

耐空証明及び環境証明に関する

日本国国土交通省航空局と

欧州連合航空安全庁との間の

技術実施手続

(日本語仮訳)

## 目次

<b>1.</b>	<b>概要.....</b>	<b>1</b>
1.1.	目的及び範囲 .....	1
1.2.	管理 .....	1
1.3.	開始、改訂及び終了、実施取決めの停止並びに技術調査の承認 .....	1
1.4.	TIP の公表 .....	2
1.5.	定義 .....	2
1.6.	権限のある当局の継続的な資格審査 .....	5
1.7.	連絡 .....	6
1.8.	解釈及び紛争解決 .....	6
1.9.	連絡先 .....	6
<b>2.</b>	<b>設計証明書に係る認定の手続 .....</b>	<b>8</b>
2.1.	自動的な受入れ及び認証の過程に関する指針 .....	8
2.2.	設計証明書の自動的な受入れ .....	9
2.3.	設計証明書の認証 .....	9
2.4.	SV 及び関与の水準の原則に基づく 認証の手続 .....	10
<b>3.</b>	<b>継続的な耐空性.....</b>	<b>29</b>
3.1.	概要 .....	29
3.2.	故障、機能不全、欠陥及び運用中の障害 .....	29
3.3.	安全でない状態及び MCAI .....	30
3.4.	AD/TCD への代替遵守手段（AMOC） .....	32
<b>4.</b>	<b>設計証明書の管理 .....</b>	<b>33</b>
4.1.	概要 .....	33
4.2.	TC 及び STC の譲渡 .....	33
4.3.	TC 又は STC の放棄 .....	33
4.4.	TC 又は STC の失効又は停止 .....	33
4.5.	仕様承認又は ETSOA の放棄又は撤回 .....	33
<b>5.</b>	<b>輸出証明書.....</b>	<b>34</b>
5.1.	概要 .....	34
5.2.	輸出証明 .....	34
5.3.	輸出耐空証明書に関する例外の調整 .....	36
5.4.	識別及び表示の要件 .....	36
5.5.	輸入のための追加的な要件 .....	37
5.6.	製造認定書の保有者の評価 .....	37
<b>6.</b>	<b>証明活動に関する技術的な支援及び情報 .....</b>	<b>39</b>
6.1.	概要 .....	39
6.2.	設計承認における試験立会い .....	39
6.3.	適合性認定 .....	39
6.4.	設計承認における適合証明 .....	39
6.5.	その他の援助及び支援の要請 .....	39
6.6.	耐空証明書 .....	39
6.7.	財産的価値を有するデータについての要請及び情報へのアクセス／公文書の情報の公開の取扱い .....	39
6.8.	事故／事態及び認定されていない疑いのある部品の調査情報の要請 .....	39
<b>7.</b>	<b>その他の実施取決め .....</b>	<b>40</b>
<b>8.</b>	<b>当局.....</b>	<b>41</b>
	附属書／付録.....	42

## 1. 概要

この技術実施手続（TIP）は、2020年6月22日にブリュッセルで署名された民間航空の安全に関する欧州連合と日本国との間の協定（以下「協定」という。）の耐空証明及び環境証明に関する附属書一（以下「附属書一」という。）の第六条1の規定に従って作成される。

### 1.1. 目的及び範囲

このTIPは、附属書一第一条1 a)、b)及びc)の事項、すなわち次のものについて、附属書一の実施を容易にするための具体的な手続を定める。

- 耐空証明書及び民間航空製品の監視
- 環境証明書及び民間航空製品の試験
- 設計証明書及び製造証明書並びに設計機関及び製造機関の監視

このTIPは、特に次の事項を取り扱う。

- a) 両締約者の権限のある当局の間の連絡に係る活動のための手続の定義
- b) 附属書一の実施に関連する両締約者の民間航空に関する基準、規則、慣行及び制度の間の相違

### 1.2. 管理

附属書一は、両技術機関の共同議長の下での証明監督理事会（COB）の設置に関する規定を含む。COBは、附属書一第B節に従って自己の手続規則を作成し、及び採択するとともに、このTIPを作成し、採択し、及び改訂することについて責任を負う。

### 1.3. 開始、改訂及び終了、実施取決めの停止並びに技術調査の承認

**1.3.1.** このTIPは、両技術機関の代表者（COBの共同議長）による署名のうち最後のものの日に開始する。このTIPは、いずれかの技術機関により終了されるまで引き続き継続する。

**1.3.2.** このTIPは、COBの決定により改訂することができる。その改訂は、COBの共同議長による署名の日に適用される。

**1.3.3.** いずれの一方の技術機関も、他方の技術機関に対し 60 日前に書面によって通告することにより、この TIP を終了させることができる。ただし、両技術機関の相互の同意によりこの期間が満了する前にその通告が撤回された場合は、この限りでない。

**1.3.4.** この TIP の終了は、権限のある当局若しくは認定機関が交付した証明書又は当該終了の前にこの TIP の下で行われた活動の有効性に影響を及ぼすものではない。

**1.3.5.** 2010 年 12 月 27 日に国土交通省航空局（JCAB）により署名され、かつ、2011 年 2 月 24 日に欧州連合航空安全庁（EASA）により署名された JCAB と EASA との間の実施取決めは、この TIP の開始の後は TIP により代替される。

**1.3.6.** 実施取決めの代替は、技術機関が交付した証明書又は当該実施取決めの事項の下で行われた活動の有効性に影響を及ぼすものではない。

**1.3.7.** 両技術機関は、実施取決めの条件の下で両技術機関が開始した民間航空製品に関する現に行われている認証活動であって、いまだ完了していないものについては、当該認証活動を終了するとともに、それまでになされた全ての技術的作業については、適切に認定するものとする。更なる活動については、この TIP の条件の下で実施するものとする。両技術機関は、これらの措置が関連する設計証明書の交付に関して計画された期間に影響を与えないことを確保する。

## **1.4. TIP の公表**

両技術機関は、それぞれの公の出版物において、この TIP 及びその後の全ての改訂を公表する。

## **1.5. 定義**

この TIP の適用上、

1. 認定機関とは、協定の適用範囲に関連する権利を行使することについていずれかの締約者の権限のある当局によって認定された法人をいう。
2. 出荷許可証明書（以下「ARC」という。）とは、新造の民間航空製品（航空機を除く。）が、輸出締約者が認定した設計に適合し、かつ、安全な運用が

可能な状態である旨の承認の形式として、輸出締約者の権限のある当局又は認定機関が交付する証明書をいう。

3. 証明書とは、民間航空製品、機関又は法人若しくは自然人が締約者の法令に定める関係する要件に適合する旨の適合性に関する承認の形式として交付する認定書、免状その他の文書をいう。
4. 証明当局（CA）とは、輸出締約者の技術機関であって、国際民間航空条約（以下「シカゴ条約」という。）の第八附属書に定める設計国の責任を遂行する当局の資格において民間航空製品に対する設計証明書を交付するものをいう。
5. 民間航空製品とは、民間航空機、航空機用発動機若しくは航空機用プロペラ又はこれらに装備された若しくは装備される部分組立品、装備品、部品若しくは構成品をいう。
6. 権限のある当局とは、協定の目的のため、締約者が次の任務の遂行のために指定する民間航空の安全について責任を負う政府機関をいう。
  - (i) 自己の監督の対象となる民間航空製品、機関、設備、運用及びサービスの当該締約者の法令及び運用規則に定める関係する要件についての適合性を評価すること。
  - (ii) 自己の監督の対象となる民間航空製品、機関、設備、運用及びサービスの(ii)に規定する要件についての継続的な適合性に関する監視を行うこと。
  - (iii) 自己の監督の対象となる民間航空製品、機関、設備、運用及びサービスの(ii)に規定する要件についての適合性を確保するために執行活動を行うこと。
7. 設計証明書とは、民間航空製品の設計又は設計の変更が締約者の法令及び運用規則に定める耐空性に関する要件及び該当する場合には環境保護に関する要件（特に、騒音、燃料の排出又は排出ガスに関するもの）に適合する旨の承認の形式として、当該締約者の技術機関又は認定機関が交付する証明書をいう。
8. 設計に関連する運用上の要件とは、設計上の特徴、運用に関連する民間航空製品の設計上のデータ又は民間航空製品の整備に影響を与える運用上の要件であって、当該民間航空製品が特定の種類の運用について適格性を有するた

めのものをいい、同様の環境保護に関する要件を含む。

9. 輸出とは、民間航空製品が一方の締約者の民間航空の安全に関する規制上の制度から他方の締約者の当該制度に向けて出荷される過程をいう。
10. 輸出耐空証明書とは、航空機が、輸入締約者が通報する耐空性及び環境保護に関する関係する要件に適合する旨の承認の形式として、輸出締約者の権限のある当局（中古の航空機については、当該航空機の輸出が行われる登録国の権限のある当局）が交付する証明書をいう。
11. 輸出締約者とは、その民間航空の安全に関する規制上の制度から民間航空製品の輸出が行われる締約者をいう。
12. 適合性認定とは、試験、検査、資格審査、認定、監視その他の活動の結果として、締約者の法令に定める関係する要件についての適合性を決定することをいう。
13. 輸入とは、一方の締約者の民間航空の安全に関する規制上の制度から輸出された民間航空製品が他方の締約者の当該制度に持ち込まれる過程をいう。
14. 輸入締約者とは、その民間航空の安全に関する規制上の制度に民間航空製品の輸入が行われる締約者をいう。
15. 大変更とは、型式設計の全ての変更（「小変更」を除く。）をいう。
16. 小変更とは、型式設計の変更であって、質量、均衡、構造上の強度、信頼性、運用上の特徴、騒音、燃料の排出、排出ガスその他民間航空製品の耐空性に影響を与える特徴に著しい影響を及ぼさないものをいう。
17. 運用上の適合性データ（OSD）とは、欧州連合の民間航空の安全に関する規制上の制度による規制の下にある航空機型式のうち特定のものに関する型式別の運用上の状態を裏付け、及び許容するための所要のデータの一式をいう。運用上の適合性データは、航空機に対する型式証明書（TC）の申請者又は保有者によって設計されなければならない、また、TCの一部でなければならない。欧州連合の民間航空の安全に関する規制上の制度の下では、当該航空機型式のうち特定のものに適用されるところに従い、TC又は限定TCの最初の申請は、OSDの認定に係る申請を含まなければならない、又はその後に当該申請によって補足されなければならない。

18. 締約国とは、協定の締約国をいう。
19. 製造認定書とは、製造者が、特定の民間航空製品を製造するための関係する要件であって締約者の法令及び運用規則に定めるものに適合する旨の承認の形式として、当該締約者の権限のある当局が当該製造者に交付する証明書をいう。
20. 単独の製造認定書とは、民間航空製品の製造者に交付される製造認定書であって、当該製造者と提携する事業体に対して製造認定書の対象を拡大するものでないものをいう。
21. 設計国（SoD）とは、型式設計及び民間航空製品の継続的な耐空性について責任を負う機関を管轄する国をいう。
22. 製造国（SoM）とは、航空機、発動機又はプロペラの最終組立について責任を負う機関を管轄する国をいう。
23. 登録国（SoR）とは、航空機が登録されている国をいう。
24. 技術機関とは、日本国については JCAB 又はその後継機関を、欧州連合については EASA 又はその後継機関をいう。JCAB 及び EASA は、協定に定義する権限のある当局である場合においても、該当するときは、この TIP において「技術機関」という。
25. 認証当局（VA）とは、輸入締約者の技術機関であって、CA 又は認定機関が交付する設計証明書を附属書一に定めるところに従って自動的に受け入れ、又は認証するものをいう。
26. 認証ワークプラン（VWP）とは、VA の関与の水準の概要を記載し、及び文書化した認証のために用いられる文書をいう。

#### 1.6. 権限のある当局の継続的な資格審査

今後作成予定

## 1.7. 連絡

### 連絡における言語

この TIP の下で権限のある当局の間又は申請者と権限のある当局との間で交換されるデータ及び文書は英語によるものとする。

VA は、認証の過程において、証明適合性データの一部を求めないことがある。そのため、関連する文書については、英語で利用可能である必要はない。

両技術機関は、追加の例外を個別に決定することができる。

今後作成予定

## 1.8. 解釈及び紛争解決

今後作成予定

## 1.9. 連絡先

### EASA

#### 郵送先住所

European Union Aviation Safety Agency  
Postfach 10 12 53  
D-50452 Köln  
Germany

#### 所在地

European Union Aviation Safety Agency  
Konrad-Adenauer-Ufer 3;  
D-50668 Köln  
Germany

#### このTIPの実施に関するEASAの連絡先

Certification Strategy & International Validation Section (CT5)  
European Union Aviation Safety Agency  
Postfach 10 12 53  
D-50452 Köln  
Germany



## 申請に関するEASAの連絡先

### 電子メールアドレス

- TCs: tc@easa.europa.eu
- STCs: stc@easa.europa.eu
- 大変更／主要な修理設計: MajorChange-MajorRepair@easa.europa.eu

## 耐空性に関する命令（AD）に関するEASAの連絡先

- ads@easa.europa.eu

## JCAB

### 郵送先住所及び所在地（このTIPの実施に関する連絡先）

100-8918

日本国東京都千代田区霞が関2-1-3

航空局航空機安全課

### 申請に関するJCABの連絡先

- hqt-cab-gij-kka@gxb.mlit.go.jp

### TCDに関するJCABの連絡先

- hqt-ad\_jcab@gxb.mlit.go.jp

## 2. 設計証明書に係る認定の手続

### 2.1. 自動的な受入れ及び認証の過程に関する指針

2.1.1. 以下の指針は、いずれかの技術機関が CA として交付した又は交付の過程にある設計証明書について適用する。

2.1.2. 附属書一第 10 条及び第 13 条に定めるところにより、特定の設計証明書は自動的に受け入れられ、他のものは認証の対象となる。

- a) 自動的な受入れの対象となる設計証明書については、附属書一の第 13 条に含まれる規定が適用される。
- b) 認証の対象となる設計証明書について、認証の過程は、実行可能な限りにおいて、他方の技術機関が CA として行った技術的な評価、試験、検査及び適合性の証明に基づくこととする。そのため、VA は、CA と比較して低減された関与の水準により、認証された設計証明書を交付する。

2.1.3. 自動的な受入れ及び認証のいずれの場合においても、それぞれの証明監督制度についての信用及び信頼に重点が置かれる。

#### 2.1.4. 認証への関与の原則

認証の過程における VA の関与の水準は、附属書一第 12 条に定義され、次の事項に妥当な考慮を払うものとする。

- (a) 他方の締約者の権限のある当局の CA としての経験及び実績。そのため、CA として経験を積み重ねるほど、VA はそれに基づき認証の活動を実施することができる。
- (b) VA が類似の製品の区分に関する CA との過去の認証の実施において得た全般的な直接の経験
- (c) 認証する設計の複雑性
- (d) 申請者の VA との間の実績及び経験
- (e) 附属書一第 28 条及び第 29 条に定める初回及び継続的な資格要件の評価の結果。評価の結果を通じて VA の CA に対する継続的な信頼が向上すればするほ

ど、VA は CA を信頼して関与の水準を低減することとなる。

## **2.2. 設計証明書の自動的な受入れ**

両技術機関は、特定の設計証明書は自動的な受入れの便益を受けることができることを結論付ける。VAは、CAが交付した証明書を自己が交付する設計証明書と同等のものとして、これに相当する証明書を交付することなく受け入れる。そのため、附属書一第13条第2項、第3項及び第4項に定める設計証明書については、認証に係る申請は求められない。

## **2.3. 設計証明書の認証**

両技術機関は、2.2に定める自動的な受入れの適格性を有さない設計証明書については、2つの手法を策定した。

- － 簡素化した認証（以下「SV」という。）
- － 関与の水準の原則に基づく認証

これらの手法は、リスクベースで、かつ、類似の民間航空製品に関する過去の証明及び運用経験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り影響を受けるものとする。

### **2.3.1. 適合性を示す行為に認証当局が関与しない技術的な精通に限定される SV**

この認証手法は、2.4.3 に従って実施され、かつ、原則として、附属書一第 10 条第 2 項に定める設計証明書並びに両技術機関が個別に決定を行う場合にはこの TIP の 2.3.2.の c)に定める設計証明書に適用される。

### **2.3.2. 関与の水準の原則に基づく認証**

この認証手法は 2.4.4 に従って実施され、及び次のものに適用される。

- a) 欧州連合が CA として交付する型式証明書
- b) 日本国が CA として交付する TC 並びに航空機用発動機及び航空機用プロペラに対する型式認定書 (TA)

- c) 日本国が CA として交付する民間航空製品（航空機用発動機及び航空機用プロペラを除く。）に対する型式認定書、追加型式証明書（STC）並びに大変更、主要な修理及び仕様の認定書

## **2.4. SV 及び関与の水準の原則に基づく認証の手続**

過程は、VAに対する申請（設計がVAの証明の基準（以下「証明基準」という。）に適合する旨のCAによる声明を含む。）により開始し、VAの設計証明書の交付をもって終了する。ただし、申請から認定の間は、適用された過程により異なる。

### **2.4.1. 申請の過程**

#### **2.4.1.1. CA の申請についての責任**

民間航空製品に対する設計証明書の認証に係る申請は、CAを通じてVAに対して行う。認証に係る申請を受領した場合、CAは、次のことを行う。

- a) 民間航空製品又は設計変更が協定の対象であることを確保すること。
- b) CA が民間航空製品若しくは設計変更に対して設計証明書を交付していること又は申請が CA に対してなされていることを確保すること。
- c) 2.3.1 又は 2.3.2 に従って申請者による認証に関する分類を確認すること。
- d) 2.4.1.2 に従って VA に送付するデータ一式の完全性を確認すること。

#### **2.4.1.2. データ一式**

データ一式は、申請者が1.9の「連絡先」に掲げる適当なVAの事務所に提出する。CAは、当該データ一式が十分な情報を含んでいることを確認する。

注釈：一部のプロジェクトでは、データ一式のいくつかの要素は、申請の時点では提出可能でない可能性がある。そのため、そのようなプロジェクトに関するデータの一式には、申請の時点で既知の全ての情報が含まれる。これは認証の過程の開始を阻害するものではなく、欠落している情報はプロジェクト中に提出可能となった時点でVAに提供される。

認証に係るデータ一式は、次のものを含む。

(a) 次に定める製品の説明

(1) TC又はTA（航空機用発動機及び航空機用プロペラに対するものに限る。）の場合、JCABに対する申請については航空法施行規則第17条及び第14条の2、EASAに対する申請についてはPart. 21.A.15に定義されている記述データとし、及び次のものとする。

(i) AD及びTCDを含むCAの関係する継続的な耐空性に関する義務的通知（MCAI）の一覧表及びMCAI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認証のために提示された型式設計に組み込まれている旨の声明

(ii) CAが認定した説明書及び継続的な耐空性のための指示書（ICA）の写し

注釈：TCDは日本国の規制上の制度の下におけるADと同等のものである。

(2) STCを含む設計変更の場合、変更の概要並びに変更される製品の製造者及びモデルとし、影響を受ける場合は、次の写しを含む。

(i) ICAの耐空性限界の章（ALS）の変更

(ii) 飛行規程を含む他の運用限界の変更

(iii) EASAによる認証についてはOSDの変更、JCABによる認証については原運用許容基準（MMEL）の変更

VAは、更新された情報を提供し、VAの制度により要求される必要な義務的な耐空性に関する活動を実施し、又は運用上の導入を支援するため乗組員の訓練の要件に対処することができることを確保するため、そのような変更を認識する。VAは、2.4.2に定める時間的枠組みの中で、そのような責任を果たすために必要とする追加の情報を要請する。

(b) CAに対する申請の日

(c) CAが2.3.1又は2.3.2に従って認証の分類を決定した旨の声明

(d) CAの設計証明書が交付される基礎となった証明基準を特定するTC/TA、TCDS/TADS、TCDSN及びSTCの写し。CAは、TCDS/TADSが得られない場合において、CAの証明基準を定義する文書を提出する。

CAは、また、CAの証明基準を策定するために用いた基準となる日を提供する。

(e) 製品が次のいずれかに適合することが示されたことをCAが証明する旨の適合性の宣言

(1) 関係する耐空性、騒音、燃料の排出及び排出物に関するVAの要件又は

(2) 耐空性に関するCAの要件、耐空性に関するVAの要件と同等の水準の安全性を定めるためにVAが定める重要な基準の相違（SSD）、特別な条件、同等の水準の安全性の認定（JCABの場合）又は同等安全性の認定（EASAの場合）及び適用除外（JCABの場合）又は逸脱（EASAの場合）、並びに騒音、燃料の排出及び排出物に関するCAの要件及びVAの関係する基準に定められた騒音、燃料の排出及び排出物に関する要件と同等の要件を定めるためにVAが定める他の要件

#### **2.4.2. VAによるデーター式の確認及び審査**

- a) VAは、データー式を審査し、及び当該データー式を受領した後20執務日以内に欠落した情報を要請する。
- b) VAは、該当する場合には、正しいVAの証明基準が参照されていることの検証を含め、CAの適合性の宣言が完全であることを確保する。
- c) 申請者が提出した後20執務日を超えてもVAが確認を行わず、また、意見を述べなかったデーター式は、完全なものであり、かつ、VAによって受け入れられたものとみなす。

#### **2.4.3. SVの過程**

**2.4.3.1.** SVの過程は、認証する設計証明書に対するVAの技術的な精通に限定される。

VAは適合性を示す行為に関与しない。技術的な精通が完了した場合には、当該過程は、

2.4.3.6に定めるところにより、VAが対応するCAの設計証明書及びCAからVAへの適合

性の宣言に基づいて認証された設計証明書を交付するために必要な行政手続に限定される。

**2.4.3.2.** SVの過程を用いるプロジェクトは逐次プロジェクトとしてのみ管理され、CAは、自己の証明プログラムを完了した後、2.4.3.6に定めるところにより適合性の宣言をVAに提供する準備が整った時点で、申請書をVAに提出する。

**2.4.3.3.** VAに対して十分な技術的な精通を提供するため、

- i. 2.4.1.2に定めるデータ一式は、詳細な説明資料及び／又は報告書とともに技術的な精通のための文書一式により補足される。
- ii. このことに代えて、データ一式において提供される変更の説明は、技術的な精通の目的が果たされることを確保するために十分に徹底的なものである。
- iii. SVの過程における技術的な精通は、複雑なプロジェクトについてVAとCAが確認した場合を除くほか、提供された文書の机上審査とし、2.4.4.7.に定める特定の会合を必要としない。

**2.4.3.4.** SVの過程における技術的な精通は、認証する認定を理解することのみを目的とする。VAは、技術的な精通において、申請者が用いた一般的な適合性の手法を理解することに焦点を合わせる。

変更に関するそれぞれの設計分野は、構造、主要かつ重要な、新規の及び新規性を有する技術等を強調して、VAのチームに提示する。そのため、説明資料は、次のものに関する詳細な情報を含むものとする。

- a) 提案された設計の概要、予定される運用上の用途の概要及び該当する場合には、過去に認定された製品との関係の概要
- b) CAの証明基準及びVAの証明基準の案（相違に関する分析を含む。）
- c) 新規性を有する設計上の特徴、既存の技術の新規性を有する適用又は製品の通常のものでない用途
- d) 安全でない状態が発生しうることが経験により示されている設計上の特徴

- e) CA が発行した全ての適用除外／逸脱、特別な条件及び同等の水準の安全性の認定／同等安全性の認定
- f) 既存の基準に対する新規の解釈の案又は適合性証明方法（MoC）

#### **2.4.3.5. 技術的な精通の時期及び関係する証明基準の確認**

- a) VA は、完全な申請を受領した後 20 執務日以内に、又は該当する場合には、必要な特定の会合が終了した後 20 執務日以内に技術的な精通を完了するとともに、同時にその旨 CA に対して通報する。
- b) VA は、この 20 執務日の審査の期間において、CA に対して、VA の証明基準の案において欠落した情報を通知する。この場合において、該当する場合には、CA は VA の証明基準に対する適合性の宣言を更新する。

**2.4.3.6.** 技術的な精通が完了した場合には、VA は、CA の設計証明書及び自己の証明基準に対する CA の適合性の宣言に基づいて認証された設計証明書を交付し、及びデーター式の一部として提供され、かつ、CA が認定した説明書を受け入れることを含め、CA から提供されたデータを認める。

VA は、技術的な精通が完了した後 15 執務日以内に、認証された設計証明書を交付するとともに、同時にその旨 CA に対して通報する。



#### 2.4.4. 関与の水準の原則に基づく認証の過程

VAは、2.3.1に定める分類のプロジェクトについて、認証された設計証明書の交付を補助するために関与の水準の原則に基づく認証の過程を実施する。

**2.4.4.1.** 関与の水準の原則に基づく認証の過程の目的は、VA が証明基準を策定し、及び関与の水準の原則に基づいて認定の審査を行うために十分な情報を VA に提供することである。

**2.4.4.2.** VA は、技術的な認証の過程を申請の審査に限定し、その後直接設計証明書の交付に進むことを選択することができる。この場合において、2.4.4.5.に示す途中の手順は要求されない。

**2.4.4.3.** 関与の水準の原則に基づく認証の過程は、逐次認証又は同時認証として実施することができる。

- a) 逐次認証においては、申請者が VA による認証を要請する前に、CA が証明を完了しているか、又は証明の過程において十分に進んでいるものとする。この場合において、CA の証明基準及び MoC は、CA が策定し、及び認定しているものとする。

VAの要件はCAによる証明において考慮されなかった可能性があることから、これらの要件に適合するため、逐次プログラムにおいては、型式設計の変更、修正された運用限界又は新規の若しくは修正された証明試験若しくは分析が要求されることがある。

- b) 同時認証においては、申請者は、CA の認定及び VA の認定を同時に又は概ね同時に取得することを目的として、CA による証明と同時に VA による製品の認証を要請する。同時プログラムの利益は次のとおりである。

(1) 同時プログラムは、設計開発及び最初の適合性の証明において、VAの特有の要件が取り扱われることを許容する。

(2) 同時プログラムは、CA及びVAの証明基準及びMoCの共同の作成の機会を提供する。当該同時プログラムは、更に、共同で確認された解決策が迅速に利用可能でない分野の早期特定を提供する。

- c) 同時認証は、次のいずれか又は全ての任意的な規定を用いることができる。

- (i) 作業共有

作業共有プログラムは、VAがVA及びCAの両者を代表して適合性認定を行うことができるものとする。作業共有は、証明活動がVAの地理的領域内で発生している場合、又はCAの資源が限られているため、VAの資源を活用してプロジェクトを進めることが有効な場合に有効である。作業の共有は、単一の問題に限定することができ、又はプロジェクト全体で大規模に用いることができ、及び確認されれば、型式証明活動の後までプログラムの期間を通じて継続することができる。そのような作業共有の取決めはプロジェクトにおいて文書化され、並びにCA、VA及び申請者によって確認される。

(ii) 共通の適合性見解書（IP）及び証明審査項目（CRI）

CA及びVAは、プログラムの証明要件を策定するため、いずれの当局がCAであるかに応じて、共通のIP又はCRIを共同で作成し、及び認定する。共通のIP／CRIは、単一の問題に限定することができ、又はプロジェクト全体で大規模に用いることができる。

(iii) 単一の証明基準

CA及びVAは、日本国と欧州連合の両者の規制上の要件を満たす単一の証明基準を共同で作成することを選択することができる。

#### 2.4.4.4. 関与の水準の原則に基づく認証に関するプロジェクトのフェーズの説明

- a) 次の表は、関与の水準の原則に基づく証明書の認証のためのプロジェクトのフェーズを示すものである。当該フェーズは、CA と VA との間で確認された場合には、認証する製品の複雑性の水準に応じて、適用し、及び簡素化し、又は組み合わせることができる。

プロジェクトのフェーズ	目的	開始	終了
フェーズ 1	一般的な精通	VAによる申請の確認	VA のチームの設置
フェーズ 2	技術的な精通及びVAの証明基準の策定	第 1 回目の技術的な精通のための会合（必要な場合）	VAの証明基準の策定
フェーズ 3	VA の関与の決定	フェーズ 2 の完了	最初の認証項目 (VI)の完了及び当該VIについて

プロジェクトのフェーズ	目的	開始	終了
			ての適合性認定に関してなされた決定
フェーズ 4	適合性の検証	第 1 回目の適合性認定活動	VA による設計証明書の交付

- b) 確定されたスケジュールにできるだけ近づけるように CA 及び VA とともに適当な措置をとるために CA 及び VA の合意を追求することを目的として、認証フェーズ全体にわたる現実的な期間を提案することは申請者の責任となる。
- c) VA のチームにおける特定の技術的専門チームは、当該専門チームの構成員の作業の進捗状況に応じて認証プロジェクトの異なるフェーズにある場合がある。いかなる技術的専門チームも、それほど進んでいない他の技術的専門チームの認証に係る作業を待つために作業を遅延させる必要はない。
- d) 技術的な認証の過程の開始は、2.4.1 及び 2.4.2 に定める申請及び申請の確認の手順に従うこととする。

#### 2.4.4.5. 一般的な精通（フェーズ 1）

一般的な精通の目的は、製品、使用する主な技術及び通常と異なる特性の概要（VA が計画を承認し、及びプロジェクトチームを設置することを可能とするプロジェクトのスケジュールの概要を含む。）を提供することである。

フェーズ 1 の重要な要素は、一般的な精通のための会合である。申請者は、当該会合において、既知のプロジェクトの概要を VA に提示し、及び既知の設計について VA を精通させる。

その説明は、VA が適当な技術的専門チーム、VA のチームの規模及び当該チームのための指針を策定するために十分な情報を提供するものとする。このことは、次の会合の効果を最大化する。会合は、通常 2 日以内に終了することが期待される。

過去に認証された設計からの変更が説明を必要とするものでないことを VA が確認した場合、一般的な精通のための会合は要求されない場合がある。

フェーズ 1 は、VA のチームの設置をもって終了する。

#### 2.4.4.6. 技術的な精通（フェーズ 2）

- a) このフェーズの目的は、VA の最初の型式証明基準を定義し、及び決定することを可能にするため、プロジェクトの詳細な技術的情報を VA のチームに提供することである。

当該目的は、申請者が VA に対して設計の十分に詳細な説明を提供し、及び CA の証明基準が VA に対して十分に提示された場合にのみ、十分に果たされる。これは、特に、1 回又は複数回の技術的な精通のための会合において実施される。

- b) 申請者は、VA のプロジェクト証明管理者（PCM）と調整し、及び CA と協議して、この／これらの会合の議題を作成し、及び必要な措置（適当な説明資料その他会合の良好な実施に必要な文書の準備に関連する詳細事項を含む。）を調整する。
- c) 技術的な精通のための会合は、特に、技術的な聴取の場を召集するためのリソースが、認証される設計の規模及び複雑性に経済的に不均衡となる可能性がある場合、最新の連絡手段（電話会合及びビデオ会合を含む。）を使用して開催することができる。
- d) CA 及び VA の PCM は、技術的な精通のための会合が全ての関係者に適した日付で計画され、及び全ての関係者から十分に知識を有する代表者が参加することを確保する。

CA は、設計の証明に関する完全な知識を持っていることを考慮し、精通のための会合に出席することが期待される。

- e) 申請者は、該当する場合は CA からの支援を受けて、VA に対して、次のものを提示する。
  - (1) 提案された設計の概要、予定される運用上の用途の概要及び該当する場合には、過去に認定された製品との関係の概要
  - (2) CA の証明基準及び VA の証明基準の案（相違に関する分析を含む。）
  - (3) 新規性を有する設計上の特徴、既存の技術の新規性を有する適用又は製品の通常のものでない用途

(4) 経験により安全でない状態が発生する可能性があることが示されている設計上の特徴

(5) CA が発行した全ての適用除外／逸脱、特別な条件及び同等の水準の安全性の認定／同等安全性の認定

(6) 既存の基準に対する新規の解釈の案又は MoC

f) 同時認証プロジェクトについては、CA は、上記の要素に加えて、CA 及び VA の両者の要件に対する適合性認定のために VA に委任することができる領域を特定することができる。VA は、例えば、CA の制度内で利用可能でない特定の専門知識又は資源を有する場合は、適合性認定を行うことが求められる場合がある。他のありうる例としては、供給者が VA の監督の下で規制される事業体である場合である。

g) VA による精通のための飛行は、同時認証プロジェクトにおいては飛行用の航空機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。

精通のための飛行は、一般的に全ての新しい TC プログラムで実施される。精通のための飛行は、また、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。

精通のための飛行は、CA によって実施される適合性認定を繰り返すために使用しない。精通のための飛行は、次の目的を有する。

- (i) 技術的な精通の過程において、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に関する問題を CA が解決するために特定すること
- (ii) VA の飛行試験の担当者に対して、MMEL 及び特別な飛行特性に関する訓練要件を作成するためにその航空機に関する十分な精通を提供すること
- (iii) VA において登録される航空機の継続的な運用安全性を裏付けるために必要な型式設計について VA を精通させること

精通のための飛行は、上記の目的の達成を容易にするために、CA の飛行試験チー

ムが支援するものとする。

- h) VA は、プログラムの初期（通常は技術的な精通のフェーズ）において、設計に影響を与える運用基準が認証活動に含まれるように当該基準を特定する。

#### 2.4.4.7. VA の証明基準の策定（フェーズ 2）

VA は、認証の過程が申請された場合、証明基準を策定する。この証明基準は、VA が CA 及び申請者と協力して作成する専用の VA による証明基準に関する文書（EASA については CRI A-01、JCAB については IP G-1 を含む。）に記録される。当該文書は、製品の運用期間を通じて必要に応じて更新される。

VA の最初の証明基準は、VA が申請者及び CA に通報する必要がある。

VA の証明基準は、次の項目から構成される。

- 適用される耐空性に関する規範
- 適用される環境保護要件
- 同等の水準の安全性の認定／同等安全性の認定、適用除外／逸脱、特別な条件

このため、VA は、CA が確定した有効な証明の申請の日に適用された VA の類似の製品についての耐空性基準を用いる。

認証の過程において用いられる環境保護に関する要件は、VA に対する認証の申請の日において VA に適用される関係する要件とする。

VA は、上記に基づき、及び代替的な方法として、民間航空製品についての CA の証明基準を受け入れ、及び追加的な技術的条件（ATC）（参照される VA の耐空性基準及び環境保護に関する要件と CA の証明基準に定義されるこれらの基準及び要件との相違を含み、かつ、これに限定されない。）を特定することにより、自己の証明基準を策定する。

VA は、技術的な精通において提供された情報を考慮して、該当する場合には、次の事項を明示する。

- a) 関係する基準の適用除外

b) 関係する基準からの逸脱

c) 関係する基準に適合しない場合に同等の水準の安全性を提供することとなる補正の要素

VA は、更に、関連する耐空性に関する規範に次のいずれかの理由によりその製品についての十分又は適当な安全に関する基準が規定されていない場合には、適用する特別な条件を明示する。

a) 当該製品が、関係する耐空性に関する規範の基礎となった設計の慣行と比較して新たな又は通常と異なる設計の特徴を有すること。

b) 当該製品の予定される用途が通常のものでないこと。

c) 他の類似の運用中の製品又は類似の設計上の特徴を有する製品から得た経験が、安全でない状態が生じ得ることを示していること。

VA は、適用除外、逸脱、補正の要素又は特別な条件を明示する場合には、CA が適用した適用除外、逸脱、補正の要素又は特別な条件に妥当な考慮を払う。VA は、認証する製品につき、自己の属する締約者の類似の製品よりも厳しくしてはならない。VA は、CA に対してそのような適用除外、逸脱、補正の要素又は特別な条件を通報する。

証明基準は、設計に関する VA の知識が増加するにつれて、認証の過程において適応される必要がある場合がある。

申請者は、上記の原則にかかわらず、認証の過程において、CA 及び VA が共同で策定する場合には、VA の最初の証明基準において明示されたものよりも後の耐空性又は環境に関する基準の改正を VA の証明基準に採用することができる。

CA 及び VA は、2.4.4.4. b) に定めるところにより、同時認証の過程を選択することができる。CA 及び VA は、この場合において、関係する証明基準の全て又は一部を共同で作成することができる。

例えば、CA の立場が、VA が自己の IP/CRI を提供するとした場合に VA が明示するものと同様である場合には、VA の IP/CRI の代わりに CA の IP/CRI を VA が直接用いることができる。

同時認証プログラムにおいて、CA の特定の IP/CRI に関する自己の立場は、フェーズ 2 の時

点で完全に確立されていない場合がある。そのような場合、フェーズ 2 の終了の時点で VA の証明基準に完全に採用することを目的として、当該プログラムにおいて CA の IP/CRI の調和された発展を促進するために CA の専門家と VA の専門家との間の協力が奨励される。

#### 2.4.4.8. VI の策定（フェーズ 3）

フェーズ 2 の結果の 1 つは、VI に変換される VA の関心のある技術的な分野を特定することを可能とすることである。VI のリストは VA と CA との間で討議され、及び VWP に登録される。

フェーズ 2 で行われた VA による評価又は審査は、VI が必要であるかどうかを決定し、及び当該 VI を文書化するために用いる VA の VWP の策定を支援するために、申請者が用いた一般かつ全体的な方法論（前提条件、MoC を含む。）に限定される。

詳細な事項（試験計画の審査、試験の立会い又はその他適合性の証明に関する詳細を含む。）は、策定され及び保持された VI との文脈において、後の段階で討議される。

VI は、技術的な精通を超えて VA の関与を要求する設計の側面、証明基準又は MoC の案を特定するものである。

認証の過程の基本原則は、特定された VI の対象となる領域にあるものを除き、VA が CA による適合性認定を審査しないこと又は MoC の詳細な審査に関与しないことである。

VA は、2.1.4.に定める関与の水準の原則に基づき、VI を特定することによって技術的審査の範囲を確定する。

#### 一般 VI

(a) **SSD—耐空性基準**の相違であって、基準が実質的に異なり、かつ、VAの耐空性基準に適合するために型式設計の変更（認定された説明書を含む。）が必要になりうるもの。SSDは、関係するVA及びCAの基準の比較に基づいてVAが特定する。特定のSSDの一覧表が提供されない場合、この判断基準は適用されない。

(b) **VA の基準—VA の耐空性又は環境に関する基準**が明示され、及び次のいずれかに該当する場合をいう。



- (1) VAの基準のCAの製品に対する適用についてのCAの限定的な過去の経験
- (2) 製品全体又は製品の主要な特徴に重要な影響を与える新しいVAの基準
- (3) 適合性を認定するために技術的判断が必要とされる新しいVAの基準

## プロジェクト VI

一般 VI を補足するものとして、プロジェクト VI もまた策定される。認証プロジェクトは、実際に製品の設計、用途又は MoC の案により独自の要素を含む。VA は、特別な審査や検討のため、これらの要素を特定する。当該プロジェクト VI は、独自のプロジェクトの要素を取り扱うためにのみ VA のチームにより作成され、及び 2.1.4.に定める関与の水準の原則の中で定義される。さらに、当該プロジェクト VI は、次の判断基準のいずれかを満たす。

- (c) **新技術**—これは、VA のチームの構成員にとって新しい技術ではなく、VA 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 VA のチームにとって新しいものであっても、VA そのものにとって新しいものでなければ、プロジェクト VI とみなさない。VA のチームの構成員が当該技術、VA 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、VA の管理者の責任である。
- (d) **既存技術の新規性を有する適用**—これは、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用いられているものをいう。この既知の技術は、CA 又は VA の過去の経験とは異なる方法で用いられているものである。加えて、これは、特定の製品系列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、VA のチームの構成員ではなく、VA 全体に適用されるものである。
- (e) **製品の用途が通常のものでない**—これは、従来の設計にはなかった目的で使われている製品をいう。
- (f) **安全でない状態**—VA の証明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、製品に安全でない状態が生じ得ることが示された設計上の特徴を当該製品が含む場合をいう。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。

注釈：安全でない状態の原則は、VA が類似の設計上の特徴を有する他の全ての類似の製品に対して向上した水準の安全性を適用し、又は適用する過程にあるとき、このように製品の安全性の水準を向上させるためにのみ用いる。

(g) 既存の耐空性基準に対する新たな解釈又は MoC の案—これらは、CA が適用する解釈／MoC であって、CA と VA との間で既に確認されたものとは異なるものをいう。基準の解釈又は MoC は、CA 及び VA の両者が過去に類似の文脈で適用したことがあり、及び両者が受け入れたことがある場合には、「新しい」とはみなされない。

(h) 適用除外／逸脱—これらは、VA の基準の適用除外／逸脱を要求する可能性があるものとして、VA 又は CA が特定する問題をいう。

(i) 同等の水準の安全性の認定／同等安全性の認定—これらは、VA の基準と同等の水準の安全性の認定を要求する可能性があるものとして、VA 又は CA が特定する対象をいう。

#### 2.4.4.9. VA の技術的な関与の水準（フェーズ 3）

VA は、適合性認定において、技術的に正当な限りにおいて CA を信頼する。CA は、このため、最終的に VA の基準についての適合性認定を行い、及び申請者が全ての適合性を示した旨を認定する。

VA の技術的な関与の水準とは、認証活動及び適合性認定活動における VA の技術専門家の参加及び活動を管理するために用いられる過程をいう。

CA 及び VA は、最終的には VA の決定であるが、わきまえのあるアプローチを検討し、及び 2.1.4. に定める指導原理を尊重することによって VA の技術的な関与の水準を定義する際に適切な判断を下す。

#### 2.4.4.10. VA の VWP（フェーズ 3）

VWP は、VA の関与の範囲及び深度を確定する。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水準まで審査するかを特定

するものである。VWPは、保持されたVI及び詳細（例えば、どの証明文書が保持されているか、どの試験が立ち会われるか、どの監査が実行されるか）を明確に識別する。

VA は、データ一式及び技術的な精通において提供された要素の審査に基づき、最初の VWP を作成する。VA は、管理者の認定の後、VWP を CA 及び申請者に提供する。

VWP は、プロジェクトの対象及び複雑性に適合するよう変更可能であり、かつ、次の事項を含む。

- (a) データ一式により提供された製品又は変更の簡潔な説明
- (b) 認証プロジェクトに関与し、かつ、責任を負うVAのPCM及びVAのチームの構成員の特定
- (c) CA の証明基準の説明
- (d) VA の証明基準の説明（関係する VA の耐空性及び環境基準の特定を含む。）
- (e) 2.4.4.9に定めるところによりVAとCAとの間で討議されたVIを登録するVAの関与の水準の分野の案の一覧表
- (f) 2.4.4.10に定める保持されたVI及び関連する活動（認定された証明に関する文書、試験立会い、監査）の説明

VWP は、VA が認証プロジェクトにおいて認証審査の範囲及び深度を修正する必要があると認める場合には修正する。VA の関与を拡大する変更は、VA の管理者が認定し、並びに CA 及び申請者に連絡する。

VA は、データ一式の審査を超える更なる関与の水準を有さないことを選択することができる。この場合において、VWP は必要とされず、かつ、VA は、設計証明書の交付を裏付ける 2.4.4.13 に定める CA からの適合の声明を要請する。

#### **2.4.4.11. 適合性認定（フェーズ 4）**

適合性認定は、定められた VI 及び関連する MoC に関する CA、VA 及び申請者の間の決定をもって開始する。

CA は、VA に代わって全ての適合性認定を行う（VWP に定義された対象を除く。）。

次のデータは、附属書一第 10 条 1 の規定に従い、EASA が交付した認証される TC の一部である場合には、TC の認証の過程において、JCAB が自動的に受け入れ、及びそのため、当該データは、JCAB により保持された VI とすることはできない。

- (a) 発動機を装備する際の説明書（発動機に対する型式証明書に限る。）
- (b) 構造上の修理に関する説明書
- (c) 電気配線の相互接続系統に関する ICA
- (d) 重量及び均衡に関する説明書

特定された VI について、VA は、CA が既に実施した、又は VA に代わって実施することができる適合性認定に十分な考慮を払いつつ、適合性証明（例えば、計画及び報告書）を審査する。

注釈：VA は、CA 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 MoC を受け入れた場合には、当該 MoC 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 MoC を将来においても受け入れることが期待される。例外としては、過去の MoC が不十分と判断された場合である。この判断は、VA と CA との間で討議される。

申請者は、保持された VI についての適合性認定のために VA が要請する文書を提供する。この文書の要請は、合理的であり、かつ適当なものとする。

特定の保持された VI について、適合性認定は、現地外審査により行う。この場合において、VA の技術専門家は、申請者から提供された技術的文書を審査し、及び必要に応じて CA 及び申請者に連絡する。

VA の PCM は、重要な技術的又は文書上の懸念がいまだに存在し、及び現地外審査の下で解決することが非常に困難であると認める場合、特定の関心分野の現地審査の要請を検討することができる。

VA は、現地視察について申請者及び CA と調整し、並びにチームの構成及び関係のある技術分野についてのそれぞれの技術専門家による審査会合のスケジュールについて助言する。

現地審査は、可能な場合には VA の技術専門家が単一の包括的視察の間に適合性認定活動を実施できるようにすることを意図する。専門家は、適当な場合には、複数回の視察を要求す

ることができる。

VA が最初の視察の後に技術専門家による追加の視察が必要であることを決定した場合には、これらの会合は、必要に応じて適時の設計変更を許可するために認証スケジュールにおいて可能な限り早く開催する。

申請者の実証又は CA による証明活動の実施に関する懸念事項又は更なる明確化が必要な事項は、CA と VA との間で文書化され、及び解決される。技術的な問題に関する意見の相違又は紛争は、可能な限り低い技術者のレベルで解決することとする。ただし、当該意見の相違又は紛争は、認証スケジュールの想定される遅延を回避するために、CA 及び VA の管理者に対して、漸進的なレベルで速やかに提起する。

#### **2.4.4.12. 認証の終了（フェーズ 4）**

VA は、認証活動が完了した後 CA に通報し、及び自己の認証された設計証明書を交付する準備がある旨を示す。

CA、VA 及び申請者は、認証の終了の際に最後の会合を開催することを決定することができる。

認証活動の終了の際に次の声明がなされる。

- a) VA は、同時認証において CA の要請により行った適合性認定又は自己の保持された VI について、CA に対して、VA の基準及び／又は該当する場合には CA の基準についての適合性が示されたことを通報する。
- b) CA は、自己の設計証明書を交付し、及び VA が行わない全ての適合性認定が完了した後、VA が自己の認証された設計証明書を交付できるように、VA の証明基準に対する適合性の宣言を VA に提供する。次の記載は、そのような適合性の宣言の例である。

「 [CA] は、 [VA] が行い、及び [日付] 付の [レター又は文書] にまとめられた適合性認定とともに、 [特定の製品の型式及びモデル] が [日付] 付の [証明審査項目 A-1 又は適合性見解書 G-1] に記載されている [VA] の証明基準に適合していることを証明する。」

#### 2.4.4.13. 設計証明書の交付（フェーズ 4）

VA は、次の全ての事項に該当する場合には、設計証明書を交付する。

- a) CA が自己の設計証明書を交付すること。
- b) 申請者が VA の証明基準についての適合性を証明し、及び宣言すること。
- c) CA が VA の証明基準に対する適合性の宣言を発行すること。
- d) VA の認証の過程において提起される全ての問題が解決すること。
- e) 申請者が VA の手数料及び課徴金に関する規制に従って行政手数料を支払うこと。

注釈：EASA の TC は、TC の保有者が作成する必要がある特定のデータ（OSD）を含む。EASA の TC は、特例として、OSD の認定が遅れた状態で交付される場合がある。ただし、この場合において、EASA の TC は、この製品が EU の運航者により運用されることを許容しない。この場合において、OSD データは、EU の運航者による運用の開始の前に TC の交付とは別に認定される。そのため、OSD の証明基準の後の変更を記録するために CRI A-01 の再検討が求められる場合がある。TCDS は、OSD の引用を記録するために更新される。

### 3. 継続的な耐空性

#### 3.1. 概要

権限のある当局は、それぞれ、シカゴ条約の第八附属書の下で ICAO 締約国に割り当てられた関係する継続的な耐空性の責任を果たすことを決定する。SoD 及び必要に応じて SoM 又は SoR の当局の任務は、適当な権限のある当局によって実行される。これらの手続は、これらの責任の履行を容易にし、及びそれぞれの管轄下で民間航空製品に発生する運用中の安全性に関する問題を適時に解決することを意図する。

SoD は、シカゴ条約の第八附属書の下で、民間航空製品の設計又は製造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。CA は、SoD の責任を果たす当局として、民間航空製品の継続的な運用上の安全性を確保するため、輸入締約者に対して、義務的な改修、必要な限定及び／又は検査のために必要であると認めた関係する情報を提供する。輸入締約者は、自己の義務的な是正措置を発行する際に、又は当該是正措置の一部として、CA がとった是正措置を審査し、通常受け入れる。

SoD の責任を果たす当局としての CA は、要請に基づき、輸入締約者がその管轄下で運用されている民間航空製品の継続的な安全性のために必要と認める措置の決定を援助する。輸入締約者は、当該民間航空製品に関してとられる最終的な措置を決定する。

#### 3.2. 故障、機能不全、欠陥及び運用中の障害

両技術機関は、SoD の責任を果たす民間航空製品について、次の任務を実行する。

1. 故障、機能不全、欠陥、運用中の障害及び事故／事態に関する報告書の追跡
2. 故障、機能不全、欠陥、運用中の障害並びに事故／事態に関する報告書の評価
3. 全ての安全でない状態の疑いに関する調査及び解決
4. 既知の安全でない状態及び必要な是正措置の輸入締約者への勧告
  - a) JCAB の場合、この情報は TCD を公表するための手段を通じて提供され、[http://www.mlit.go.jp/koku/15\\_hf\\_000127.html](http://www.mlit.go.jp/koku/15_hf_000127.html) においてアクセスすることができる。
  - b) EASA の場合、この情報は AD を公表するための手段を通じて提供され、<http://ad.easa.europa.eu/>においてアクセスすることができる。

5. 正当な要請に基づいて、輸入締約者に次のものを提供すること
  - a) 故障、機能不全、欠陥及び運用中の障害に関する報告書
  - b) 故障、機能不全、欠陥、運用中の障害及び事故／事態の調査の状況
  - c) 利用可能であれば、故障、機能不全、欠陥及び運用中の障害の調査の最終報告書の写し
6. その管轄内で運用又は使用されている民間航空製品の安全性に関する問題について輸入締約者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

輸入締約者は、次の任務を実行する。

1. 民間航空製品に生じている安全でない状態である可能性がある故障、機能不全、欠陥、運用中の障害及び事故／事態について、CA に助言すること。
2. 安全でない状態及びその発生に関する調査において、CA を支援すること。
3. 輸入締約者が、故障、機能不全、欠陥、運用中の障害及び事故／事態に対する自己の調査の結果として、義務的な是正措置を実施することを決定した場合には、CA に助言すること。

故障、機能不全、欠陥及び運用中の障害に関する両技術機関の報告書の写しは、1.9 に掲げる住所において要請することができる。

### 3.3. 安全でない状態及び MCAI

両技術機関は、SoD の責任を果たす民間航空製品に関して次の活動を実行する。

1. 安全でない状態が民間航空製品に生じており、及び同じ型式設計を有する民間航空製品に生じている又は生じる可能性があるとして技術機関が認める場合には MCAI を発行すること。これは、自身に他の製品が取り付けられ、及びその取り付けが安全でない状態を引き起こす民間航空製品を含む。そのような MCAI の内容は、次の事項を含むが、これらに限らない。
  - a) 影響を受ける民間航空製品の製造者、モデル及びシリアルナンバー



- b) 安全でない状態、義務的な措置の理由並びに航空機全体及び継続的な運用に対するその影響の説明
  - c) 安全でない状態の原因の説明（例えば、応力腐食、疲労、設計上の問題、品質管理、認定されていない疑いのある部品）
  - d) 安全でない状態を検知した手段及び運用中の経験に起因する場合には発生回数
  - e) 是正措置及び対応する適合に要する時間並びに参照番号、改訂番号及び日付を含む、関連する製造者のサービスの情報の一覧表
2. 過去に発行した **MCAI** が安全でない状態を完全に是正し、又は適切に緩和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、**MCAI** の改正版又は代替版を発行すること。
  3. 輸入締約者に対し、**MCAI** の発行の時にその写しを電子メール又は他の相互に受け入れられる手段によって送付することにより、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。**CA** は、さらに、輸入締約者の要請に基づき、**MCAI** に関連するサービス・ブレティンの写しを提供する。
  4. 緊急の **MCAI** の場合には、その発行の前に輸入締約者が通報されるように特別な取扱いを確保し、及び輸入締約者の民間航空製品について責任を負う事務所に対して、予想される緊急の **MCAI**（セキュリティ上機微な **MCAI** を含む。）又はその他の重要な安全性に関する事象について、電子的な事前の通告を提供すること。
  5. 輸入締約者が自己の **MCAI** の発行に際してとるべき適当な措置を定めるに当たり、助言及び援助を与えること。
  6. 両技術機関がアクセス可能な **MCAI** のウェブベースのデータベースを維持すること。
  7. 関係し、かつ可能な場合には、**MCAI** の事前の写しを相互に提供すること。

**CA** は、説明書の変更及び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、航空機の継続的な運用上の安全性を確保するため、**VA** に対して、直ちに送付される。両技術機関は、使用限界の短縮を安全でない状態として取り扱い、それに応じて **MCAI** を発行することができる。両技術機関は、また、安全でない状態であるとみなす場合には、他の制限変更のために **MCAI** を発行することができる。

両技術機関は、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ることを認識する。そのような意見の相違が生じた場合には、輸入締約者は、通常自己の MCAI を発行する前に CA と協議する。CA は、輸入締約者に対して、この一方的な MCAI の発行に用いるための十分な情報（例えば、サービス・ブレティン）を適時に提供するために TC/TA の保有者との協力を行う。

輸入締約者は、証明し、認定し又はその他受け入れた影響を受ける民間航空製品の全ての安全でない状態に対処するため、独自の MCAI を発行し、又は継続的な耐空性のために義務的なものとして CA の MCAI を採用することができる。

EASA は、製造又は整備に関連する特定の安全でない状態の場合には、AD の代わりに緊急適合情報（ECI）を発行することができる。ECI 及び AD はいずれも、シカゴ条約の第八附属書の下での EASA が発行する MCAI である。

### **3.4. AD/TCD への代替遵守手段（AMOC）**

**3.4.1.** EU が SoD となる製品及び STC に適用される EASA の AD に関連する EASA が認定した AMOC は、関連する EASA の AD が JCAB によって採用され、又は JCAB が EASA の AD から逸脱することなく TCD を発行している場合には、自動的に JCAB が認定したものとみなす。

**3.4.2.** 日本国が SoD となる製品及び STC に適用される JCAB の TCD に関連する JCAB が認定した AMOC は、EASA が認定する。EASA は、その認定を発行するに当たり、関連する JCAB の TCD が EASA によって採用されている場合には、JCAB が認定した AMOC に十分な考慮を払う。EASA は、AMOC の認定を検討するに当たり、EASA の基準に適用されたときに JCAB が用いる緩和策に影響を与える可能性のある相違のみを考慮する。EASA は、最大限この過程を支援するために JCAB を信頼する。

#### **4. 設計証明書の管理**

##### **4.1. 概要**

今後作成予定

##### **4.2. TC 及び STC の譲渡**

今後作成予定

##### **4.3. TC 又は STC の放棄**

今後作成予定

##### **4.4. TC 又は STC の失効又は停止**

今後作成予定

##### **4.5. 仕様承認又は ETSOA の放棄又は撤回**

今後作成予定

## 5. 輸出証明書

### 5.1. 概要

**5.1.1.** この節は、日本国又は欧州連合から輸出される民間航空製品が輸出証明書に基づいて受け入れられる手続きを取り扱う。輸入締約者の権限のある当局は、このTIPに従って交付された場合には、輸出証明書を認め、及び受け入れる。

**5.1.2.** 日本国又は欧州連合から輸入される民間航空製品について、次の輸出証明書が権限のある当局を通じて輸出締約者が定める形式及び方法で交付された場合には受け入れられる。

a) 完成機のみの場合には、新造の航空機の輸出締約者の権限のある当局又は中古の航空機のSoRの権限のある当局が交付する輸出耐空証明書（JCAB様式1-014-3及びEASA様式27）

b) 完成機を除く新造の民間航空製品の場合には、ARC（製造認定書の保有者が交付するJCAB様式18並びにJCABが交付する安全証明書及び適合証明書）及び認定機関としての製造認定書の保有者が交付するEASA様式1

c) 日本国から欧州連合に輸出される民間航空製品（完成機を除く。）に対してJCABが交付するJCABサーキュラー1-014に定める安全証明書及び適合証明書の受入れは、欧州連合の技術機関が5.6の規定に従って個別に評価する。当該証明書は、製造認定書の保有者の認定番号及び関係する設計データの状態に関する情報を含む。

### 5.2. 輸出証明

#### 5.2.1. 新造の航空機の輸出

**5.2.1.1.** 輸出締約者の権限のある当局は、日本国又は欧州連合に輸出される新造の航空機が次の全ての事項に該当することを証明する。

- a) 第2節に従って輸入締約者が認定した型式設計に適合すること。
- b) 安全な運用が可能な状態であること。（輸入締約者の権限のある当局から通報された輸入締約者の関係するMCAIに適合することを含む。）

- c) 輸入締約者の権限のある当局が通報した輸入締約者が定める全ての追加的な要件を満たすこと。

**5.2.1.2.** 日本国又は欧州連合に輸入される新造の各航空機は、輸出耐空証明書を備える。当該輸出耐空証明書は、次の声明を含むこと。「この証明書が対象とする〔航空機のモデルを記入〕は、〔JCAB又はEASAを記入〕の型式証明書番号〔型式証明書番号及び改正番号を記入〕の下で認定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／又は〔JCAB又はEASAを記入〕のTCDSに定めるその他の輸入要件に関する記載。

**5.2.1.3.** 輸出される完成機の輸出締約者の権限のある当局は、5.2.1.1.に関する自己の証明について輸出証明書において声明又は宣言（特定され、かつ、認定された型式設計又は輸入締約者が通報した命令及び要件からの例外の特定を含む。）を提供する。

## **5.2.2. 完成機を除く新造の民間航空製品の輸出**

**5.2.2.1.** 日本国又は欧州連合に輸出される完成機を除く新造の民間航空製品は、次の全ての事項について証明される。

- (a) 輸入締約者が認定した設計データに適合すること。
- (b) 安全な運用が可能な状態であること。（輸入締約者の権限のある当局から通報された輸入締約者の関係するMCAI（航空機用発動機及び航空機用プロペラに関するものに限る。）に適合していることを含む。）
- (c) 輸入締約者の権限のある当局が通報した輸入締約者が定める全ての追加的な要件を満たすこと。

**5.2.2.2.** 権限のある当局又は輸出される新造の民間航空製品（完成機を除く。）を製造する製造認定書の保有者は、5.2.2.1.に関するARCにおいて声明又は宣言（特定され、かつ、認定された型式設計又は輸入締約者が通報した命令及び要件からの例外の特定を含む。）を提供する。

## **5.2.3. 中古の航空機の輸出**

**5.2.3.1.** 附属書一第27条を参照すること。

**5.2.3.2.** 輸入締約者の権限のある当局は、次の事項を含む検査記録及び整備記録を要求することができる。

- a) 全てのオーバーホール、大変更及び主要な修理が第2節に従って認定されたデータに従って行われたことを証明する記録
- b) 中古の航空機が、EUについては権限のある当局によって認定され、及び日本国についてはJCABによって認定され、又は受け入れられたメンテナンスプログラムの要件に沿って適切に維持されていること並びに既知の全ての欠陥が是正されたことを実証する整備記録及び航空日誌の記録
- c) 中古の航空機に大変更又はSTCが組み込まれている場合には、その後の整備に必要なデータ（装備、使用する材料及び部品、航空電子システムに装備するための配線図、客室内の装備のための図面又は床面の計画、燃料又は油圧システム、構造変更を説明するデータを含む。）

### **5.3. 輸出耐空証明書に関する例外の調整**

**5.3.1.** 輸出締約者の権限のある当局は、認定された型式設計、TIPの規定又は輸入締約者が通報した命令及び要件に対する不適合を特定し、及び自己の輸出証明書において当該不適合を例外として特定する意図を有する場合には、当該輸出耐空証明書を交付する前に、輸入締約者の権限のある当局に対して、当該不適合を通報する。輸出締約者の権限のある当局によるこの通報は、耐空証明書に対する航空機の適格性に関する全ての問題の解決に寄与する。この通報は、輸入締約者の権限のある当局の適当な事務所に送付される。

**5.3.2.** 輸入締約者の権限のある当局は、全ての場合において、輸出締約者の権限のある当局が自己の輸出耐空証明書を交付する前に、5.3.1の下で通報された不適合を受け入れることを確認する旨の書面を提供する。

### **5.4. 識別及び表示の要件**

欧州連合に輸出される民間航空製品は、EASA Part 21 Subpart Q<sup>1</sup>に含まれる要件に従って識別される。日本国に輸出される民間航空製品は、航空法施行規則第141条、JCABサーキュラー1-004第1部第2章第7条及びJCABサーキュラー1-008に従って識別される。

---

<sup>1</sup> 欧州委員会規則（EU）No 748／2012 の最新改正版

説明書、プラカード及び計器の表示その他関係する証明規格により要求される必要な情報は、英語又はEUへの輸出については、登録された構成国が受け入れることができる他の公用語により提示される。

## **5.5. 輸入のための追加的な要件**

次の文書は、輸入される民間航空製品の受入れの条件として提供されるものである。

### **5.5.1. 航空機のALSが規定されるICA及びメンテナンスマニュアル**

**5.5.2. 飛行規程**（全ての関係する補足、重量及び均衡に関する報告書並びに航空機の装置の一覧表を含む。）

**5.5.3. 航空機及び航空機用発動機、プロペラ、ローター又は重要な構成品については、航空日誌又は整備記録**

**5.5.4. EASA様式45（騒音証明書）**を完成させるために必要な情報は、EASAの騒音証明要件に適合することを目的として航空機の騒音形態を一意に特定するために必要な追加の情報を含め、新造又は中古の航空機の輸出の際に提供される。

## **5.6. 製造認定書の保有者の評価**

輸入締約者の技術機関は、輸入締約者の民間航空の安全に関する規制上の制度の下で過去に受け入れたことがない民間航空製品の区分である場合には、当該民間航空製品に対する輸出証明書を受け入れる前に、次の手続に定めるところにより、製造認定書の保有者の評価を行うことを決定することができる。

1. 輸入締約者の技術機関は、輸出締約者の技術機関に対して評価を行う意図があることを正式に通報し、及び次の事項を要求する。
  - a) 評価の一部となる製造認定書の保有者の名称
  - b) 製造認定書の写し（輸出締約者の権限のある当局が交付した作業範囲とともに限定の記録を含む。）
  - c) 関連する業務規程の英語による抜粋

d) 輸出証明書の例

2. さらに、輸出締約者の技術機関は、製造認定書の保有者に対する最後の監査報告書の要約（特に、なされた指摘事項及び要請の時点における当該指摘事項の最新の状況）を英語により提供する。
3. 技術機関は、他方の技術機関からの通報及び関連文書を評価し、並びに製造機関及び責任を負う監督事務所の現地視察の可能性を決定する。
4. 現地視察の場合には、両技術機関及び製造認定書の保有者が視察の詳細について討議する。会議のために生じる費用は、製造認定書の保有者が負担する。
5. 製造認定書の保有者の評価を制限する観察事項がある場合には、当該観察事項は、その後の状況を把握するための過程を通じて両技術機関の間で管理される。
6. 両技術機関は、評価が良好に終了した場合には、机上審査及び／又は現地審査の結果に続いて、製造認定書の保有者に対して、当該結果を通知し、並びに自己の公の出版物において、当該製造認定書の保有者の名称及び認証された設計の参照を公表する。
7. 輸出締約者の技術機関は、輸入締約者の技術機関に対し、公表された製造認定書の保有者の状態の変更を評価し、及び該当する場合には一覧表を修正するために、当該変更を適時に通知する。



## **6. 証明活動に関する技術的な支援及び情報**

### **6.1. 概要**

今後作成予定

### **6.2. 設計承認における試験立会い**

今後作成予定

### **6.3. 適合性認定**

今後作成予定

### **6.4. 設計承認における適合証明**

今後作成予定

### **6.5. その他の援助及び支援の要請**

今後作成予定

### **6.6. 耐空証明書**

今後作成予定

### **6.7. 財産的価値を有するデータについての要請及び情報へのアクセス／公文書の情報の公開の取扱い**

今後作成予定

### **6.8. 事故／事態及び認定されていない疑いのある部品の調査情報の要請**

今後作成予定

## 7. その他の実施取決め

両技術機関は、MBB BK117 D-2 及び D-3 回転翼航空機の日本国における製造に係る実施取決めについて、2020 年 3 月 5 日に JCAB が署名し、及び 2020 年 3 月 17 日に EASA が署名したことに留意する。

## 8. 当局

JCAB 及び EASA は、代表者の署名が示すところにより、この TIP の規定を確認した。

### JCAB

署名者 甲田 俊博

---

役職 航空機安全課長

---

日付 2020 年 6 月 25 日

---

### EASA

署名者 Rachel DAESCHLER

---

役職 証明課長

---

日付 2020 年 7 月 9 日

---

附属書／付録

今後作成予定