

# 現行の航空機検査制度の概要

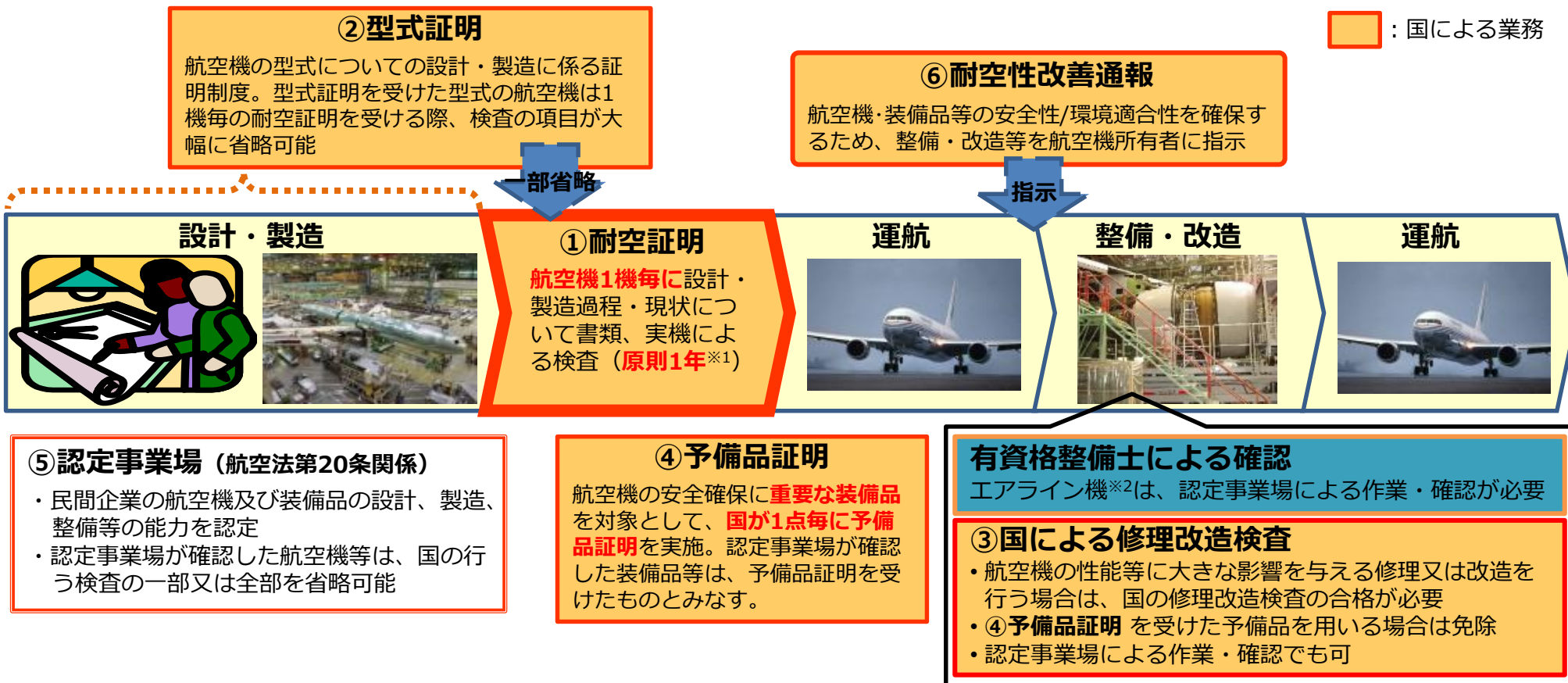
(更新耐空証明制度・装備品の安全確保に係る制度)

平成30年5月24日

航空局安全部

# 航空機の検査制度の概要

- ◆ 航空機を運航するためには、国（航空局）が行う航空機の安全性・環境適合性についての証明（以下、耐空証明）が必要。
- ◆ 整備・改造を行う場合においても、安全性基準への適合性についての確認が必要。
- ◆ 型式証明及び認定事業場制度により、耐空証明や整備・改造について国の行う検査が省略可能。

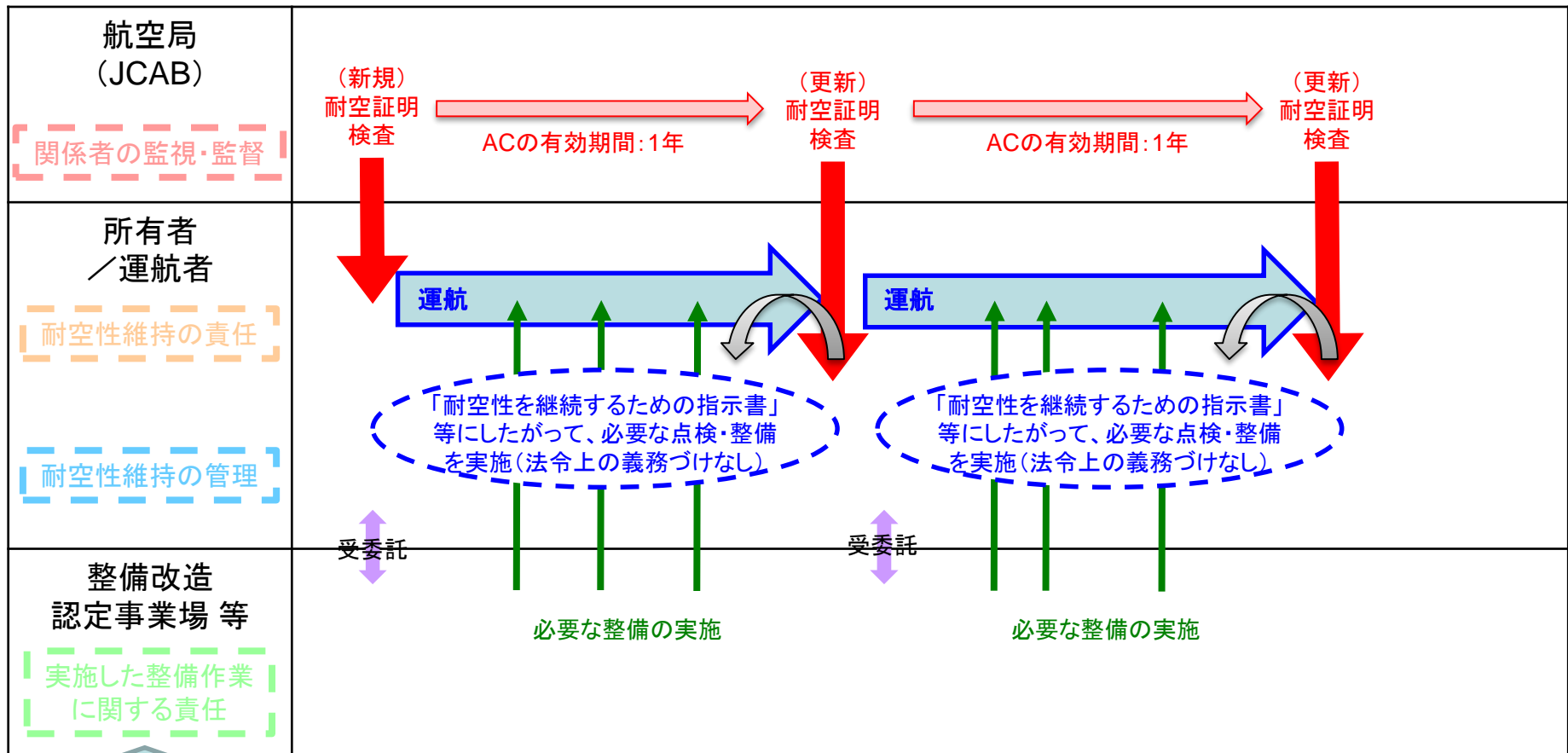


※1 JAL,ANAなどの航空会社に対して、航空機の整備等の能力が認められる場合は、1年に1回の耐空証明の更新が不要となる“連続式耐空証明”を発行  
 ※2 客席数が30席又は最大離陸重量15トンを超える航空運送事業機

# 1. 更新耐空証明検査(国の直接検査)

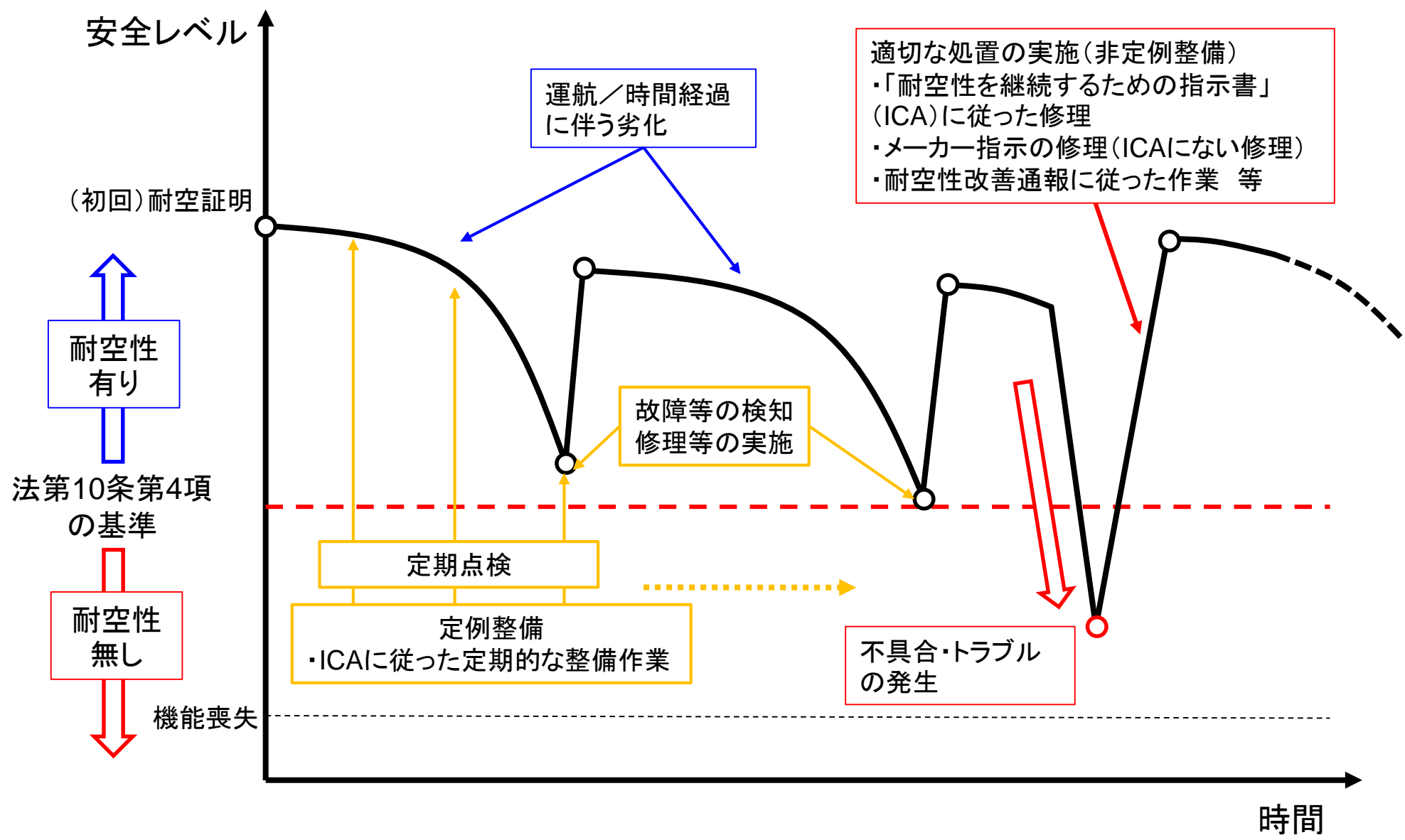
- ◆ 我が国では、国が毎年、1機毎に更新耐空証明検査を実施し、
  - ・書類検査により過去1年に遡って、耐空性の維持状況（適切な整備の実施）を事後的に確認
  - ・飛行試験を含む実機検査によって検査時点での耐空性を確認
 することにより、航空機の耐空性を維持

(航空運送事業機以外であって、整備検査認定を活用しない場合)



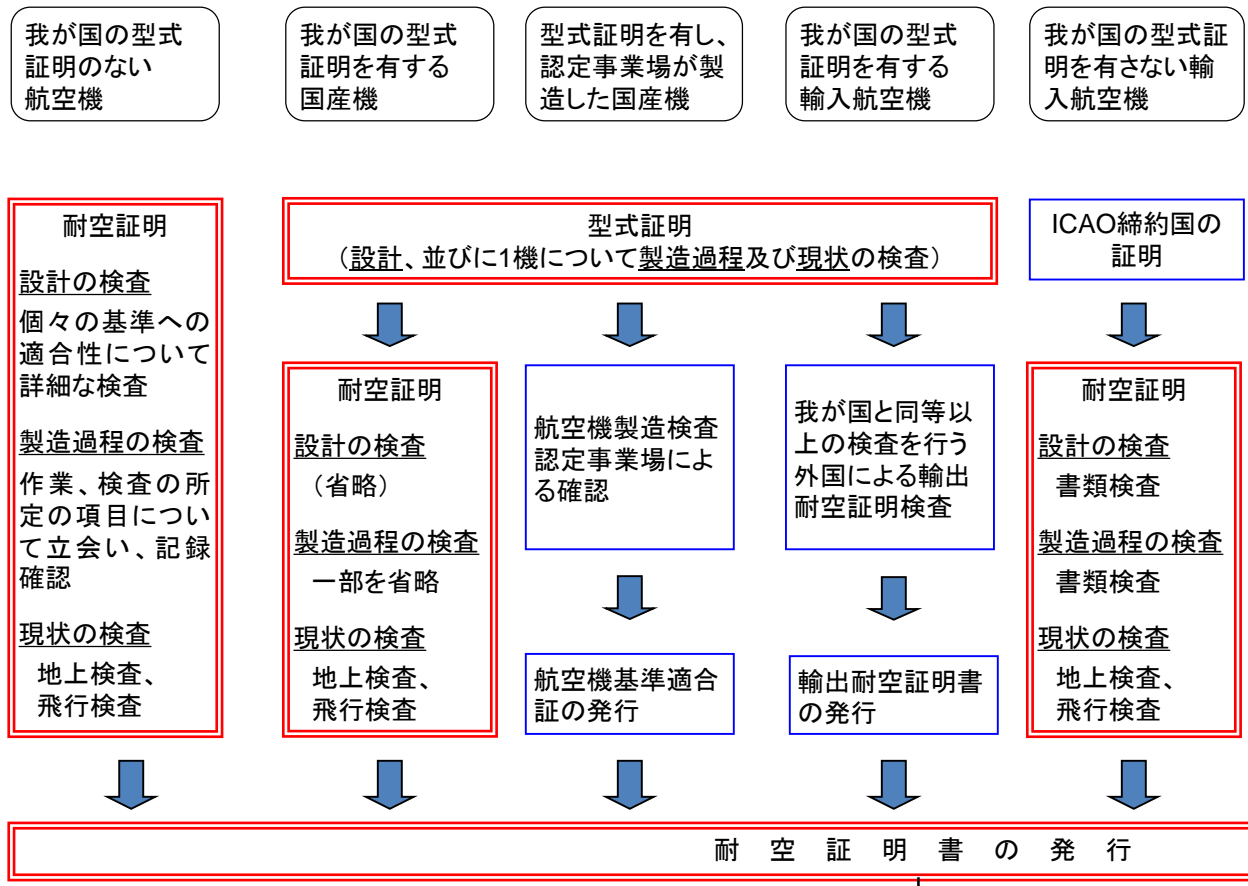
各者の責任関係が曖昧

# 航空機の耐空性の維持(イメージ)

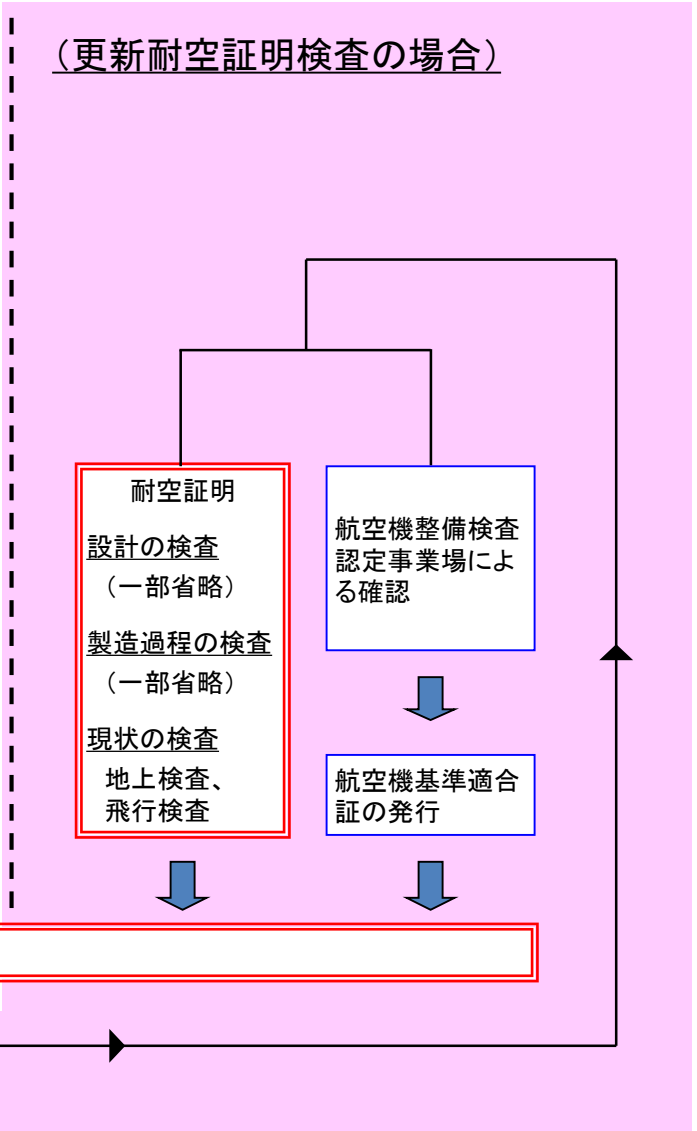


# 耐空証明制度の仕組み

## (新規耐空証明検査の場合)



## (更新耐空証明検査の場合)

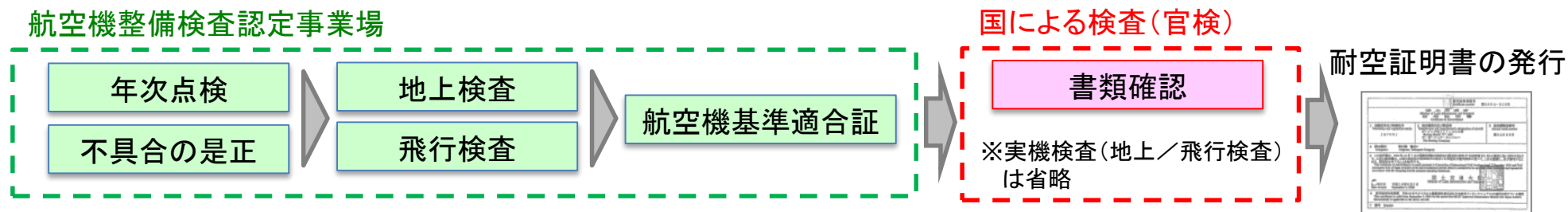


  : 国による検査など

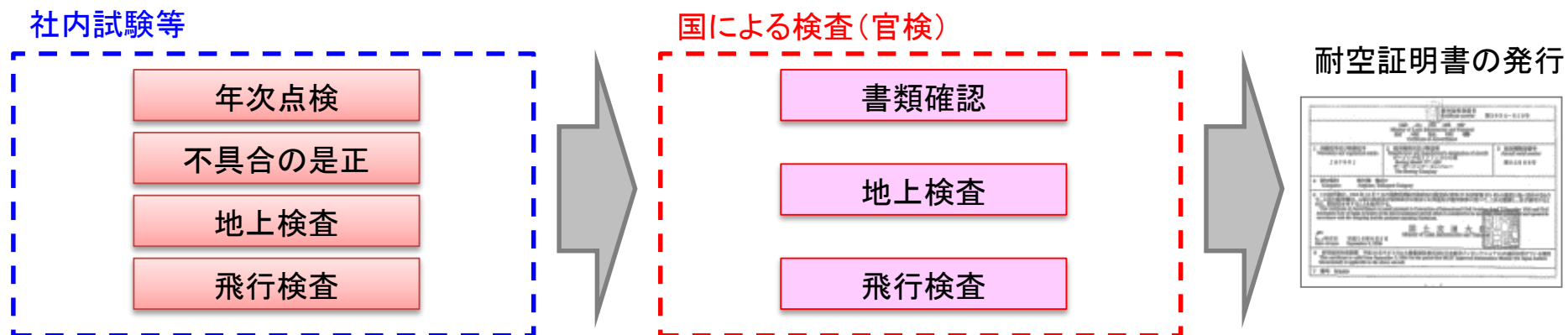
航空運送事業機であって、通達で定める基準に適合する航空機にあつては、耐空証明の有効期間は「整備規程の適用を受けている期間」(連続式耐空証明)

# 更新耐空証明検査

(1) 航空機整備検査認定事業場が整備及び整備後の検査を実施し、基準適合性を確認した場合



(2) 上記以外の場合



※本邦航空運送事業者において以下が認められる場合 ⇒ 有効期限の無い連続式耐空証明

- ・整備規程に基づき適切な整備体制が確立され
- ・十分な能力を有し、これらに基づき適切な整備等が行われ
- ・継続的に安全性が確保されている

# 更新耐空証明検査の流れ

申請者が検査前に実施

## 耐空検査前整備

耐空証明の更新において、検査を受ける直前に原則、航空機の構造並びに装備品及び系統の状態について点検(年次点検)を実施することが必要。

※年次点検

- ・米国で求められている年次点検と同内容
- ・使用者によっては、より重い整備を合わせて実施

## 社内地上試験・飛行試験

国の実機検査に先立ち、受験する航空機の各系統が正常に機能することを確認する目的で、予備的に実施。

※検査前整備作業の項目によっては、マニュアルで地上試験及び飛行試験を要求されていることがあり、この場合は実施が必須。

航空機検査官が実施

## 書類検査

以下について検査

- ・飛行規程の最新性
- ・使用中止中の保管状況を記載した書類
- ・重量及び重心位置の算出に必要な事項を記載した書類
- ・航空機の現況
- ・前回検査以降の整備作業等の適切性、不具合処理記録、主要装備品の記録
- ・耐空性改善通報、SBの一覧及び実施記録
- ・耐空検査前整備作業の概要
- ・社内試験の記録及び不具合処理記録

## 官検地上検査・飛行検査

航空機の型式毎に設定された検査手順に則って、検査官の立ち会いのもと実施。

検査で発見された不具合については、基本的にその場で不具合の原因を探求する。是正処置を行った後、適切な試験に立ち会い、当該不具合が修正されたことを確認する。



# 欧米制度との比較(1)

	ICAO	日本	米国	欧州(EASA)
1. 新規耐空証明検査				
① 国産機の検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>登録国当局、又は当局が指定した代行者が、適切な耐空性の要件を満たすことを確認。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国が航空機の設計、製造過程、現状について、書類及び実機検査により、基準適合性を確認。</li> <li>型式証明を取得している場合、又は航空機設計検査認定事業場が確認した場合は、国の検査の一部を省略可。</li> </ul>	<p>製造証明がある場合： 国(FAA)の検査は不要</p> <p>製造証明がない場合： 製造者による型式証明への適合性の証明を条件に国が検査。(6か月以内に製造証明の取得が必要。)</p>	<p>製造証明がある場合： 加盟国の検査は不要</p> <p>製造証明がない場合： 型式証明への適合性を示す書類をもとに、加盟国が検査。</p>
② 輸入機の検査	<ul style="list-style-type: none"> <li>ICAO締約国が発行した有効な証明をもって、検査の一部又は全部を省略。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国産機と同様。</li> <li>我が国の型式証明を取得し、かつ、BASA締結国が証明した場合は、検査を省略可。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>米国の型式証明の取得、製造国による型式証明への適合性・安全運航に関する証明により、耐空証明書を発行。</li> </ul>	輸出国の証明書と加盟国による検査により、耐空証明書を発行。
③ 有効期間		<p style="text-align: center;"><b>1年</b></p> (一部の航空運送事業者を除く。)	なし	なし
2. 耐空性維持の確認				
国による確認:	<ul style="list-style-type: none"> <li>登録国の規則にしたがい、定期的な検査又は承認された検査システムの実施により、航空機の耐空性維持を確保し、耐空証明書を更新、又は有効としなければならない。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>国による更新耐空証明検査</b>(書類及び実機検査)により、耐空証明を更新。</li> <li>受検前整備及び飛行検査を含む社内試験の実施が必要。</li> <li>書類検査で過去の整備状況を確認。</li> </ul>	—	—
民間による確認:		<ul style="list-style-type: none"> <li>認定事業場が整備及び整備後の検査・確認を行った場合は、国の更新耐空証明検査時の実機検査を省略可。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空機の種類等に応じ、検査資格を有する国の代理人、整備認定事業場等による定期的な確認(Annual Inspection)が必要。</li> <li>国が承認した耐空性検査プログラムにしたがう場合は、確認不要。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一部の個人機等を除き、認定事業場(Part-M, Part-145)による耐空性の維持・管理及び定期的な確認(Airworthiness Review)と国への報告が必要。</li> <li>Air Career は自らが、耐空性維持・管理認定を取得することが必要。</li> </ul>

# 欧米制度との比較(2)

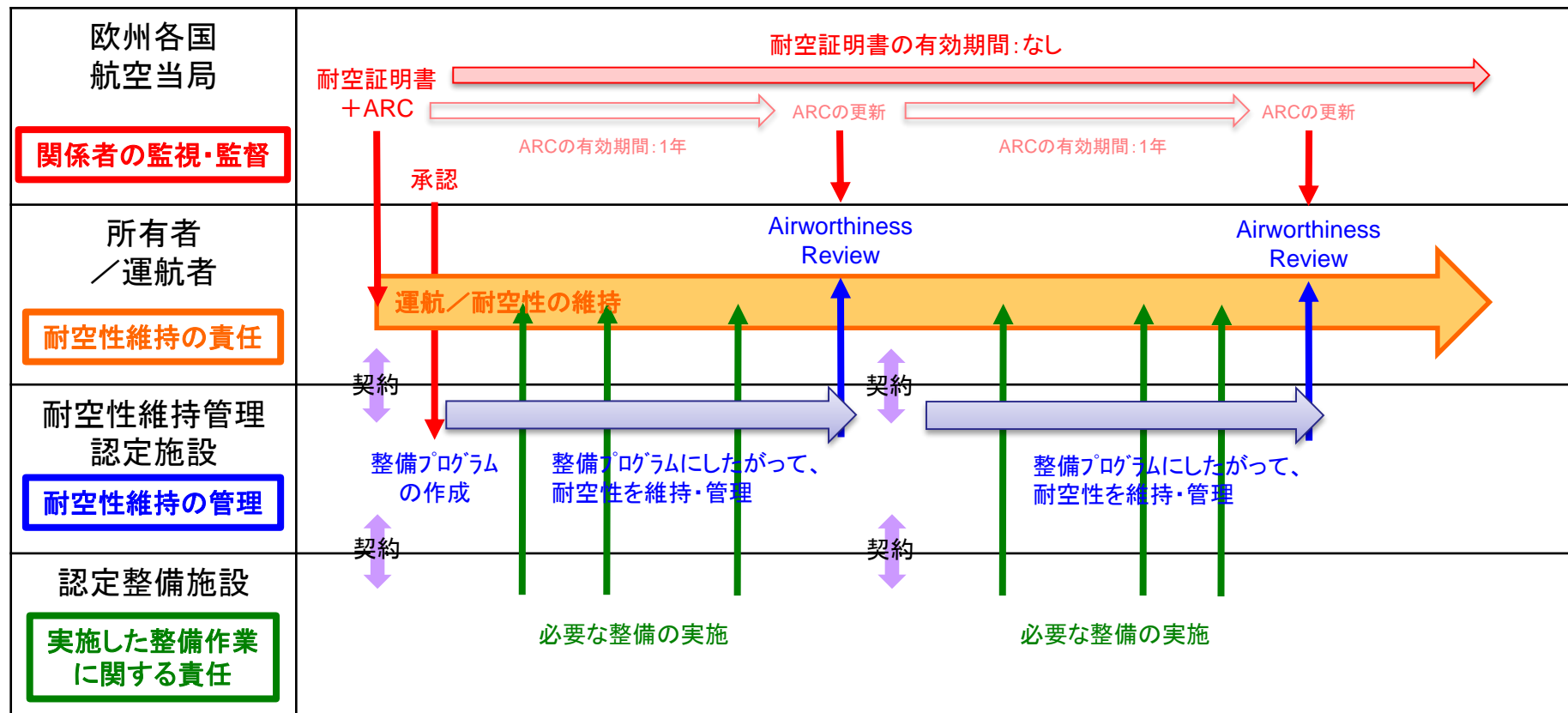
	ICAO	日本	米国	欧州(EASA)
1. 航空機所有者の耐空性維持の義務	・運航者は、登録国の手続きにしたがって、航空機の耐空性維持が必要。	なし※1	・製造者のマニュアルの耐空性限界の章の必須要目等にしたがった整備が必要。	・製造者が作成する最新の整備データに基づく、承認された整備プログラムにしたがった整備が必要。
2. 整備の実施・確認	<p><u>商業運航機</u>： 整備認定事業場による整備・確認が必要。</p> <p><u>自家用機</u>： 整備認定事業場又は有資格整備士による整備・確認が必要。</p>	<p><u>航空運送事業機</u>： 認定事業場による整備・確認が必要。(改造の場合は、国の修理改造検査も可。)</p> <p><u>それ以外の航空機</u>： 有資格整備士／認定事業場による整備後の確認が必要。(大修理・改造の場合は、認定事業場の確認、又は国の修理改造検査が必要。)</p>	・航空機の種類や実施する整備の内容毎に、適切な資格を有する認定事業場等が整備を実施・確認することが必要。	<p><u>商業運航機又は大型機</u>： 整備認定事業場による整備・確認が必要。</p> <p><u>それ以外の航空機</u>： 有資格整備士による整備・確認でよい。</p>
一定以上の修理が必要な場合		<p>・<u>国の修理改造検査</u>、又は認定事業場による整備・確認が必要。</p> <p><u>航空運送事業機</u>：改造</p> <p><u>それ以外の航空機</u>：大修理又は改造</p>	<p>・承認された修理設計データにしたがうことが必要。</p> <p>・大修理及び設計の大変更について、FAA検査官又は代理人による承認制度あり(Field Approval)</p>	・承認された修理設計データにしたがうことが必要。
装備品・部品の整備及び取付	—	<p>・<b>重要装備品</b>については、<b>国の予備品証明</b>に合格すれば、取付可能(修理改造検査の免除)。</p> <p>・認定事業場が製造／整備、及び確認し、装備品基準適合証を発行したものは、予備品証明を受けたものとみなす。</p> <p>・それ以外の装備品については、航空機使用者の責任で取付可能。</p>	<p>・<b>全ての装備品</b>※2について、<b>認定事業場等が製造／整備、及び確認し</b>、証明書(FAA Form 8130-3 等)の付されたものでなければ航空機に取り付けることができない。</p>	<p>・<b>全ての装備品</b>※2について、<b>認定事業場等が製造／整備、及び確認し</b>、証明書(EASA Form 1 等)の付されたものでなければ航空機に取り付けることができない。</p>

※1 発動機等の重要な装備品のみ、告示で指定する限界使用時間を超えて使用する場合に、オーバーホールを実施することを義務づけ。また、航空運送事業者等に対しては、認可を受けた整備規程にしたがって、航空機の整備を実施することを義務づけ。

※2 公知規格のもとで製造された標準部品を除く。

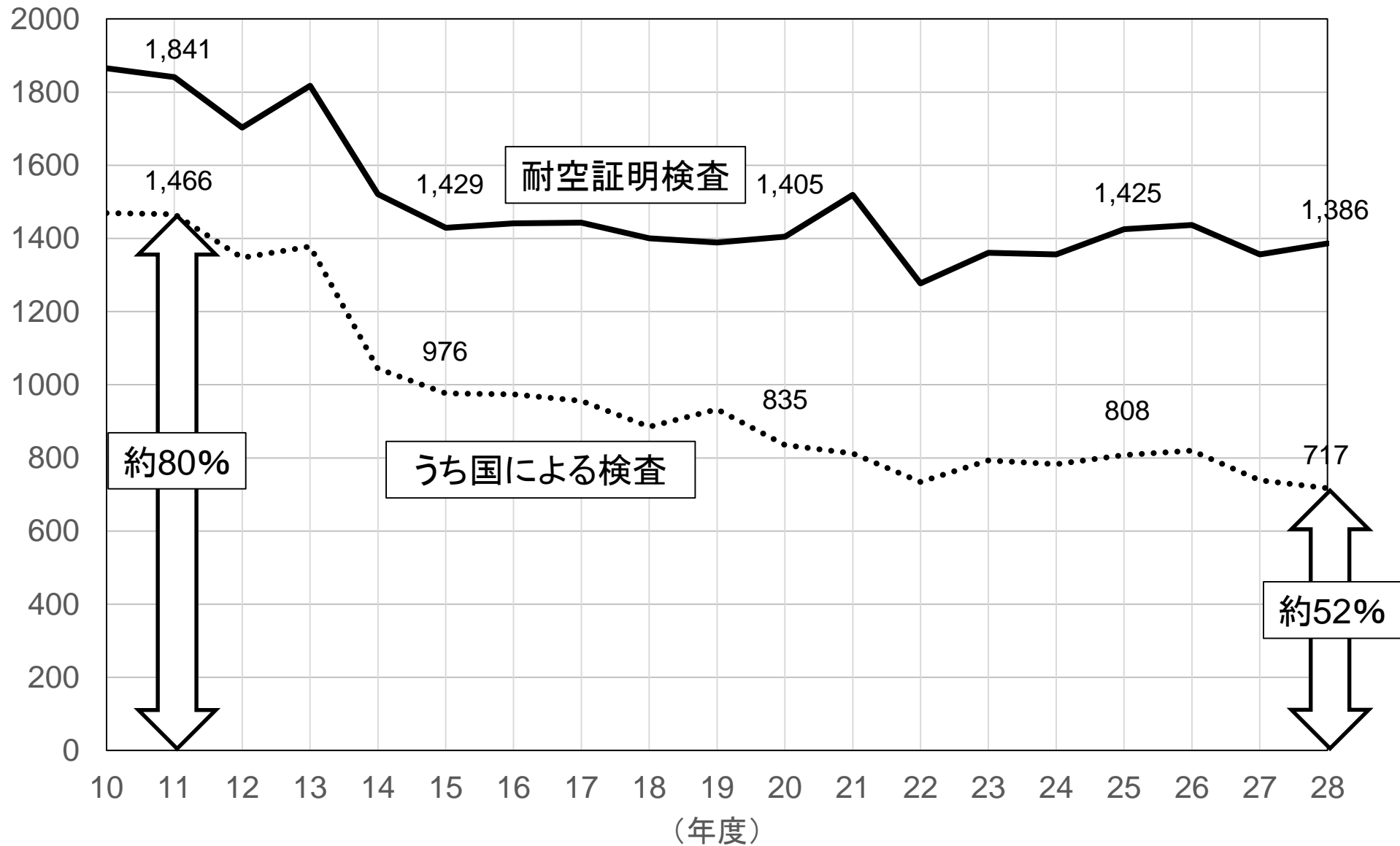
# (参考) 欧州における航空機の耐空性維持の仕組み

- ◆ 欧州では、航空機の所有者に対して「耐空性維持」を義務づけるとともに、その状況を国が能力を認められた民間の事業場等に定期的に確認させることで、国が1機毎の直接検査を行うことなく、航空機の耐空性を維持



- 注：・ 航空機の所有者、運航者、耐空性維持管理認定施設、認定整備施設は同一の者であってもよい。  
 (“Air Carrier” については、運航者の事業許可の一部として耐空性維持管理認定施設の取得が必要。)
- ・ “Airworthiness Review”（定期的な耐空性維持状況の確認）は、Document Review とPhysical Survey とを実施。
  - ・ ARC : Airworthiness Review Certificate、定期的な耐空性維持状況の確認の証書。原則として有効期間は1年
  - ・ 整備プログラムは適宜見直しをし、必要に応じ改訂する必要がある。

# 耐空証明検査件数の推移



# 更新耐空証明検査時の不具合発生事例

平成30年1月～3月実施機体(総数261機 内不具合発生機数41機)

	社内地上試験	社内飛行試験	官検地上試験	官検飛行試験
発生機数	12 4.6%	22 8.4%	3 1.1%	6 <sup>※2</sup> 2.3%
うち飛行試験 でのみ確認可能 なもの	-	7 <sup>※1</sup>	-	1

脚警報機能の不作動

※1 全て整備作業上飛行試験が求められ、当該作業が適切に行われているかどうか確認が必要なもので見つかった不具合。(通常整備作業の一環)

※2 官検で見つかった不具合は、ランプ切れやセンサー類の誤作動、接触不良等による不具合が主

# 不適切な整備に係る主な事案

発生日時	概要	発覚した不適切整備 (※必ずしも事故原因とは限らない)
H27.12.4	個人所属モール・エアー式M-7-235C型は、大和根場外離発着陸場に着陸した後、駐機場への走行中に尾輪が損傷し、自走できなくなり、駐機場手前で停止した。	整備マニュアルに従った適切な整備の未実施。
H27.4.26	個人所属セスナ式172RG型は、慣熟飛行のため、石見空港を離陸し、鹿児島空港に着陸した際、胴体着陸となり、機体が損傷した。	整備時に脚警報装置の整備マニュアルに従った作動確認の未実施。
H25.3.16	個人所属ロビンソン式R22Beta型は、レジャー飛行のため、広島県福山市の場外離着陸場を離陸し、松山空港に向かっていたところ、機長がエンジンの回転数に異常を感じて、愛媛県松山市に不時着し、その際に機体を損壊した。	製造者が指定していないバッテリーを装備。
H23.7.24	個人所属ソカタ式TB21型は、但馬飛行場から名古屋飛行場に向け飛行するためエプロン内を地上走行中、左主脚が折り畳まれ、左主翼が地面に接触し損傷した。	不具合発生時の整備措置等に関し、適切な整備方法(整備従事者等の助言を得る方法を含む)をあらかじめ決めておらず、所要の整備を行わなかった。
H19.12.6	オールニッポンヘリコプター(株)所属ユーロコプター式EC135T2型は、空輸のため、東京ヘリポートから静岡ヘリポートへ向けて飛行中、静岡県静岡市葵区に墜落した。	整備マニュアルに従った適切な整備の未実施。

## 1. 事案の概要

- 平成29年11月8日に群馬県で発生した東邦航空所有の回転翼航空機の航空事故に関し、東京航空局の報告徴収及び立入検査の結果、事故機を含む同社が運航する航空機において、国の認可を受けた整備規程によらない整備や航空日誌への必要事項の未記載が繰り返し行われていたことから、東京航空局が**事業改善命令**を行い、3月2日までに講じた措置を報告するよう指示。なお、当該事故の原因については、運輸安全委員会が調査中であり、因果関係は不明。
- 3月1日、同社は、講じた措置の検証に時間を要しているため、3月16日まで報告期限の延期を申し立てたところ。

### <認められた不適切事項>

- 不具合処置に係る整備作業が、整備規程によらない整備であった。
- 航空日誌に記載すべき事項を記載せず、必要な確認を受けずに航空の用に供していた。
- 上記の2つの事項が繰り返し行われており、安全管理システムによって改善することができなかった。

## 2. 再発防止策の方向性の概要

### (1)安全意識の再徹底及びコンプライアンス教育の実施

- ①外部講師による安全意識とコンプライアンスに関する講義の定期的な受講
- ②臨時教育の実施、定期訓練の充実、定着状況の評価する体制を構築

### (2)安全管理体制の再構築

- ①専任の安全推進部門として「安全管理室(仮称)」を新設
- ②安全管理部門の役割、不具合情報の処理手順の明確化等の安全管理規程の見直し

### (3)整備体制の再構築

- ①現場整備士の整備作業を常時支援する「運航整備サポートチーム(仮称)」を新設
- ②新整備管理システムの導入
- ③規定類の全般的な見直し

### (4)航空日誌の記載に係る規程類の見直し

- ①関連規定類の見直し
- ②航空日誌記載要領の策定



# (参考) 関係条文① (耐空証明検査)

## ○航空法(昭和27年7月15日法律第231号)(抄)

### (耐空証明)

第十条 国土交通大臣は、申請により、航空機(国土交通省令で定める滑空機を除く。以下この章において同じ。)について耐空証明を行う。

2 前項の耐空証明は、日本の国籍を有する航空機でなければ、受けることができない。但し、政令で定める航空機については、この限りでない。

3 耐空証明は、航空機の用途及び国土交通省令で定める航空機の運用限界を指定して行う。

4 国土交通大臣は、第一項の申請があつたときは、当該航空機が次に掲げる基準に適合するかどうかを設計、製造過程及び現状について検査し、これらの基準に適合すると認めるときは、耐空証明をしなければならない。

一 国土交通省令で定める安全性を確保するための強度、構造及び性能についての基準

二 航空機の種類、装備する発動機の種類、最大離陸重量の範囲その他の事項が国土交通省令で定めるものである航空機にあつては、国土交通省令で定める騒音の基準

三 装備する発動機の種類及び出力の範囲その他の事項が国土交通省令で定めるものである航空機にあつては、国土交通省令で定める発動機の排出物の基準

5・6 (略)

7 耐空証明は、申請者に耐空証明書を交付することによつて行う。

第十条の二 国土交通省令で定める資格及び経験を有することについて国土交通大臣の認定を受けた者(以下「耐空検査員」という。)は、前条第一項の航空機のうち国土交通省令で定める滑空機について耐空証明を行うことができる。

2 前条第二項から第七項までの規定は、前項の耐空証明について準用する。

第十一条 航空機は、有効な耐空証明を受けているものでなければ、航空の用に供してはならない。但し、試験飛行等を行うため国土交通大臣の許可を受けた場合は、この限りでない。

2 航空機は、その受けている耐空証明において指定された航空機の用途又は運用限界の範囲内でなければ、航空の用に供してはならない。

3 第一項ただし書の規定は、前項の場合に準用する。



# (参考) 関係条文② (検査の一部省略)

## ○航空法(抄)

### (耐空証明)

#### 第十条 (略)

#### 2~4 (略)

5 前項の規定にかかわらず、国土交通大臣は、次に掲げる航空機については、設計又は製造過程について検査の一部を行わないことができる。

一 第十二条第一項の型式証明を受けた型式の航空機(初めて耐空証明を受けようとするものに限る。)

二 政令で定める輸入した航空機(初めて耐空証明を受けようとするものに限る。)

三 耐空証明を受けたことのある航空機

四 第二十条第一項第一号の能力について同項の認定を受けた者が、国土交通省令で定めるところにより、当該認定に係る設計及び設計後の検査をした航空機

五 第二十条第一項第五号の能力について同項の認定を受けた者が、国土交通省令で定めるところにより、当該認定に係る設計及び設計後の検査をした装備品を装備した航空機(当該装備品に係る部分に限る。)

6 第四項の規定にかかわらず、国土交通大臣は、前項の航空機のうち次に掲げるものについては、現状についても検査の一部を行わないことができる。

一 前項第一号に掲げる航空機のうち、第二十条第一項第二号の能力について同項の認定を受けた者が、当該認定に係る製造及び完成後の検査をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第四項の基準に適合することを確認した航空機

二 前項第一号に掲げる航空機のうち、政令で定める輸入した航空機

三 前項第三号に掲げる航空機のうち、第二十条第一項第三号の能力について同項の認定を受けた者が、当該認定に係る整備及び整備後の検査をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第四項の基準に適合することを確認した航空機

#### 7 (略)

# (参考) 関係条文③ (有効期間等)

## ○航空法(抄)

### (耐空証明の有効期間)

第十四条 耐空証明の有効期間は、一年とする。但し、航空運送事業の用に供する航空機については、国土交通大臣が定める期間とする。

### (整備改造命令、耐空証明の効力の停止等)

第十四条の二 国土交通大臣は、耐空証明のある航空機が第十条第四項の基準に適合せず、又は前条の期間を経過する前に同項の基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該航空機の利用者に対し、同項の基準に適合させるため、又は同項の基準に適合しなくなるおそれをなくするために必要な整備、改造その他の措置をとるべきことを命ずることができる。

2 国土交通大臣は、第十条第四項、第十六条第一項又は第一百三十四条第二項の検査の結果、当該航空機又は当該型式の航空機が第十条第四項の基準に適合せず、又は前条の期間を経過する前に同項の基準に適合しなくなるおそれがあると認めるとき、その他航空機の安全性が確保されないと認めるときは、当該航空機又は当該型式の航空機の耐空証明の効力を停止し、若しくは有効期間を短縮し、又は第十条第三項(第十条の二第二項において準用する場合を含む。)の規定により指定した事項を変更することができる。

### (耐空証明の失効)

第十五条 次の各号に掲げる航空機の耐空証明は、当該各号に定める場合には、その効力を失う。

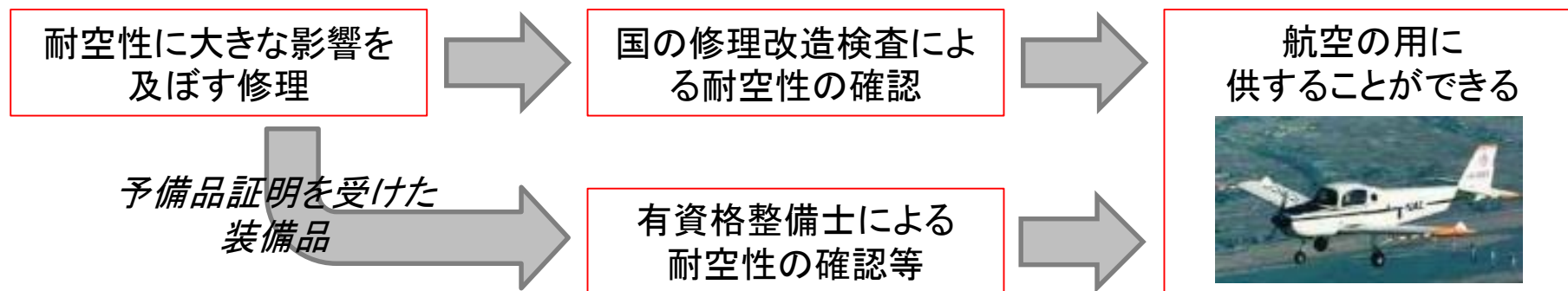
- 一 登録航空機 当該航空機の抹消登録があつた場合
- 二 第十条第四項第二号に規定する航空機 当該航空機が航空の用に供してはならない航空機として騒音の大きさその他の事情を考慮して国土交通省令で定めるものに該当することとなつた場合

## 2. 装備品の安全確保に係る制度の見直し

# 予備品証明制度

## 予備品証明制度

予備品証明は、航空機の安全性に大きな影響を及ぼす一定の修理又は改造をするときに行われる国の修理改造検査を免除するための制度。重要装備品の交換作業については、当該重要装備品が適切なものであることについて、あらかじめ国の予備品証明を受けていれば、修理改造検査は受けなくてよいこととされている。



## 重要装備品

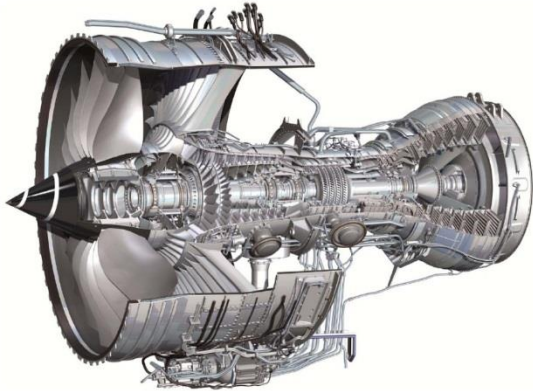
発動機、プロペラその他省令で定める航空機の安全性の確保のため重要な装備品（航空法第17条、航空法施行規則第27条）

- 一 回転翼
- 二 トランスミッション
- 三 計器
- 四 起動機、磁石発電機、機上発電機、燃料ポンプ、プロペラ调速器、気化器、高圧油ポンプ、与圧室用過給器、防水用燃焼器、防水液ポンプ、高圧空気ポンプ、真空ポンプ、インバーター、脚、フロート、スキー、スキッド、発電機定速駆動器、水・アルコール噴射ポンプ、排気タービン、燃焼式客室加熱器、方向舵、昇降舵、補助翼、フラップ、燃料噴射ポンプ、滑油ポンプ、冷却液ポンプ、フェザリング・ポンプ、燃料管制装置、除氷系統管制器、酸素調節器、空気調和装置用圧力調節器、高圧空気源調整器、高圧空気管制器、電源調整器、高圧油調整器、高圧油管制器、滑油冷却器、冷却液冷却器、燃料タンク（インテグラル式のものを除く。）、滑油タンク、機力操縦用作動器、脚作動器、動力装置用作動器、点火用ディストリビューター、点火用エキサイター、発動機架及び航法装置（電波法の適用を受ける無線局の無線設備を除く。）

# 装備品の例

- 重要装備品の例

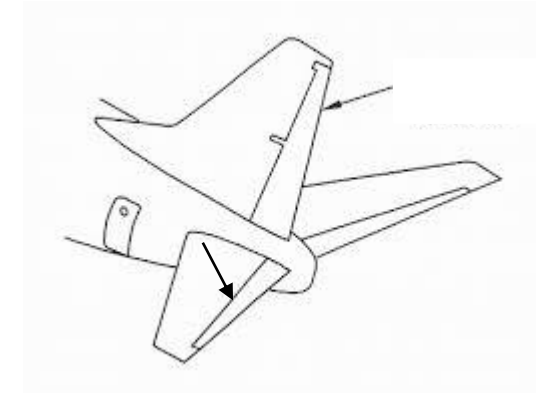
発動機



計器



方向舵、昇降舵

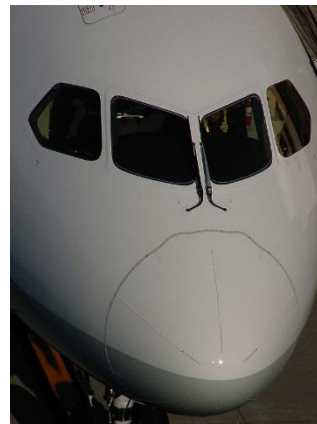


- 非重要装備品の例

タイヤ



風防(フロントガラス)



バッテリー



# 欧米の制度との比較

- ◆ 我が国の「予備品証明」制度は、規制の対象範囲、検査主体、効果等の点で、**欧米の制度とは大きく異なる**※1
- ◆ 国が直接検査を行う予備品証明検査は年間1万件を超えており、**申請者、検査官の双方にとって負担大**。
- ◆ PoolパーツやExchange Programの活用※2が一般的となった昨今、欧米を始めとする国際標準からの乖離により、共有のメリットが十分に活かされておらず、**我が国の運航者にとって不利益**。
- ◆ 欧米を始めとする国際標準からの乖離は、今後、参入・発展が期待されている**国内の装備品メーカーが国際市場へ展開していく際にも不利益**。

## 新規製造品

	日本	米国FAA	欧州EASA
規制対象	重要装備品のみ	全ての装備品※3	全ての装備品※3
証明書	予備品証明書 (認定事業場が装備品基準適合証を発行している場合は、「みなし」)	FAA Form 8130-3	EASA Form 1
検査主体	航空局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● FAA代理人／機関</li> <li>● 製造承認保有者</li> <li>● (FAA 検査官)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 製造承認保有者</li> </ul>

## 中古品、修理品

	日本	米国FAA	欧州EASA
規制対象	重要装備品のみ	全ての装備品※3	全ての装備品※3
証明書	予備品証明書 (認定事業場が装備品基準適合証を発行している場合は、「みなし」)	FAA Form 8130-3	EASA Form 1
検査主体	航空局	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備事業者 (Part 145)</li> <li>● Part 121/135 運送事業者 (CAMP)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 整備事業者 (Part-145 /Part-M)</li> </ul>

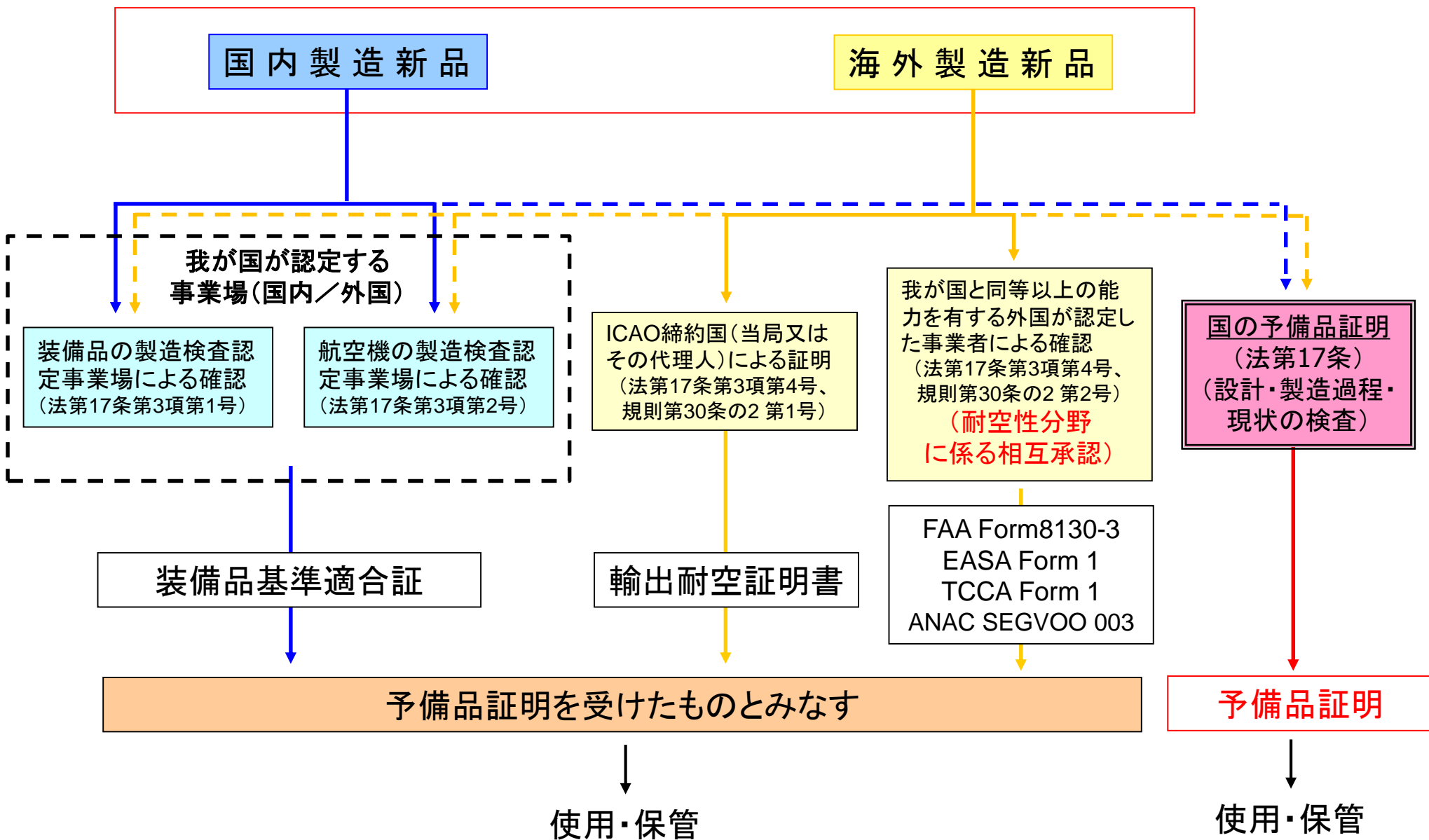
※1 国際民間航空条約附属書やそのマニュアル等では、装備品の安全性確認に対する規定はない。

※2 部品メーカー(OEM)や部品を専門に取り扱うサービス・プロバイダーが交換用部品を所有し、必要時に運航者に対して供給するサービス。

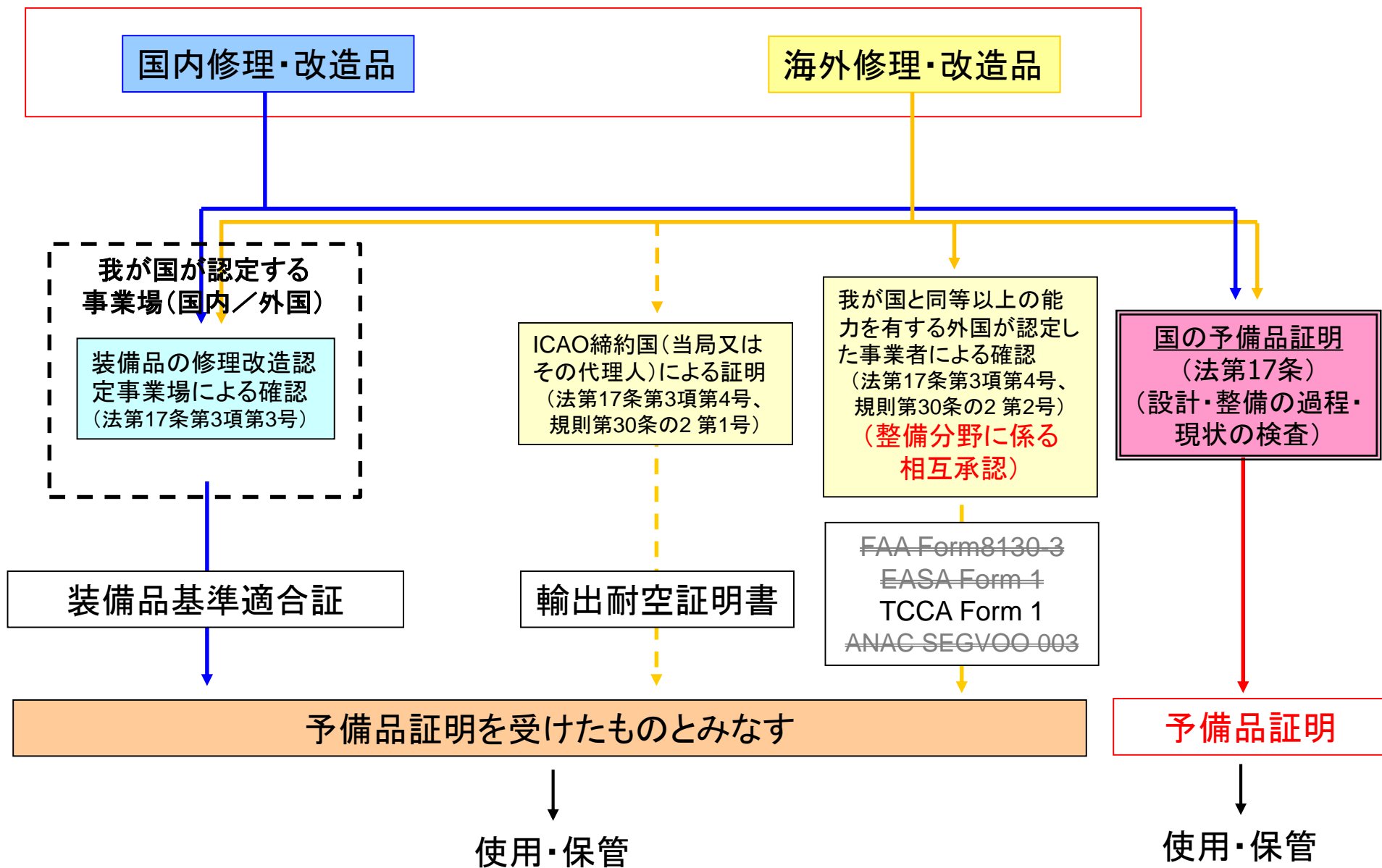
※3 公知規格のもとで製造された標準部品を除く。



# 予備品証明のみなし(新造品の場合)

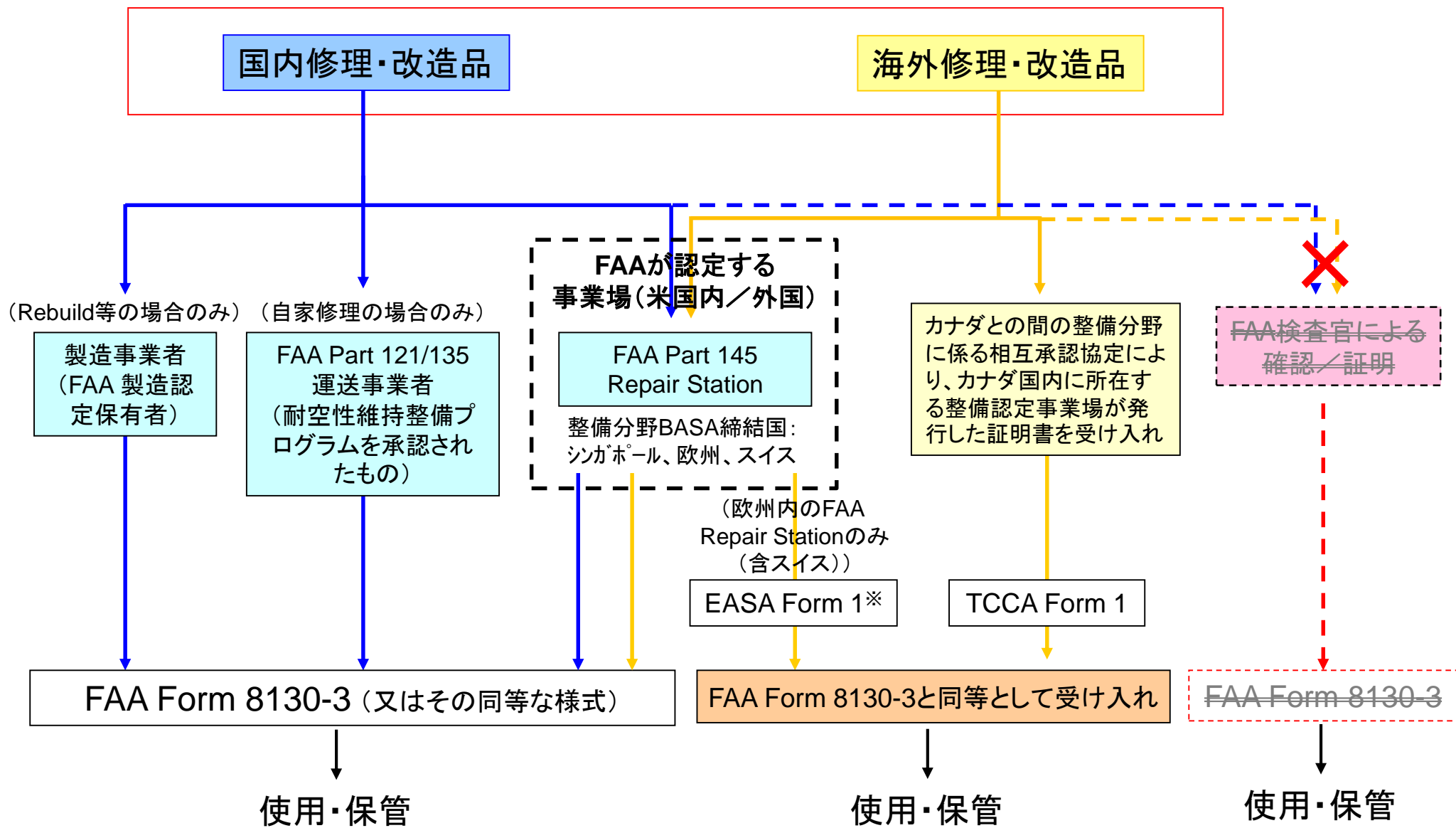


# 予備品証明のみなし(修理品の場合)





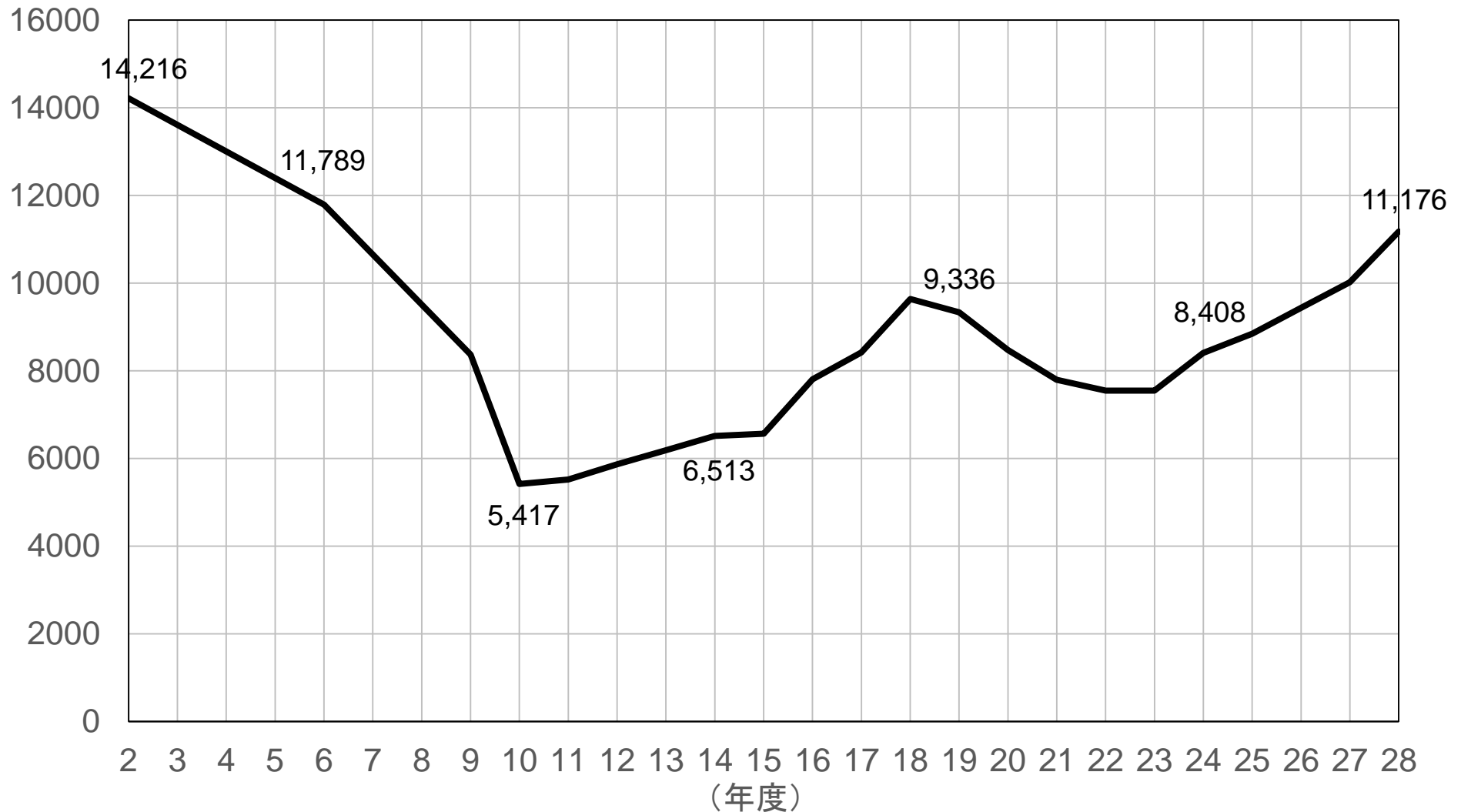
# (参考)米国における修理品の取り扱い



※ 備考欄に、FAA Repair Station番号を記載することでFAA認定の有無を判別。

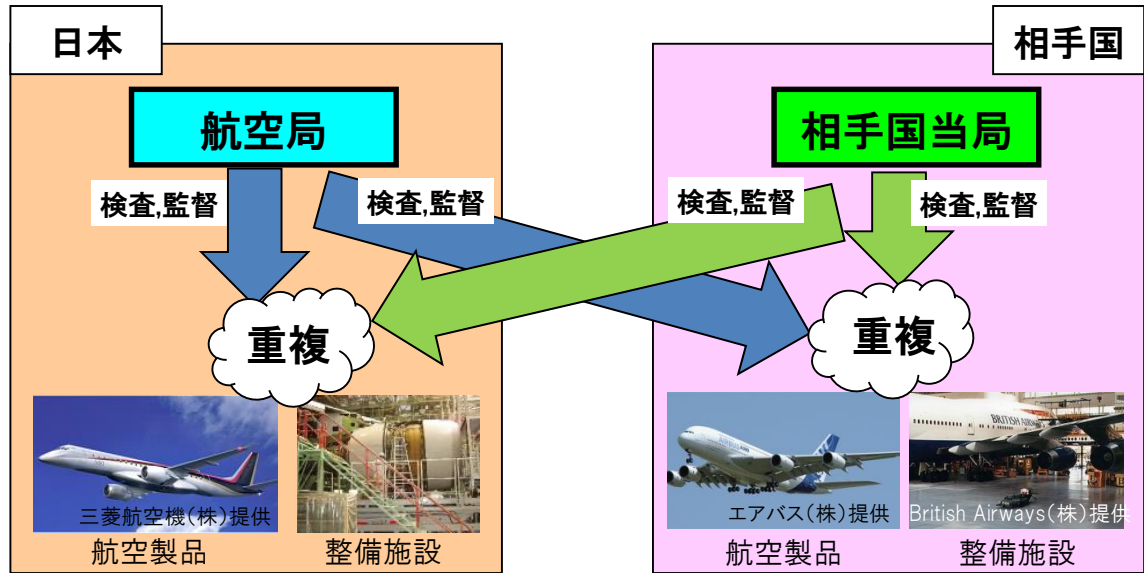
## 予備品証明検査件数の推移

◆ H8法改正（みなし範囲の拡大、有効期限及び型式限定の廃止）により一旦は減少したが、その後増加に転じ、現在では、改正前と同水準まで再び増加。



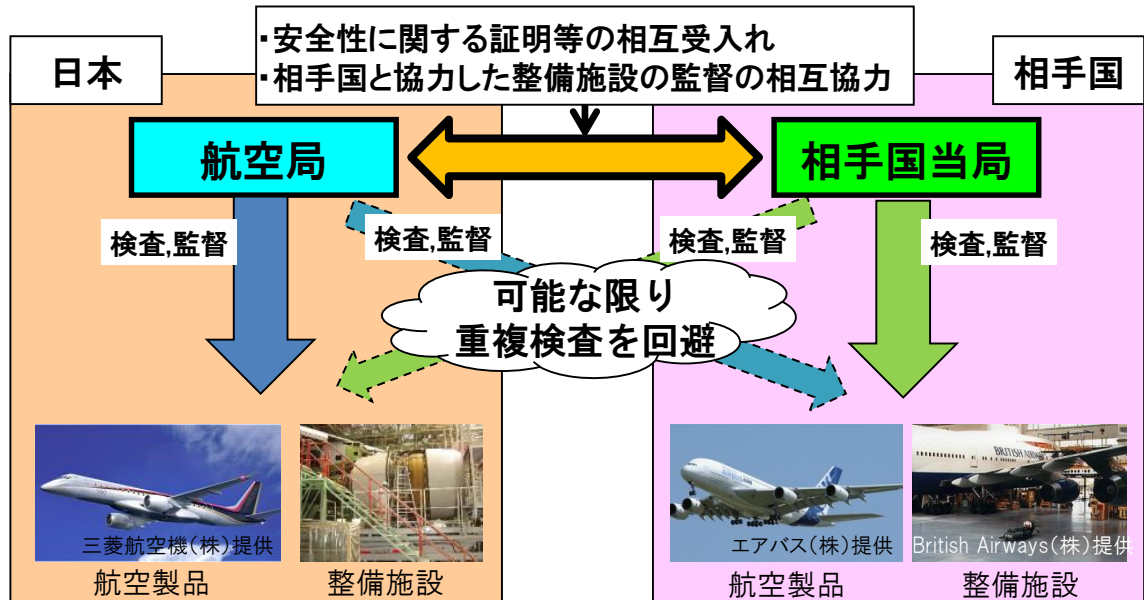
## BASAがない場合

各航空当局は、自国の航空安全を監督するために必要な検査・認証等をそれぞれ独自に実施する。



## BASAがある場合


BASAの実施取決めに基づき定められた一定の手続きに従って重複検査等を回避するなど効率的な安全監督が可能。





## 締結状況

- 米国、カナダ、ブラジルとの間で、航空製品の耐空性の分野についてBASAを締結済み。
- カナダとの間で、整備分野についてBASAを締結済み。
- 欧州との間では、特定型式の航空製品について、型式証明の認証等に係るワーキングアレンジメント(WA)を締結しているが、BASAは未締結。

## 今後の取り組み

 **米 国:** 整備分野、乗員ライセンス分野等へのBASA拡大に向け、様々な機会を通じて働き掛けを行っている。特に整備分野については、平成25年8月に定期的に非公式当局間協議を開催することに合意し、これまでに6回の非公式協議の開催を経て、平成29年7月より本格的な協議へと移行したところ。

 **欧 州:** 平成23年7月の日EU運輸ハイレベル協議において、BASA締結に向けた事前協議を開始することに合意し、これまでに3回の事前協議を開催した。平成28年3月にEU理事会が欧州委員会に対して、BASAに係る我が国との交渉権限を付与し、同年5月の日EU首脳会談において交渉開始することに合意したことを受けて、同年12月に協議を開始した。今後、BASAの早期締結に向けて、欧州委員会等と引き続き協議を進めていくこととしている。

 **カナダ:** 平成24年3月の日加首脳会談において、BASA拡大に向けた議論を開始することに合意したことを受けて、航空当局間協議を実施し、平成29年12月に整備分野についてBASAを締結。

 **ブラジル:** 平成20年に航空製品の耐空性の分野についてBASAを締結。

# (参考) 関連条文 (修理改造検査、予備品証明検査)

## ○航空法(抄)

### (修理改造検査)

- 第十六条 耐空証明のある航空機の使用人は、当該航空機について国土交通省令で定める範囲の修理又は改造(次条の予備品証明を受けた予備品を用いてする国土交通省令で定める範囲の修理を除く。)をする場合には、その計画及び実施について国土交通大臣の検査を受け、これに合格しなければ、これを航空の用に供してはならない。
- 2 第十条の二第一項の滑空機であつて、耐空証明のあるものの使用人は、当該滑空機について前項の修理又は改造をする場合において、耐空検査員の検査を受け、これに合格したときは、同項の規定にかかわらず、これを航空の用に供することができる。
- 3 第十一条第一項ただし書の規定は、第一項の場合に準用する。
- 4 国土交通大臣又は耐空検査員は、第一項又は第二項の検査の結果、当該航空機が、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項各号の基準に適合すると認めるときは、これを合格としなければならない。

### (予備品証明)

- 第十七条 耐空証明のある航空機の使用人は、発動機、プロペラその他国土交通省令で定める航空機の安全性の確保のため重要な装備品について、国土交通大臣の予備品証明を受けることができる。
- 2 国土交通大臣は、前項の予備品証明の申請があつた場合において、当該装備品が第十条第四項第一号の基準に適合するかどうかを検査し、これに適合すると認めるときは、予備品証明をしなければならない。
- 3 第一項の装備品であつて次の各号のいずれかに該当するものは、前条第一項の規定の適用については、第一項の予備品証明を受けたものとみなす。
- 一 第二十条第一項第六号の能力について同項の認定を受けた者が、当該認定に係る製造及び完成後の検査をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項第一号の基準に適合することを確認した装備品
  - 二 第二十条第一項第二号の能力について同項の認定を受けた者が、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項第一号の基準に適合することを確認した当該認定に係る航空機の装備品
  - 三 第二十条第一項第七号の能力について同項の認定を受けた者が、当該認定に係る修理又は改造をし、かつ、国土交通省令で定めるところにより、第十条第四項第一号の基準に適合することを確認した装備品
  - 四 国土交通省令で定める輸入した装備品
- 4 予備品証明(前項の規定によりを受けたものとみなされた予備品証明を含む。)は、当該予備品について国土交通省令で定める範囲の修理若しくは改造をした場合又は当該予備品が航空機に装備されるに至つた場合は、その効力を失う。