

資料2-4

航空安全に関する相互承認協定(BASA)の 推進について

BASAの必要性

BASAとは

- シカゴ条約及びその附属書においては、航空機の安全性の証明及び維持並びに航空従事者の技能証明等は、航空機の登録国の責任となっており、外国の証明等をそのまま受け入れることはできない。
- 一方、外国から航空製品を輸入する場合や、外国の整備施設を利用する場合などにおいて、自国と同等の安全制度・能力を有する外国の証明等を受けているものについて、再度自国の証明等のために同様の審査を行うことは、行政及び航空会社等の負担が大きい。
- このため、自国と同等の安全制度・能力を有することを確認するとともに、相手国の責任・権限を明確化した上で、航空安全に関する相互承認協定(BASA)を締結することで、双方の安全性の証明等の受け入れを可能とし、審査の軽減・技術協力等を実現する。

我が国の航空を取巻く状況

- 航空会社においては、海外への整備委託や外国人乗員の活用など、グローバル化が進展しているところ、安全性を確保した上で、整備施設、乗員ライセンス等に係る手続きの簡素化、負担の軽減が求められている。
- 国産ジェット旅客機(MRJ)の諸外国における適確な運航の確保のため、航空機や装備品等の円滑な流通が不可欠である。

BASAの締結・拡大が必要

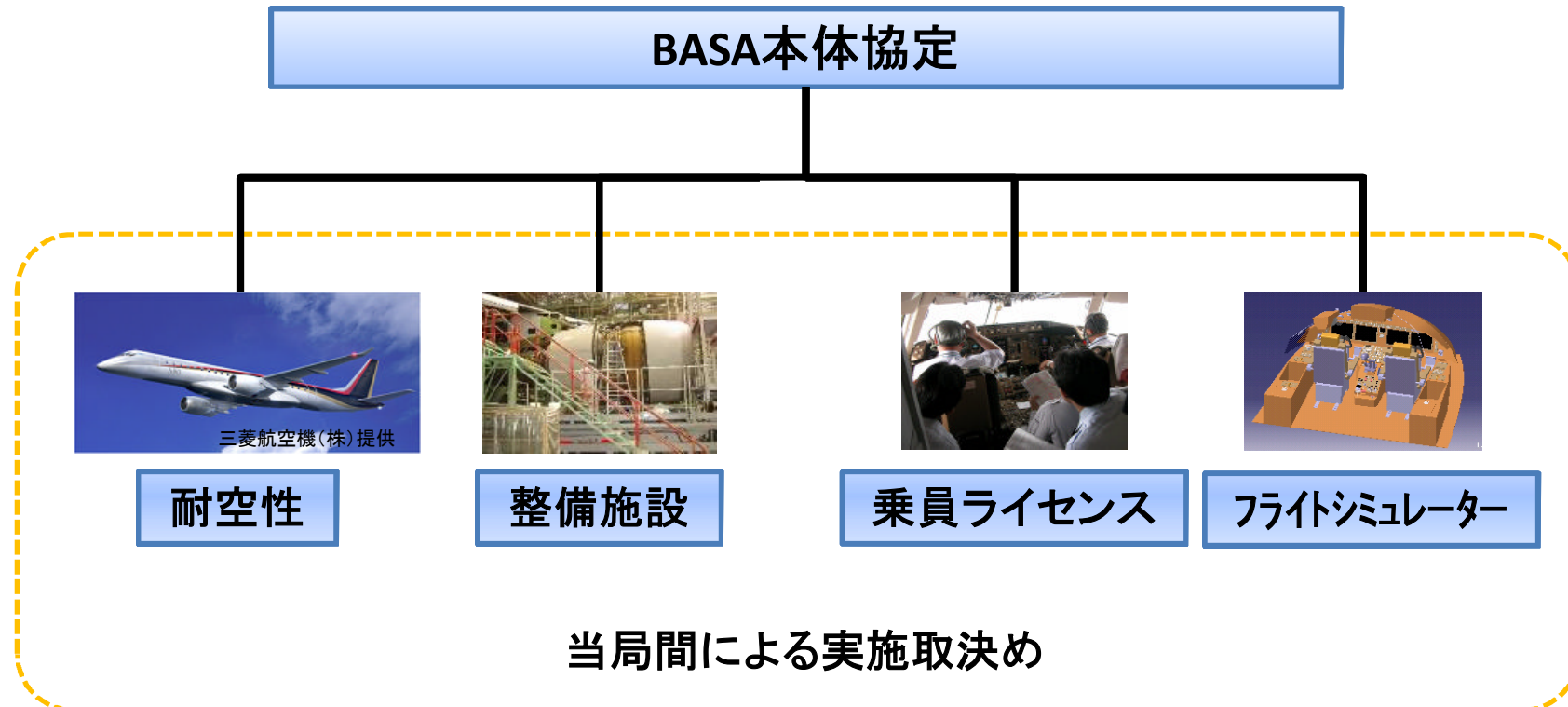
規制・制度改革に係る方針(抄)(H23.4.8閣議決定)

「米国との間で、平成21年4月に締結した航空機材以外の分野(乗員資格、整備施設、シミュレーター等)においても、相互承認の協議を推進する。また、欧州等その他の先進国とも協議を推進する。」

国土交通省成長戦略(抄)(H22.5.17)

「乗員資格等の相互承認を早期に実現するべく、米国をはじめとする諸外国との協議を積極的に進めていく」

- 一般的なBASAの構成は以下のとおり。

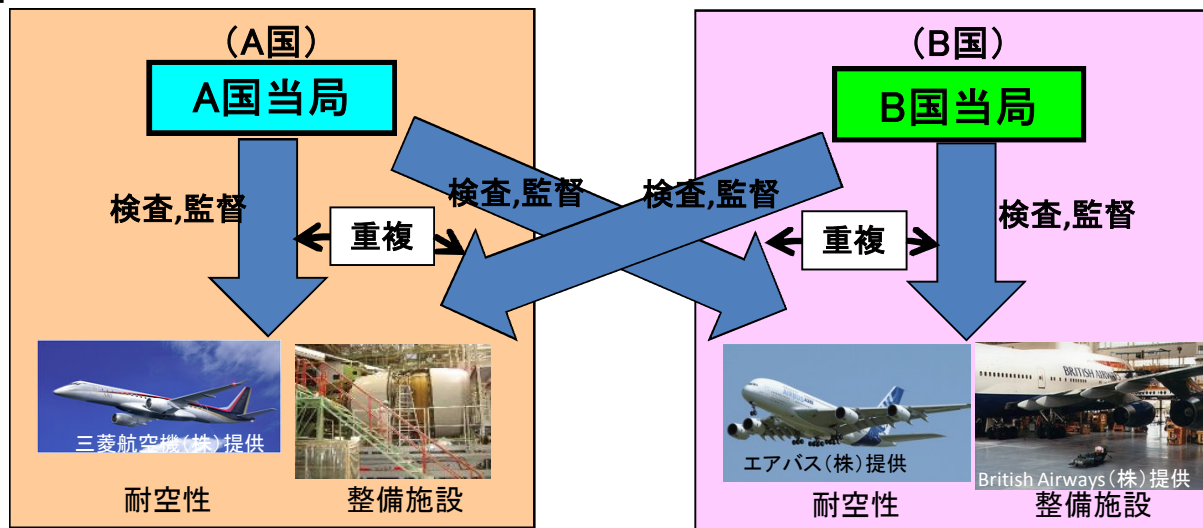


(※)具体的なBASAの構成・対象分野については、相手国との今後の交渉の中で確定される。

BASAの一般的な効果

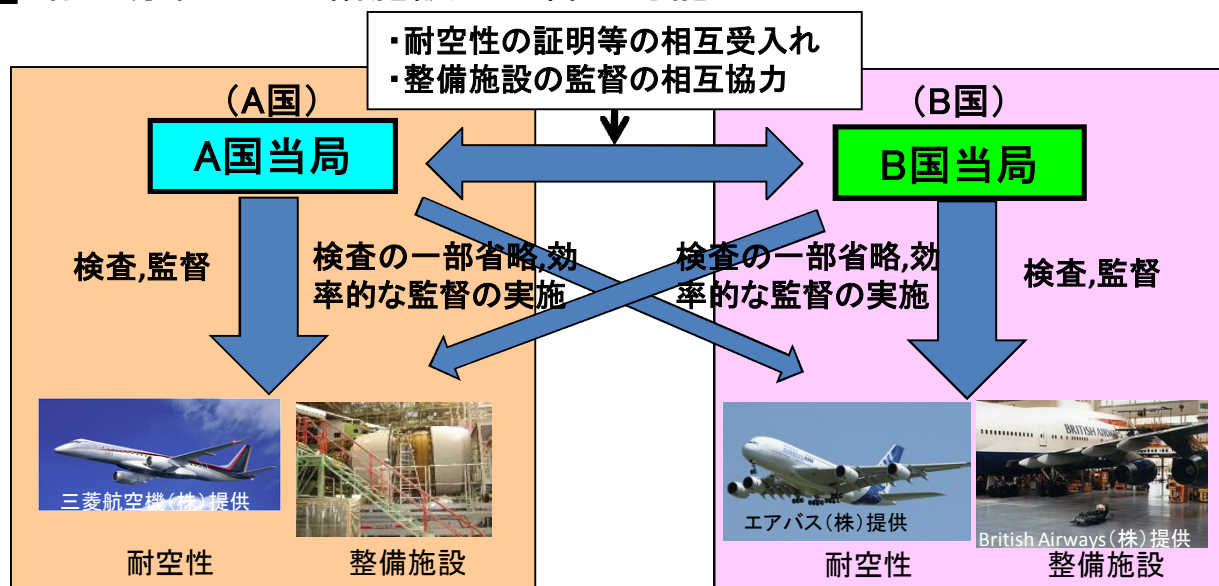
BASAがない場合

双方の航空当局により、重複した耐空性の検査や整備施設の監督を実施



BASAがある場合

双方の航空当局の検査や監督を活用し、耐空性に係る検査の一部又は全部の省略や効率的な整備施設の監督が可能



BASAの締結状況と今後の取り組み

締結状況

- 米国、カナダ、ブラジルとの間で、航空機の耐空性に係る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当局間実施取決めを締結しているが、BASAは未締結。

今後の取り組み

- 米国等との間で、整備施設、乗員ライセンス分野等へのBASAの拡大、欧州との間で、BASAの新規締結に向け、協議を推進する。

米 国：整備施設、乗員ライセンス分野等への拡大に向け、様々な機会を通じて働き掛けを行うとともに、航空当局間で意見交換を実施。

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の締結に向けた事前協議の開始について合意。
本年1月に第1回事前協議を開催。

カナダ：本年3月の日カナダ首脳会談において、両国航空当局間の航空安全促進のための相互協力の強化のための議論を開始する旨が合意。
BASA拡大に向けた協議の本格開始のための調整を実施。