限り、当局は申請者、製造者、サプライヤー又は代理人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、サプライヤーが所在する国の耐空性当局から試験立会の同意が得られた後にのみ、証明が実施される。適合証明に関する依頼は原型部品／製造前部品に限られ、組立後、最終製品への装備の前では製造者又はその当局により検査することができない複雑なものに限られる。適合証明については、その証明の複雑さに応じてマネジメントプランの策定が必要になる場合がある。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しても良い。
- 8.4.3 FAA の適合証明に関する依頼は、すべての項目に記入された FAA Form 8120-10「適合証明の依頼」を付録 A に記載されている JCAB の住所に送付することにより行う。JCAB の適合証明書の依頼は、すべての項目に記入された JCAB Form 1-309-1 “Request for Conformity”により、付録 A に記載されている FAA の責任のある事務所に送付される。
- 8.4.4 部品が図面を介してタイプ設計に適合しているかどうかの検証、特定のタイプの機器が取付けられていることの確認、試験前の試験セットアップに関する特定の情報を確認するため、適合性検査を依頼することができる。型式設計、試験のセットアップなどに対するすべての逸脱が記録される必要がある。適合性の逸脱は、証明のためのテストデータ／結果に影響しないことを確認するために、当局の技術者、DER 又は認可された代表者によりレビューされ、承認される必要がある。

- 8.4.5 依頼当局に代わってすべての適合検査を実施した後、FAA 又は JCAB は、通知された通り、すべての文書に記入して依頼当局に返却する。サプライヤーが所在する国の耐空性当局は、特定の部品に対する適合証明において、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すべての逸脱事項を記録する。逸脱事項として記載されたすべての不適合は、評価及び処置のために、FAA 又は JCAB に提供されなければならない。FAA 又は JCAB は、FAA Form 8130-3 又は JCAB 航空法施行規則様式 18 が発行される前に、各々の逸脱事項に対する必要な処置について記載された報告書を受け取らなければならない。
- 8.4.6 適合性の証明は耐空性の判定を構成するものではないため、原型部品／製造前部品の適合証明も原型部品／製造前部品の検査も、輸出耐空性承認書と解してはならない。耐空性の判定の責任は、引き続き設計又は製造承認保有者及びその保有者が所在する国の耐空性当局が有する。

8.5 その他の援助又は支援の要請

FAA 又は JCAB は、他の形式の技術支援を要請することができる。それぞれの要請は、人員が許す限り、ケースバイケースで取り扱われる。書面による要請には、行われるべき作業と要請者への報告に関する十分な情報が含まれる必要がある。技術支援が繰り返し発生するか長期間を要するものの場合、スペシャルアレンジメントが必要になることがある。依頼当局に代わって実施したすべての監視とその他の支援が完了した後、FAA 又は JCAB は、通知された通り、すべての文書に記入して依頼当局に返却する。

8.6 耐空証明

航空機を製造現場から直接運航することができるように、標準的な耐空証明書の発行に関する技術的援助を保証する一定のプログラム及び条件が存在することがある。航空機が製造され、輸出当局によって輸出耐空証明書が与えられ、輸入国の登録簿に登録された場合、輸入当局は、耐空証明書の最終的な処理と引き渡しについて、輸出当局の支援を求める場合がある。この場合、輸出当局（EA）と輸入当局（IA）の間でマネジメントプランを作成する必要がある。

8.7 財産的価値を有するデータの保護

両当局は設計承認保有者から提出されたデータが、保有者の知的財産であり、FAA 又は JCAB から漏洩してはならないことを理解している。FAA と JCAB は、設計承認保有者又は他のデータ送信者の書面による同意がない限り、他の当局から入手した機密データを、FAA 又は JCAB の職員以外の者に対し、コピーし、漏洩し、若しくは見せてはならない。設計承認保有者からの書面による同意は、設計国の当局を通して FAA 又は JCAB が入手し、もう一方の当局に提供される。

8.8 情報自由法 (FOIA)及び情報開示請求法に関する請求

- 8.8.1 FAA は、一般国民から米国の米国情報公開法 (FOIA : Freedom of Information Act) (5 U.S.C.552) に基づいて、FAA が所有するかもしれない情報の公開に関する要求を度々受けている。FAA が所有している各記録は、その記録に FOIA 免除が適用されない限り、FOIA の下で開示されなければならない。機密又は特権として扱われる企業秘密及び財政若しくは商業情報は、FOIA から免除される記録の基準の例である。設計承認者のデータには、機密情報である企業秘密やその他の情報が含まれているため、情報の公開が所有者又は他者の競争上の位置を損なう可能性がある。
- 8.8.2 FAA が、日本国に所在する FAA の承認保有者又は申請者の製品、装備品及び部品等について、FOIA に基づく情報公開要求を受け取った場合には、FAA は JCAB に対し、FAA 承認保有者又は申請者に連絡し、5 U.S.C.552 の基準の下で免除対象となるものを決定するための判断を得るための支援を要請する。
- 8.8.3 JCAB が一般国民から、「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」に基づいて情報の公開を要求された場合、JCAB は、免除対象の記録を除き、「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」に基づいて、各記録を公開しなければならない。JCAB は、企業秘密や個人のプライバシーに関する記録を公に開示することはできない。しかしながら、企業秘密や個人のプライバシーを含む記録についても、所有者の同意を得るか、若しくは JCAB が公開しないと公益に大きな影響があると判断した場合には公表することができる。
- 8.8.4 JCAB が「行政機関が保有する情報の公開に関する法律」に基づいて、米国内にある JCAB の認定保有者の製品又は装備品について要求を受けた場合、JCAB は FAA に対し、JCAB 承認保有者又は申請者に連絡し、「行政機関が保有する情報の公開に関する法律」の下で、免除対象となるものを決定するための判断を得るための支援を要請する。

8.9 事故／インシデント及び未承認の疑いのある部品の調査情報の要請

- 8.9.1 FAA 又は JCAB の一方が、本実施取決めの下で輸入された製品又は装備品に係る運用中のインシデント、事故又は未承認の疑いのある部品の調査のための情報を必要とする場合、当該情報の提供要請は適当な当局に対して行われる必要がある。輸出当局は、当該要請を受けた後、要請された情報を適時に提供することを確保する。
- 8.9.2 インシデント／事故の場合、FAA と JCAB は、必要な緊急情報の発信に向けて協力し、設計国のタイムリーな調査と継続した安全性を確保するための作業の策定に協力する。インシデント／事故に続き、緊急の情報提供の要求を受けた場合、FAA 又は JCAB は要求された情報を提供する。FAA と JCAB は、相互の質問に回答し、タイムリーなコミュニケーションを確保するために、個別の担当者確立する。FAA 又は JCAB は、適切な担当者と緊急の連絡ができなかった場合、製造者に対し直接、情報の提供を要求することがで

きる。そのような場合、製造者と直接連絡をとったことを、なるべく早くもう一方の当局に通知する。**FAA** 又は **JCAB** のいずれかは、該当する場合、製造者が要求された情報を迅速に提供できるよう支援する。

第IX部

スペシャルアレンジメント及びマネージメントプラン

9.1 概要

- 9.1.1 本実施取決めに特に記載されていないが、BASA の範囲において緊急又は特別な状況が発生する場合がある。そのような状況が発生した場合、FAA Aircraft Certification Service Division と JCAB 航空機安全課がそれぞれ検討し、状況に対する手順を作成する。この手順は、FAA と JCAB の間で、スペシャルアレンジメントとして設定される。その状況が明らかに特別で、繰返し発生する可能性がほぼない場合、そのスペシャルアレンジメントは期間限定となる。しかしながら、その状況が将来的に繰返し発生する可能性がある場合、FAA と JCAB はその内容を含めるため、本実施取決めに改正する。
- 9.1.2 本実施取決め又は本実施取決めに基づくスペシャルアレンジメントの範囲における業務を実施する上で、技術的手順について詳細な条項と説明が求められる場合、FAA と JCAB はこれらの条項や説明を示すマネージメントプランを制定する。

第X部 当局

- 10.1 本実施取決めは、署名された日から3ヶ月（90暦日）経過した後に有効となり、その日以降に開始される認証プログラムに使用される。本実施取決めは、いずれかの当局によって終了されるまで有効である。
- 10.2 本実施取決めは、2009年4月27日付けBASAの下に位置づけられる2009年4月27日に署名した以前の実施取決めに替わるものである。
- 10.3 FAAとJCABは、本実施取決めの各規定を制定し、正当に権限を受けた代表者がここに署名する。
- 10.4 本実施取決めは、両当局のために両当局間において設定され、米国、日本国又は両当局又はその職員、雇用者、機関又はいかなる他の者に対し、法律上又は手続上、又は衡平法上のいかなる権利、利益も発生させず、発生させることを意図するものでもない。

米国運輸省
連邦航空局

日本国国土交通省
航空局

Title 航空機証明課長

Date _____

Title 航空機安全課長

Date _____

付録 A 住所

本実施取決めで指定された連絡先オフィスは以下のとおり：

FAAのために：

International Division (AIR-40)
Aircraft Certification Service
Federal Aviation Administration
800 Independence Avenue, SW
Washington, DC 20591
U.S.A.

Telephone: 1-202-267-0908

Fax: 1-202-267-1261

E-mail: 9-AWA-AVS-AIR400@faa.gov

JCABのために

Airworthiness Division
Aviation Safety and Security Department
Civil Aviation Bureau
2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku,
Tokyo, 100-8918
Japan

Telephone: 81-3-5253-8735

Fax: 81-3-5253-1661

E-mail: hqt-CAB-GIJ-KKA@gxb.mlit.go.jp

FAA Offices

本実施取決めに關する主要な航空機証明オフィス

耐空性改善通報のための連絡先

Mailing Address

Continued Operational Safety Policy Section
AIR-6D1
P.O. Box 22082
Oklahoma City, OK 73125

Telephone: 1-405-954-4103

Fax: 1-405-954-2209

E-mail: 9-amc-faa-mcai@faa.gov

Office Address

Continued Operational Safety Section
AIR-6D1
ARB, Room 304
6500 MacArthur Boulevard
Oklahoma City, OK, 73125

装備品及び部品等の承認申請のための連絡先

Los Angeles ACO Branch

AIR-790
3960 Paramount Boulevard, Suite 100
Lakewood, CA 90712-4137

Telephone: 1-562-627-5200

Fax: 1-562-627-5210

型式証明 (TC) 申請のための連絡先

適切なFAAの基準オフィスに送付する

STC申請のための連絡先

適切なFAAの基準オフィスに送付する

ポリシー及びイノベーション部門

承認手順部門

AIR-6C0

950 L'Enfant Plaza North, SW
Washington, DC 20024

Telephone: 1-202-385-6348

Fax: 1-202-385-6475

E-mail: 9-AWA-AVS-AIR1600-Coord@faa.gov

発動機及びプロペラの基準部門

AIR-6A0

1200 District Avenue
Burlington, MA 01803

Telephone: 1-781-238-7110

Fax: 1-781-238-7199

すべての航空機用発動機、プロペラ、及び補助動力装置に対する規則及びポリシーの責任

回転翼航空機基準部門

AIR-680

10101 Hillwood Parkway
Fort Worth, TX 76177

Telephone: 1-817-222-5100

Fax: 1-817-222-5959

パワードリフト、ノーマル及び輸送カテゴリーに対する規則及びポリシーの責任

小型航空機基準部門

AIR-690

DOT Building

901 Locust Avenue
Room 301
Kansas City, MO 64106

Telephone: 1-816-329-4100

Fax: 1-816-329-4106

以下に対する規則及びポリシーの責任

1. 重量が5,700Kg (12,500lbs) 以下であって、客席数が9以下の飛行機
2. 重量が8,618Kg (19,000lbs) 以下であって、客席数が19以下のコンピューター機
3. グライダー、飛行船、気球及びVLA

輸送航空機規則部門

AIR-670

2200 South 216th St.
Des Moines, WA 98198

Telephone: 1-425-227-2100

Fax: 1-425-227-1100

すべての輸送カテゴリーの航空機に対する規則及びポリシーの責任

VLAに対する申請は、以下に送付すること：

Chicago ACO Branch

AIR-7C0

2300 East Devon Avenue, Room 107
Des Plaines, IL 60018

Telephone: 1-847-294-7357

Fax: 1-847-294-7834

制度監視部門

New England MIO部門

次の州については: Connecticut, Delaware, Maine, Maryland, Massachusetts, New Ha

mpshire, New Jersey, New York, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont, Virginia, and West Virginia.

AIR-8A0
1200 District Avenue
Burlington, MA 01803

Telephone: 1-781-238-7180
Fax: 1-781-238-7898

Southwest MIO部門

次の州については: Arkansas, Louisiana, New Mexico, Oklahoma, and Texas.

AIR-880
10101 Hillwood Parkway
Fort Worth, TX 76177

Telephone: 1-817-222-5180
Fax: 1-817-222-5136

Central MIO部門

次の州については: Alabama, Alaska, Florida, Georgia, Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Kentucky, Michigan, Minnesota, Mississippi, Missouri, Nebraska, North Carolina, North Dakota, Ohio, South Carolina, South Dakota, Tennessee, and Wisconsin.

AIR-890
DOT Building
901 Locust Avenue, Room 301
Kansas City, MO 64106

Telephone: 1-816-329-4180
Fax: 1-816-329-4157

Northwest MIO部門

次の州については: Arizona, California, Colorado, Hawaii, Idaho, Montana, Nevada, Oregon, Utah, Washington, and Wyoming.

AIR-870

2200 South 216th St.
Des Moines, WA 98198

Telephone: 1-425-227-2108
Fax: 1-425-227-1100

FAA への適合検査の要請

Small Airplanes: 9-ACE-180-FRFC@faa.gov
Rotorcraft: 9-ASW-180-FRFC@faa.gov
Engines & Propellers: 9-ANE-180-FRFC@faa.gov
Transport Airplanes: 9-ANM-108-FRFC@faa.gov

環境に関するポリシー及び規則

Office of Environment and Energy
AEE-1
800 Independence Avenue, SW
Washington, DC 20591

Telephone: 1-202-267-3576
Fax: 1-202-267-5594

FM&D/SDR Reports

米国の FM&D レポート／SDR レポートは、FAA の Mike Monroney Aeronautical Center の Aviation System 部門、AFS-620 で入手できる。

FAA ACO Branches

Anchorage ACO Branch

AIR-770

222 West 7th Avenue, Unit 14, Room 128
Anchorage, AK 99513

Telephone: 1-907-271-2669

Fax: 1-907-271-6365

Boston ACO Branch

AIR-7B0

1200 District Avenue
Burlington, MA 01803

Telephone: 1-781-238-7150

Fax: 1-781-238-7170

Denver ACO Branch

AIR-7D0

Technical Operations Center (TOC)
26805 E. 68th Avenue, Room 214
Denver, CO 80249

Telephone: 1-303-342-1080

Fax: 1-303-342-1088

E-mail: 9-Denver-Aircraft-Cert@faa.gov

DSCO Branch

AIR-7J0

10101 Hillwood Parkway
Fort Worth, TX 76177

Telephone: 1-817-222-5190

Fax: 1-817-222-4960

New York ACO Branch

AIR-7H0

1600 Stewart Avenue, Suite 410
Westbury, NY 11590

Telephone: 1-516-228-7300

Fax: 1-516-794-5531

E-mail: 7-AVS-NYA-ACO@faa.gov

Atlanta ACO Branch

AIR-7A0

107 Charles W. Grant Parkway, Suite 201
Hapeville, GA 30354

Telephone: 1-404-474-5500

Fax: 1-404-474-5606

Chicago ACO Branch

AIR-7C0

2300 East Devon Avenue, Room 107
Des Plaines, IL 60018

Telephone: 1-847-294-7357

Fax: 1-847-294-7834

Engine Certification Office Branch

AIR-7E0

1200 District Avenue
Burlington, MA 01803

Telephone: 1-781-238-7140

Fax: 1-781-238-7199

Fort Worth ACO Branch

AIR-7F0

10101 Hillwood Parkway
Ft. Worth, TX 76177

Telephone: 1-817-222-5140

Fax: 1-817-222-5245

Los Angeles ACO Branch

AIR-790

3960 Paramount Boulevard, Suite 100
Lakewood, CA 90712-4137

Telephone: 1-562-627-5200

Fax: 1-562-627-5210

Wichita ACO Branch

AIR-7K0

1801 Airport Road
Room 100, Mid-Continent Airport
Wichita, KS 67209

Telephone: 1-316-946-4100

Fax: 1-316-946-4107

BASOO Branch

AIR-860

2200 South 216th St.
Des Moines, WA 98198

Telephone: 1-425-917-6561

Fax: 1-425-917-6565

Seattle ACO Branch

AIR-780

2200 South 216th St.
Des Moines, WA 98198

Telephone: 1-425-917-6400

Fax: 1-425-917-6590

E-mail: 9-ANM-SACO-Foreign-Validation@faa.gov

JCAB Offices

本実施取決めの主な連絡先

Contact Point for

JCAB Offices

Airworthiness Division

Aviation Safety and Security Department

Civil Aviation Bureau

2-1-3 Kasumigaseki, Chiyoda-ku, Tokyo, 100-8918, Japan

Telephone: 81-3-5253-8735

Fax: 81-3-5253-1661

FM&D/SDR Reports

日本国の FM&D レポート／SDR レポートは、JCAB サーキュラー6－001 で入手できる。

付録 B

スペシャルアレンジメントのリスト

[reserved]

付録 C 基準対照表

Product	FAA Regulations 14 CFR	JCAB Standards
Aircraft Emissions and Noise	Part 21 section 21.93 (b), (c) Part 34 Fuel venting and exhaust Part 36 Noise	Item (ii) and (iii) under paragraph (4) of CAL Article 10 and Paragraph (2) and (3) of CAR Article 14, and CAR Annexes 2, 3 and 4
Gliders & Powered Gliders	Part 21	AIM Part VI
Powered Lift	Part 21	
Small Airplanes	Part 23	AIM Part II
Very Light Airplanes (Light Sport Aircraft in the U.S.)	Part 21	None
Transport Category Airplanes	Part 25	AIM Part III
Continued Airworthiness and Safety Improvements for Transport Category Airplane	Part 26	AIM Part III-2
Normal Category Rotorcraft	Part 27	AIM Part IV
Transport Category Rotorcraft	Part 29	AIM Part V
Manned Free Balloons	Part 31	None
Aircraft Engines	Part 33	AIM Part VII
Propellers	Part 35	AIM Part VIII
Articles & Parts	Part 21, Subpart O	Paragraph (1) of CAR Article 14, CAR Annex 1, JCAB Circular 1-004
Airships	Part 21	AIM Part IX

FAA の Regulatory & Guidance Library (RGL) には、多くの航空の基準、証明及び安全情報文書が含まれている。:
<http://rgl.faa.gov>

JCAB の基準及びガイダンスマテリアルは: <http://www.asims.mlit.go.jp/>; に、航空法及び航空法施行規則は: <http://www.japaneselawtranslation.go.jp/?re=02>; に、さらに、サーキュラーは: http://www.mlit.go.jp/koku/15_hf_000035.html. から入手可能である。

付録 D 本 IPA により書き換え又は廃止された文書

1. Implementation Procedures for Airworthiness (IPA), dated April 27, 2009
2. Amendment 1 to the Implementation Procedures for Airworthiness, dated July 1, 2013
3. Amendment 2 to the Implementation Procedures for Airworthiness, dated April 13, 2015

付録 E 略語リスト

AC	Advisory Circular
AD	Airworthiness Directive (U.S.). See also “TCD” (Japan).
AEG	Aircraft Evaluation Group
AFM	Aircraft Flight Manual
AFTCB	Areas for Further Technical Confidence Building
AIM	Airworthiness Inspection Manual
AIR-40	Aircraft Certification Service, International Division
AMOC	Alternative Methods/Mean of Compliance
APO	Approved Production Organization
ATC	Additional Technical Condition
BASA	Bilateral Aviation Safety Agreement
CA	Certificating Authority
CAA	Civil Aviation Authority
CAL	Civil Aeronautics Law
CAR	Civil Aeronautics Regulation
CCV	Concurrent Validation
CFR	Code of Federal Regulations
COS	Continued Operational Safety
CS	Certification Specifications
DER	Designated Engineering Representative
EA	Exporting Authority
EASA	European Aviation Safety Agency
FAA	Federal Aviation Administration
FM&D	Failures, Malfunctions and Defects
FOIA	Freedom of Information Act (U.S.)
FSDO	Flight Standards District Office
FTV	Full Technical Validation
IA	Importing Authority
ICA	Instructions for Continued Airworthiness
ICAO	International Civil Aviation Organization
IPA	Implementation Procedures for Airworthiness
JAR	Joint Aviation Requirements
JCAB	Japan Civil Aviation Bureau
LODA	FAA Letter of TSO Design Approval

LTV	Limited Technical Validation
MCAI	Mandatory Continuing Airworthiness Information
MMEL	Master Minimum Equipment List
MP	Management Plan
MOC	Method of Compliance
PM	Project Manager
PMA	Parts Manufacturer Approval
SA	Specification Approval or Special Arrangement
SCV	Sequential Validation
SDR	Service Difficulty Report
SEI	Special Emphasis Item
SIP	Schedule of Implementation Procedures
SoD	State of Design
SoM	State of Manufacture
SoR	State of Registry
SSD	Significant Standards Difference
STC	Supplemental Type Certificate
SV	Streamlined Validation
TA	Type Approval
TADS	Type Approval Data Sheet
TC	Type Certificate
TCD	Equivalent to an “Airworthiness Directive” (Japan)
TCDS	Type Certificate Data Sheet
TSO	Technical Standard Order
U.S.	United States of America
VA	Validating Authority
VLA	Very Light Airplanes