

平成 23 年 6 月 30 日 制定(国空機第 269 号)  
平成 23 年 6 月 30 日 一部改正 (国空機第 282 号)  
平成 30 年 1 月 26 日 一部改正 (国空機第 2006 号)  
令和 3 年 7 月 30 日 一部改正 (国空機第 384 号)  
令和 4 年 4 月 1 日 一部改正 (国空機第 1190 号)  
令和 4 年 6 月 10 日 一部改正 (国空安政第 560 号)

## サーキュラー

国土交通省航空局安全部安全政策課長

件名:米国連邦航空局が承認した修理設計データの取り扱いについて

### 1. 背景

今般、我が国は、米国との間で締結した「航空の安全の増進に関する日本国政府とアメリカ合衆国政府との間の協定(BASA:Bilateral Aviation Safety Agreement、以下「BASA」という。)」の「耐空性に係る実施取決め(Implementation Procedures for Airworthiness、以下「IPA」という。)」に基づき、航空機、発動機、プロペラその他の装備品(以下「航空機又は装備品等」という。)の修理に係る米国連邦航空局(以下「FAA」という。)又は FAA から一定の権限を委任された者が承認した修理設計データ(以下「FAA 修理設計データ」という。)を受け入れることとした。ここでいう FAA から一定の権限を委任された者とは、FAA の Designated Engineering Representatives(DER)制度に基づき認められた者又は Organization Designation Authorization (ODA)制度に基づき認められた者をいい、FAA に認定された範囲において、航空機又は装備品等の修理設計データを承認する権限が付与されている。

本サーキュラーは、航空機又は装備品等の設計者(追加型式設計の承認等を受けた者を含む。以下「設計者等」という。)が指定する方法(設計者等が指定したマニュアル、サービス・ブレティン等。以下「設計者等の指定する方法」という。)によらない FAA 修理設計データに基づいて航空機又は装備品等を修理し、装備する場合の当局の検査方針を定めるものである。

### 2. 関連サーキュラー

- No.1-001 航空機及び装備品等の検査に関する一般方針
- No.2-001 事業場認定に関する一般方針
- No.4-016 航空運送事業者が発行する技術指令等の取り扱いについて
- No.7-001 外国との航空安全に関する相互承認協定等について

### 3. 米国における制度

米国の制度において、航空機や装備品等の修理の承認の基準については、米国の連邦規則(FAR) Part 43に定められている。特に設計者等の指定する方法によらない「Major Repair」に区分される修理に係る設計データの承認手続については、FAA Order 8110.4「Type Certification」、FAA ORDER 8110.37「Designated Engineering Representative (DER) Handbook」、Order 8100.15「Organization Designation Authorization (ODA) Procedures」、FAA Order 8900.1「Flight Standards Information Management System」等に記載され、FAA又はFAAから一定の権限を委任された者が当該修理設計データを承認することができる。

FAA又はFAAから一定の権限を委任された者が修理設計データを承認した場合は、Form8110-3、Form8100-9及びForm337 (Block 3)が発行される。

Form8110-3は、修理設計がFARの基準に適合していることについて、DERが承認又は承認を推奨した場合に発行される書類である。DERが承認できる範囲は、DER毎に区分(Structural、Power plant、Radio等)及び証明内容(Static Analysis、Safety Analysis等)が限定されている。DERが承認できる範囲内の修理設計の場合は、Form8110-3のCertification欄において「Approve these data」が選択され、当該承認文書によりFAAの承認を受けたと見なされる。一方、DERが承認できる範囲外の修理設計の場合は、Form8110-3のCertification欄において「Recommend approval of these data」が選択される。この場合、当該Form8110-3のみではFAAの承認を受けたものとは見なされず、さらにFAAによる承認を示す文書が必要である。DERによる設計の承認制度の詳細についてはOrder 8110.37「Designated Engineering Representative Guidance Handbook」に記載されている。

Form8100-9は、修理設計がFARの基準に適合していることについて、ODAが承認又は承認を推奨した場合に発行される書類である。ODAが承認できる範囲は、ODA毎に区分(Structural、Power plant、Radio等)及び証明内容(Static Analysis、Safety Analysis等)が限定されている。ODAが承認できる範囲内の修理設計の場合は、Form8100-9のCertification欄において「Approve these data」が選択され、当該承認文書によりFAAの承認を受けたと見なされる。一方、ODAが承認できる範囲外の修理設計の場合は、Form8100-9のCertification欄において「Recommend approval of these data」が選択される。この場合、当該Form8100-9のみではFAAの承認を受けたものとは見なされず、さらにFAAによる承認を示す文書が必要である。ODAによる設計の承認制度の詳細についてはOrder 8110.15「Organization Designation Authorization Procedures」に記載されている。

Form337は、米国籍の航空機に対して修理が実施された際に発行される書類であり、FAAの承認を受けていないデータに基づく修理が実施された場合には、Form337のBlock3にFAAの検査官の署名が必要である。

### 4. 我が国におけるFAA修理設計データの取り扱い

我が国において航空機及び装備品等の修理を行う場合は、当該修理の計画、過程及び作業完了後の現状が航空法第10条第4項の基準に適合するか否かについて、修理改造

検査等の国の検査を受けるか、又は認定事業場若しくは有資格整備士（以下、「認定事業場等」という。）の確認を受ける必要がある。

平成 21 年 4 月、BASA の IPA に基づき FAA 修理設計データを受け入れることとなったことに伴い、FAA 修理設計データに基づく修理については、原則として、修理の計画のうち設計部分について、検査を省略することが可能となった。しかしながら、当該修理は設計者等の指定する方法によらないものであるため、不具合の有無等を適切に管理する必要がある。

上記を踏まえ、航空機の利用者が設計者等の指定する方法以外による FAA 修理設計データに基づき航空機又は装備品等を修理し、装備する場合は、当該航空機の利用者は、次に掲げる事項を実施しなければならないこととする。

ただし、本サーキュラー発行前に技術指令の承認を受けた航空機又は装備品等の修理作業は、当該技術指令の承認を受けた者が引き続き、当該技術指令に基づき実施することができる。

(1) 当該修理作業は、以下のいずれかにおいて実施すること。

- a. FAA により認定を受けている Repair Station であって、以下の要件を満たすもの。
  - ・ 当該 FAA 修理設計データに基づき航空機又は装備品等を修理することについて FAA により認められていること
- b. カナダ運輸省航空局 (TCCA) により認定を受けている整備改造認定事業場であって、以下の要件を満たすもの。
  - ・ 当該 FAA 修理設計データに基づき航空機又は装備品等を修理することについて TCCA により認められていること
  - ・ 「日本国国土交通省航空局とカナダ運輸省航空局間の整備に関する技術取極め」(サーキュラー No.7-001「外国との航空安全に関する相互承認協定等について」参照)に規定された航空局の特別要件を満たすことが TCCA により承認されていること

(2) 航空機の利用者は、設計者等の指定する方法以外による FAA 修理設計データに基づく修理作業を実施し、又は設計者等の指定する方法以外による FAA 修理設計データに基づく修理作業を実施した装備品等を航空機に装備する場合には、次に従うこと。なお、装備品等を実施された修理が、設計者等の指定する方法以外による FAA 修理設計データに基づく修理方法による修理であることは、外国の証明書 (FAA Form 8130-3 等) の Remarks 欄や装備品等基準適合証の備考欄から把握できる。

a. 航空運送事業者又は航空機使用事業者の場合

①設計者等の指定する方法以外による FAA 修理設計データに基づく修理について、設計者等に確認を行う等により、航空機の利用者が技術的な評価・検討を行った上で、採用するか否かの判断を行うこと。

②航空機の利用者が①の技術的な評価の内容や採用の判断について責任をもつ

こと。

- ③最大離陸重量が 5.7 トンを超える航空運送事業の用に供する飛行機を運航する航空運送事業者にあつては、信頼性管理方式（リライアビリティ・プログラム）のうちトレンド・モニタリングを実施し、当該修理品の不具合等により装備品等が通常よりも早く取り卸される等の傾向が見られる場合は、担当する航空局安全部航空安全推進室整備審査官又は地方航空局保安部整備審査官に速やかに報告すること。上記以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者においても、当該修理品の不具合等により装備品等が通常よりも早く取り卸される等の傾向が見られる場合は、担当する地方航空局保安部整備審査官に速やかに報告すること。航空局は、必要に応じ、FAA に対して必要な確認を行う。
- ④FAA 修理設計データの作成者より、当該修理設計データに係る不具合等について航空機の使用者に通知があつた場合には、航空局に報告すること。
- ⑤設計者等の指定する方法以外による FAA 修理設計データに基づく修理作業の一覧（製造者、型式、修理部品、Repair Specification の文書番号、作業の内容等を含む。）を管理し、航空局の求めに応じて提出すること。
- ⑥整備規程又は整備基準（いずれも附属書を含む。）に①～⑤に係る事項を定めること。

b. a 以外の航空機の使用者の場合

- ①設計者等の指定する方法以外による FAA 修理設計データについて、設計者等に確認を行う等により、航空機の使用者が技術的な評価・検討を行った上で、採用するか否かの判断を行うこと。
- ②航空機の使用者が①の技術的な評価の内容や採用の判断について責任をもつこと。
- ③当該修理品の不具合等により装備品等が通常よりも早く取り卸される等の傾向が見られる場合は、原則として当該航空機の定置場を管轄する航空機検査官室に速やかに報告すること。航空局は、必要に応じ、FAA に対して必要な確認を行う。
- ④FAA 修理設計データの作成者より、当該修理設計データに係る不具合等について航空機の使用者に通知があつた場合には、航空局に報告すること。
- ⑤設計者等の指定する方法以外による FAA 修理設計データに基づく修理作業の一覧（製造者、型式、修理部品、Repair Specification の文書番号、作業の内容等を含む。）を管理し、耐空証明検査時に提出すること。

#### 附則

1. 本サーキュラーは、平成23年6月30日から適用する。
2. 経過措置として、本サーキュラー適用後24ヶ月間は4.(1)の(注)に関して、本サーキュラー発行前に技術指令の承認を受けた航空機又は装備品等の修理作業について緊急性を要する変更を行う場合のみ、航空運送事業者がサーキュラーNo.4-016に基づく技術指令の承認の申請を行うことを認める。

#### 附則（平成23年6月30日）

1. 本サーキュラーは、平成23年7月1日から適用する。

#### 附則（平成30年1月26日）

1. 本サーキュラーは、平成30年2月3日から適用する。

#### 附則（令和3年7月30日）

1. 本サーキュラーは、令和4年6月18日から適用する。

#### 附則（令和4年4月1日）

1. 本サーキュラーは、令和4年4月1日から適用する。

#### 附則（令和4年6月10日）

1. 本サーキュラーは、令和4年6月18日から適用する。
2. 本サーキュラーの施行の際、現に改正前のサーキュラーの4(1)の規定に従って修理された装備品等については、改正前のサーキュラーの4(2)の規定に従って管理されている場合に限り、改正後のサーキュラーの4(2)の規定にかかわらず、当該装備品等を航空機に装備することができる。

本サーキュラーに関する質問・意見等については下記に問い合わせること。

国土交通省航空局安全部安全政策課 航空機検査官

〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2-1-3

電話番号 03-5253-8737

FAX 03-5253-1661