

予備品証明制度廃止に伴う制度改正 Q&A 集

航空局安全部

<注意事項>

本 Q&A 集は、「予備品証明廃止に伴う制度改正」に関していただいたご質問のうち、改正内容に係る主要なものをまとめたものですが、正確な要件等についてはサーキュラー No.1-502 等に規定されていますので、そちらをご参照ください。

改訂履歴

令和3年12月14日	初版
令和4年3月14日	改訂
令和4年11月21日	改訂（青字下線箇所の追記等）

【総論】

問 法施行後は、現行制度下における非重要装備品についても装備品基準適合証が求められるという理解でよいか。

答 そのとおり。

問 装備品を製造・修理する事業者については、サーキュラーNo.1-502 に定められた標準部品や民生品等を製造・修理する場合を除き、法施行時までに航空局の事業場認定を取得する必要があるという理解で良いか。

答 そのとおり。なお、CofC 等で受入れ可能な装備品や海外の証明書の取扱いについては、サーキュラーNo.1-502 を参照いただきたい。

【海外の証明書の取扱い関係】

問 新規製造品については、FAA Form 8130-3 や EASA Form 1 が添付されていれば受入れ可能であるか。(TC や STC 等で認められている装備品である前提)

答 そのとおり。新規製造品に関する海外の証明書の受入れについては、サーキュラーNo.1-502 の 5-3-1 及び 5-3-2 (1)項をご参照いただきたい。

問 修理品は Form 8130-3 や EASA Form1 の右サインで受入れ可能か。

答 修理品は全て右サインの Form 8130-3 や EASA Form1 になると考えている。その上で、修理品のうち、米国や欧州に所在する修理事業者が修理して、米国の修理事業者の場合には FAA Form 8130-3、欧州の修理事業者の場合には EASA Form1 を発行している場合には、詳細な目視検査や機能検査等の追加の安全対策を実施する前提で航空機に装備可能としている。

また、我が国と BASA を締結した国（※）や、米国、欧州、英国以外の国に所在する修理事業場が修理する場合には、我が国の事業場認定を取得する必要がある。

海外の証明書の取扱いの詳細についてはサーキュラーNo.1-502 の 5-3-2(2)及び附則第 5 項をご参照いただきたい。

※supplement 承認が必要な場合には当該承認を受けた事業場に限り。

問 上記の問に関連して、オーバーホール品も修理品と同様の取扱いになるという理解でよいか。

答 そのとおり。なお、オーバーホール品のうち、現行制度において予備品証明みなしとなっているものは、法施行後も基準適合証と同等の証明書が添付された装備品として扱われる。具体的には、米国に所在する修理事業者がオーバーホールを行った後、米国当局又は DAR が左サインの Form 8130-3 を発行し、承認を受けた設計に適合することの証明がされている場合には、サーキュラーNo.1-502 の 5-3-1 項に該当し、受け入れることが可能である。

問 例えば、米国の航空機メーカーからメキシコの事業者へ修理委託され、当該事業者において修理して Form 8130-3 が発行された装備品を、いったん米国のメーカーに輸送し、当該メーカーにおいて再度 Form 8130-3（オーバータグ）を発行して、運航者に提供していることがある。この場合、当該航空機メーカーでは修理せずに Form 8130-3 が発行されているが、サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項の対象となるか（米国の修理事業者が修理したものとして取り扱うことは可能か）。

答 サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項の対象にはならない。実際に修理作業を行っていない事業者が発行する Form 8130-3 や Form 1（オーバータグ）については、修理作業の品質保証を当該事業者が行っていないため、サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項の対象にならず、当該タグの添付された装備品を航空機に装備することはできない。

ご質問のケースであれば、実際に修理作業を行うメキシコの修理事業者が我が国の事業場認定を取得する必要がある。

問 上記のオーバータグに関連して、例えば、修理作業が完了した後、米国の事業場で検査を実施して Form 8130-3 等（ARC（Authorized Release Certificate））が発行された場合も同様に認められないという理解でよいか。

答 そのとおりであり、認められない。当該ケースも代表的なオーバータグである。「inspect」で ARC が発行される場合があるが、当該 ARC は、修理作業が適切に行われたことの保証とはならない。実際に修理作業を実施した事業者において装備品基準適合証を発行する必要があるため、認められない。

問 サーキュラーNo.1-502 の 11 項にオーバータグに関する考え方が記載されているが、例えば、不具合探求のために航空機から装備品を取り卸し、修理事業者（=A 社）において検査を行った時に、特に不具合が見当たらず A 社が「inspect」で ARC を発行している場合には、検査の前に他の事業者が修理等を行っている訳ではないため、A 社の発行する ARC がサーキュラーNo.1-502 に従って受け入れ可能かを判断すればよいという理解でよいか。

答 そのとおり。

問 例えば、メキシコの事業場が発行する FAA Form 8130-3 は認められず、当該事業場は我が国の事業場認定を取得する必要があるという理解でよいか。

答 そのとおり。

問 滑空機の場合には基本的に欧州（主にドイツ）のメーカーから機体・装備品を購入している。新規製造品については既に欧州と耐空性分野の BASA が締結されているため、左サインの EASA Form1 は受入れ可能と理解しているが、装備品（新規製造品）を購入した際に、EASA Form1 を EASA の認定を受けた事業場が発行しているかどうかはどのように確認すればよいのか。

答 EASA Form1 は EASA の認定を受けた事業場しか発行できないので、EASA Form1 が添付されていれば、EASA の認定を受けた事業場が発行したものと思っただいて問題ない。

問 滑空機の場合、装備品の修理については、基本的に欧州（主にドイツ）に所在する装備品のメーカー（新規製造品の購入先）に修理を依頼しているが、日本の事業場認定を取得する必要があるか。

答 修理品については、欧州に所在する事業場（part 145 の認定を受けた事業場に限り、part M の認定を受けた事業場を除く。）が修理して EASA Form 1 を発行した装備品については、詳細な目視検査や機能検査等の追加の安全対策を実施する前提で法施行後も航空機に装備することができる。詳細の要件についてはサーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項をご参照いただきたい。

問 外国の証明書の扱いについて、米国や欧州に所在する修理事業者が修理して FAA Form 8130-3 や EASA Form 1 を発行した装備品については、サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項に基づき、目視検査や機能検査を行うこととなっているが、ここでいう装備品の機能検査とは、Shop で行うような機能検査を指しているのか、それとも航空機に取り付けた後の機能検査を指しているのか。前者の場合には、相応の設備が必要となり、運航者では実施できない。

答 サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項の機能検査は、装備品を航空機に取り付けた後の機能検査を意図しているものである。サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項においても、航空機に取り付け後の要件として規定している。

問 米国や欧州に所在する修理事業者が修理して FAA Form 8130-3 や EASA Form 1 を発行した装備品の取扱いが附則第 5 項に定められているが、自家用航空機の運航者の場合には整備規程を新たに定めて、詳細な目視検査や管理方法等を整備規程に定める必要があるか。

答 自家用航空機の運航者については整備規程を新たに定める必要はない。ただし、詳細な目視検査や機能検査等の追加の安全対策を実施することが求められる。詳細はサーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項をご参照いただきたい。

問 例えば、欧州に立地する事業場が、欧州域外の国に additional fixed location（我が国のサテライトに相当）を有している場合に、欧州域外の additional fixed location が修理した装備品は、サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項の対象となるか。

答 対象とはならない。サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項のとおり、米国、欧州及び英国の領土外に所在するサテライト（additional fixed location）が修理した装備品は対象とはならない。

問 装備品がどの国で修理されたかについてはどのように確認すればよいか。

答 FAA Form 8130-3 や EASA Form 1 には発行した事業場の名称と住所が記載されるため、原則、当該記載を確認することによりどの国で修理されたかを識別することとなる。

また、EASA の認定を受けている事業場であって、欧州域外の国にサテライト (additional fixed locations) を有している事業場の場合、当該 additional fixed location で修理作業を行って EASA Form1 を発行する場合がある。この時、EASA Form 1 の Block4 の「Organisation name and address」には欧州域内の主基地の住所が記載されるが、Block12 の「Remarks」欄には、例えば「work performed by ○○, △△ (国名)」と記載され、どの国の additional fixed location で修理作業が行われたかが記載されている。

このため、Remarks 欄を確認し、どの国に所在する additional fixed location が修理しているかを識別することとなる。当該 additional fixed location が欧州域外の国に所在する場合には、サーキュラーNo.1-502 の附則第5項の対象とはならない。

問 外国の証明書の取扱いについて、証明書のコピーは認められないという理解でよいか。

答 原則、証明書は原本でなければならない。ただし、原本の証明書を保管している者が、原本と相違ないものであることを文面で証明 (保管者の所属・氏名及び証明日を含む) している場合等には、当該証明をもって証明書の写しを原本とみなすことができる。詳細についてはサーキュラーNo.1-502 の 5-1 項を参照いただきたい。

問 外国の証明書の写しが添付されている場合に、原本の証明書を保管している者が、原本と相違ないものであることを文面で証明 (保管者の所属・氏名及び証明日を含む) している場合には、当該証明をもって証明書の写しを原本とみなすことができるが、この「文面で証明」とは、例えば原本の証明書を保管している者がメールで証明している場合も含むと理解して差し支えないか。

答 差し支えない。原本の証明書を保管している者がメールで証明している場合も「文面で証明」に含まれる。

問 航空機メーカーに在籍する FAA の DAR-F (Designated Airworthiness Representative-Manufacturing) が左サインで Form 8130-3 を発行している場合や、FAA の DAR-T (Designated Airworthiness Representative-Maintenance) が右サインで Form 8130-3 を発行している場合には受入れ可能という理解でよいか。

答 そのとおり。

問 新規製造品に添付されていた FAA Form 8130-3 の Block 13 の「Approval/Authorization No」の欄に「ODA」から始まる番号が記載されていたが、ODA（Organization Designation Authorization）が発行する左サインの Form 8130-3 も受け入れ可能という理解でよいか。

答 そのとおり。ODAには様々なタイプがあるが、ご質問いただいたケースの場合、当該事業者は PC や PMA、TSO Authorization (TSOA) といった製造認定を FAA から受けており、PC ODA や PMA ODA、TSOA ODA として左サインの Form 8130-3 を発行しているため、サーキュラーNo.1-502 の 5-3-2 項に該当する装備品となり、受け入れ可能である。

問 サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項を適用する場合、装備品の修理事業者は FAA や EASA の認定以外に航空機メーカーの認定も有している必要があるか。

答 航空機メーカーの認定は不要である。米国や欧州に所在する修理事業者が修理して、米国の修理事業者の場合には FAA Form 8130-3、欧州の修理事業者の場合には EASA Form1 を発行している場合には、附則第 5 項を適用できる。詳細は同項を参照いただきたい。

問 サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項を適用する場合、附則第 5 項に掲げる要件に適合する必要があるのは認識しているが、同サーキュラーの 5-5-9 項の要件にも適合している必要があるか。

答 サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項を適用する場合に、同サーキュラーの 5-5-9 項に規定する要件に適合している必要はない。サーキュラーNo.1-502 の附則第 5 項の冒頭の記載の趣旨は、同項に該当する装備品は同サーキュラーの 5-5-9 項の「その他 5-5-1～5-5-8 で求められる程度と同等の安全性が確保されると認められる装備品等」に該当するというものであり、5-5-9 項の各要件に適合していなければならないというものではない。

【標準部品（Standard Parts）関係】

問 ボルトやナットは、CofC がなくても航空機に装備することは可能か。例えば、運航者の合格タグなどでよいか。

答 ボルトやナットが全て標準部品（Standard parts）に該当する訳ではなく、サーキュラー No.1-502 の 5-4 項に定めるとおり、JIS や NAS 等の規格に適合している必要がある。その上で、Standard parts に該当する部品については基準適合証が求められないものの、部品に適用されている規格や製造者が規格に適合することを示す書類（CofC 等）が必要となるため、運航者の合格タグでは受入れることができない。詳細の要件はサーキュラーNo.1-502

の 5-4 項をご参照いただきたい。

問 Standard parts や民生品については CofC で航空機に装備することが可能と思うが、CofC 以外の書類でも認められるか。例えば、製造事業者が発行する in voice や packing list は認められるか。

答 サーキュラーNo.1-502 の 5-4(2)項に要件を記載しており、規格に適合することを製造者が示す書類や当該部品の製造者名を記載した書類等が添付されていれば、受入れ可能である。in voice や packing list であっても、当該要件に合致していれば、航空機に装備することは可能であるが、通常、規格に適合することを証明する書類はこれらとは別途、製造者が作成するものである。

問 Standard parts について、部品番号に NAS や MS などの規格が記載されていれば Standard parts であることが明白であるが、中には部品番号だけではわからないケースもある。この場合、航空機メーカーに問い合わせで Standard parts であることを確認した場合には、Standard parts として取り扱って差し支えないか。

答 サーキュラーNo.1-502 の 5-4 項に記載のとおり、航空機メーカーに問い合わせで、当該部品の部品番号が NAS や JIS、MS などの規格に合致していることを確認した場合には、Standard parts として取り扱って問題ない。

問 サーキュラーNo.1-502 の 5-4 項に、「なお、米国の場合、米国の航空機の設計者が独自に指定する規格の部品等は、標準部品には該当しない」との記載がある。例えば、ボーイング社が定める「BAC****」で始まる規格の部品は Standard Parts とはならないと考えている。一方で、ボーイング社から部品を購入した際に添付されている CofC 等の品質保証書の中には、「BAC****」が「MS****」と同等であると記載されている等、当該 BAC 規格がサーキュラーNo.1-502 の 5-4 項の標準部品の規格（NAS 規格 MS 規格や）と一致することが確認可能な場合がある。この場合には当該部品を Standard Parts として取り扱うことは可能か。

答 サーキュラーNo.1-502 の 5-4 項に記載のとおり、原則、ボーイング社の定める BAC 規格品は Standard parts とはならない。その上で、5-4 項に記載のとおり、航空機の設計者（この場合はボーイング社）から提供される情報により、当該 BAC 規格が 5-4 項に定められた標準部品の規格（NAS 規格、MS 規格等）と一致することが確認された場合には、Standard parts として取り扱うことが可能である。

問 [Standard parts](#) については CofC で航空機に装備することが可能だが、この CofC は航空機の設計製造者や [Standard parts](#) の製造者が発行するものでなければならず、Distributor が発行する CofC では受け入れができないという理解でよいか。

答 そのとおり。[Standard parts](#) については、航空機の設計製造者や当該部品の製造者が発行した CofC が添付されていなければ、受け入れることはできない。詳細はサーキュラー No.1-502 の 5-4 項を参照いただきたい。

問 材料が [Standard parts](#) で、受領後に AMM や SRM に基づいて一部切り欠きをつけたりした場合、航空機に装備することはできるか。

答 [Standard parts](#) に該当すれば、受領時には CofC により受入れることが可能である。その後、航空機の設計者の指示に基づいて航空機整備の一環として加工する場合には、サーキュラー No.1-502 の「航空機の設計者の指示に基づき 航空機の整備・改造の一環として航空機の使用者が製作する部品」に該当すると考えられるが、詳細の要件についてはサーキュラー No.1-502 の 5-5-2-1 項をご参照いただきたい。

【民生品（Commercial Parts）関係】

問 民生品はどのようなものか。また、民生品に該当するものは、基準適合証が不要となるという理解でよいか。

答 民生品とは、航空用に設計・製造されていない装備品であって、当該装備品の不具合が航空機の安全性に影響を及ぼさないものである（例：スピーカー、カメラ等）。民生品として指定を受けた場合には基準適合証の添付は不要となる。なお、TSO Authorization (TSOA) を受けている航空部品については民生品とはならず、基準適合証が必要となるのでご留意いただきたい。民生品として指定を受ける場合の要件等についてはサーキュラー No.1-503 をご参照いただきたい。

問 法施行後に修理改造検査等で取り付ける装備品については、どのような申請手続きにより民生品の指定を受けるのか。

答 民生品の指定は、修理改造検査や STC の検査の中で行うこととなる。具体的な手続き等についてはサーキュラー No.1-503 をご参照いただきたい。

問 民生品の指定は機体ごとに行うのかそれとも型式ごとに行うのか。

答 修理改造検査の中で指定する場合には機体ごとに指定する。STC の場合には当該型式として指定することとなる。

問 法施行後に修理改造検査を受けて民生品として指定を受けた装備品の場合、製造番号の限定はなくなり、別の製造番号の装備品に交換する際に、修理改造検査の受検は必要なくなるという理解でよいか。

答 そのとおり。詳細はサーキュラーNo.1-503 の 7-2 項を参照いただきたい。

問 法施行後に航空機を輸入する場合に、輸入時の輸出耐空証明の中に含まれる装備品であって FAA Form 337 や EASA の minor change 等で取り付けた装備品については、変更審査表が作成されていない場合がある。このような装備品について民生品の指定を受けることは可能か。可能な場合、どのような手続きで民生品の指定を受けることとなるか。

答 可能である。例示いただいたケースの場合、航空機の輸入時の初回の耐空証明検査においてサーキュラーNo.1-503 の要件への適合性を示していただいた上で、民生品の指定を受けていただくこととなる。なお、変更審査表がない場合であっても民生品一覧表の作成は必要である。修理改造検査を受けた際には通常、変更審査表の別表や別添として構成品一覧表や装備品一覧表が作成されるが、この構成品一覧表や装備品一覧表と同様の形で民生品一覧表に装備品を記載いただく必要がある。詳細については、サーキュラーNo.1-503 の 7 項を参照いただきたい。

問 民生品一覧表の別添として添付する仕様書とは具体的にどのようなものか。

答 材質や寸法、適用規格、重量などが記載された書類を指す。仕様書の例についてはサーキュラーNo.1-503 の別添 2 の (3) に記載しているため、参照いただきたい。

問 法施行前に承認を受けた STC に係る装備品のうち一部の装備品について、法施行後に民生品として指定を受けるため、追加型式設計変更承認の申請を行うことを考えているが、当該申請の期限はあるか。

答 特に期限はない。なお、STC に係る装備品については、サーキュラーNo.1-502 に基づき、標準部品や民生品に該当しない場合には、原則、基準適合証が必要となる。

問 法施行前に承認を受けた STC に係る装備品のうち一部の装備品について、法施行後に民生品として指定を受けるため、追加型式設計変更承認の申請を行う場合には、サーキュラ

一No.1-503の6-1-2項に掲げる装備品の安全性の評価に係る資料の提出が必要という理解でよいか。

答 そのとおり。STCに係る装備品について民生品として指定を受けようとする場合には、法施行前に設計承認を受けたSTCであるか否かにかかわらず、サーキュラーNo.1-503の6項に従って、装備品の安全性の評価に係る資料も含めて必要な書類を提出いただく必要がある。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品については、民生品に明確に該当する場合には、法施行後最初の耐空検査時に民生品の指定を受けることとなっている。サーキュラーNo.1-503の本則に、民生品一覧表の作成に係る要件が記載されているが、法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品について民生品として指定を受ける場合には、民生品一覧表を法施行後の最初の耐空検査までに作成するという理解でよいか。

答 そのとおり。法施行前に修理改造検査で航空機に取り付けた装備品であって、民生品に明確に該当するものについては、航空局においてリストを作成しているため、当該リストを参考に民生品に該当するものを判断いただき、民生品一覧表を作成いただく必要がある。また、逆にリストに載っていない装備品は原則、民生品にはならないため、当該装備品を法施行後に修理する場合には、修理事業者が事業場認定を取得する必要がある。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について、法施行後最初の耐空検査において民生品の指定を受ける場合に必要な申請書類や様式等はどのようになるか。

答 サーキュラーNo.1-503の7-1-2項に定める事項が記載されている民生品一覧表を提出いただく必要がある。7-1-3項に定める安全性の評価に関する資料等の提出は不要である。なお、民生品一覧表は航空機の利用者が責任をもって作成する必要がある。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について、法施行後最初の耐空検査において民生品の指定を受ける場合の手続きの流れはどのようになるか。

答 民生品一覧表を、法施行後の最初の耐空検査の1ヵ月前までに耐空検査の申請を行う検査官室に提出いただき、事前に航空局の確認を受けていただく必要がある。
航空機整備検査認定事業場で耐空検査を受ける場合にも同様に、耐空検査の1ヵ月前までに管轄の検査官室に民生品一覧表を提出いただく必要がある。
航空局で確認を行い、必要に応じて調整をさせていただいた後、耐空検査にあわせて民生品一覧表の承認を行う。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について民生品一覧表を作成する際、航空機の運航を委託しているケースや過去の修理改造検査の受検を事業者に委託しているケースについても、航空機の利用者が責任をもって民生品一覧表を作成する必要があるか。

答 そのとおり。運航委託している場合など、航空機の利用者が自ら民生品一覧表を作成することが困難な場合には、必要に応じて運航委託先の事業者と連携して民生品一覧表を作成する必要があるが、この場合であっても、航空機の利用者が責任をもって民生品一覧表を作成する必要がある。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について、法施行後最初の耐空検査において民生品の指定を受ける場合に手数料は必要となるか。

答 手数料は不要である。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について、法施行後最初の耐空検査において民生品の指定を受ける場合に変更審査表は改訂する必要があるか。

答 航空局からの求めがない限り、変更審査表を改訂する必要はない。変更審査表の別添として民生品一覧表を作成していただくものである。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について、法施行後最初の耐空検査時に民生品の指定を受ける場合、限定有りとされている装備品については、限定有りのままとなるか。

答 そのとおり。法施行前に修理改造検査により航空機に取り付けた装備品であって限定有りとされているものについては、法施行後最初の耐空検査時に民生品の指定を受けた場合も引き続き限定有りとなる。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち民生品に明確に該当するものについて、法施行後最初の耐空検査時に民生品の指定を受けなかった装備品については、その

後、標準部品等に該当しなければ、新規製造品であっても基準適合証が必要になるとの認識でよいか。

答 そのとおり。なお、法施行後の最初の耐空証明検査時に民生品の指定を受けた後に、民生品一覧表への記載が漏れていた装備品が確認された場合には、次の問及びサーキュラーNo.1-503の附則第2項を参考に必要な手続きを行うこと。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち民生品に明確に該当するものについて、法施行後最初の耐空検査時に民生品の指定を受けなかった装備品については、その後、改めて民生品について指定を受けることはできないという理解でよいか。

答 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち民生品に明確に該当するものについては、原則、法施行後最初の耐空検査時において民生品の指定を受けていただく必要がある。

なお、法施行後の最初の耐空証明検査時に民生品の指定を受けた後に、民生品一覧表への記載が漏れていた装備品が確認された場合には、航空機の利用者は速やかに管轄官署に連絡の上、サーキュラーNo.1-503の9項に規定する「民生品一覧表の記載事項の訂正に係る承認願」を管轄官署に提出する等、必要な手続きを行う必要がある。詳細については、サーキュラーNo.1-503の附則第2項を参照いただきたい。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について、法施行後最初の耐空検査を受けるまでの間に修理する場合には基準適合証は不要という理解でよいか。

答 そのとおり。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について、法施行後最初の耐空検査を受けるまでの間に修理する場合には、サーキュラーNo.1-502の5-5-9項の要件（例：整備規程又は整備基準への所要事項の規定）に適合している必要があるのか。

答 サーキュラーNo.1-502の5-5-9項に規定する要件に適合している必要はない。サーキュラーNo.1-503の附則第2項の趣旨は、法施行前に修理改造検査で航空機に取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当する装備品については、サーキュラーNo.1-502の5-5-9項の「その他5-5-1～5-5-8で求められる程度と同等の安全性が確保されると認められる装備品等」に該当するというものであり、5-5-9項の各要件に適合していなければならないというものではない。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っている装備品について、法施行後最初の耐空検査を受けるまでの間に交換する必要がある場合にはどのような手続きを行う必要があるか。

答 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品の場合、通常は限定ありとなっている。このため、法施行後に製造番号の異なる装備品を新たに航空機に取り付ける場合には、新たに修理改造検査を受検いただく必要がある（現行制度下における取扱いと同様）。

この場合、当該修理改造検査においてサーキュラーNo.1-503の本則に則って民生品の指定を受けることとなり、サーキュラーNo.1-503の7-1-2項及び7-1-3項に従って必要な書類を提出いただく必要がある。

問 法施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち、民生品に明確に該当するものとして航空局が作成したリストに載っていない装備品の場合は、例えば標準部品である配線コネクタであっても、当該コネクタの修理が必要となった場合に基準適合証は必要か。

答 サーキュラーNo.1-502の5-4項の標準部品に該当する場合、基準適合証は不要である。なお、標準部品や民生品に該当しない装備品の場合には、原則、基準適合証が必要となる。

問 過去（法施行前）に輸入した中古の航空機の場合、輸入時の装備品（型式証明、追加型式设计承認、修理改造設計承認等に係る装備品を除く。）について変更審査表を作成していない場合がある。この場合、変更審査表の別添として民生品一覧表を作成することはできないが、法施行後最初の耐空検査において民生品の指定を受けることは可能か。可能な場合の手続きはどのようになるか。また、変更審査表を作成していない場合であっても、民生品として取り扱うためには民生品の指定を受ける必要があるという理解でよいか。

答 可能である。変更審査表がない場合には、民生品一覧表のみ作成いただき、管轄の検査官室に提出いただくこととなる。その他の手続きの流れは、変更審査表がある場合と同様である。変更審査表が作成されていない場合であっても民生品として取り扱うためには民生品の指定を受ける必要がある。

問 民生品はCofCで航空機に装備可能とのことだが、このCofCは誰が発行してどのような内容が記載されていけばよいのか、具体的な内容を教えて欲しい。

答 サーキュラーNo.1-502の5-5-1(4)項に規定しているとおり、製造者名に係る書類や仕様に適合することを製造者が示す書類等があるかを装備品の入手時に確認する必要がある。なお、CofCは一般的に当該装備品の製造者が発行するものである。

問 民生品を修理した場合には、修理事業者から修理報告書が発行されるが、当該修理報告書にサーキュラーNo.1-502 の 5-5-1(4)項やサーキュラーNo.1-503 の 7-3 項に掲げる事項が記載されていれば、当該修理報告書により民生品を受領することは可能か。

答 可能である。

問 サーキュラーNo.1-503 に民生品として指定を受ける場合の手続きが定められているが、事情により民生品の指定を受けないという選択をすることは可能か。この場合、当該装備品に不具合等が生じた場合は認定事業場で修理作業を行い、基準適合証が必要となることは認識している。

答 可能である。ただし、民生品として指定を受けない場合には、当該装備品を修理等する場合に基準適合証が必要となる。

問 サーキュラーNo.1-503 は令和 4 年 6 月 18 日から適用されると思うが、例えば、修理改造検査の申請が法施行前で、受検が法施行後の場合には、サーキュラーNo.1-503 の附則第 2 項は適用されず、本則の規定に則って、民生品の指定を受ける必要があるという理解でよいか。

答 そのとおり。修理改造検査の受検が法施行後の場合にはサーキュラーNo.1-503 の本則に従って民生品の指定を受ける必要がある。同サーキュラーの附則第 2 項は、法施行前に修理改造検査の合格を受けて航空機に装備している装備品が対象となる。

問 設計製造国が米国や欧州の TC や STC の場合、当該 TC や STC の保有者が、設計製造国の規則に従って Commercial parts list を作成して設計製造国の承認を受けていたり、ICA (Instructions for Continued Airworthiness) の中で Commercial parts を指定している場合には、当該装備品は、サーキュラーNo.1-502 の民生品として指定を受けたものとして取り扱って差し支えないか。

答 二国間の相互承認協定等(BASA)に基づき受入れ可能な外国当局が承認した設計変更や、外国当局の認定を受けた者が当該認定に基づき承認した設計変更において、当該設計変更に係る設計者が ICA の中で Commercial Parts 等を指定している場合や、Commercial Parts List を作成している場合には、当該装備品は、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-1 に規定する民生品として指定を受けたものとして取り扱って差し支えない。詳細については、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-1 項を参照頂きたい。

問 ある航空機について、当該機体は現在型式証明（TC）が発行されているが、TCの発行前に同等STCとして設計承認を受けた装備品が存在する。この同等STCに係る装備品に対して民生品の指定を受ける場合の設計変更の手続きはどのようになるか。同等STCであるため、サーキュラーNo.1-001の附則に従って、原則、修理改造設計承認の変更申請になると考えるが、現在はTCを取得している型式であるため、STCの新規申請となるかを教えて欲しい。

答 型式証明を既に取得している型式機であるため、修理改造設計承認の変更申請とはならず、STCの申請を行い、当該申請の中で民生品の指定を受けることとなる。この際、STCの発行にあわせて元の同等STCは廃止されることとなる。

【軍事品関係】

問 軍事品とはどのようなものか。また、軍事品として指定を受けた場合には、基準適合証が不要という理解でよいか。

答 軍事品とは、軍事用に設計された装備品であって、当該装備品を航空機に装備した場合に航空機の安全性が確保されることが確認されているものである。

具体的には、米国武器輸出規制（ITAR）や武器等の安全保障貿易管理（輸出規制）の対象となっている等の要件を満たす装備品が軍事品に該当し、主に国や地方自治体の航空機に装備されている。なお、輸出規制の対象となっている装備品の場合、通常、最終用途証明書（End Use Certificate）や技術支援契約書（Technical Assistance Agreement）等が発行される。

軍事品として指定を受けた場合には基準適合証の添付は不要となる。指定を受ける場合の要件等についてはサーキュラーNo.1-503を参照いただきたい。

問 例えば、ヘリテレの防振装置は航空局HPの「改正航空法の施行前に修理改造検査で取り付けた装備品のうち明確に民生品に該当する装備品のリスト」の中で「非民生品リスト」に分類されているが、当該防振装置が輸出規制の対象となっている等の要件を満たす場合には、「軍事品」として指定を受けることができ、その場合には基準適合証の添付は不要となるという理解でよいか。

答 そのとおり。「非民生品リスト」に分類される装備品であっても、輸出規制の対象となっている等、サーキュラーNo.1-503の軍事品の要件を満たす場合には軍事品として指定を受けることが可能であり、この場合には基準適合証が不要となる。

問 ある型式の航空機のTCオプション品として赤外線カメラがあり、法施行前から航空機に取り付けられているが、この赤外線カメラは輸出規制の対象となっており、また、TC保有者においてARCを発行可能な装備品（TC保有者のCapability List）の中に当該赤外線

カメラは入っていない。このような場合に、この赤外線カメラについて法施行後最初の耐空検査で軍事品として指定を受けることは可能であるか。なお、この TC 保有者は外国に所在する者であり、設計製造国は外国である。

答 ご質問いただいたケースの場合、TC 保有者の Capability list に赤外線カメラが含まれておらず、法施行後最初の耐空検査時点で、当該型式機の ICA において ARC を発行不要な装備品（Commercial Parts 等）として赤外線カメラが指定されていないこと、また、赤外線カメラが軍事品に該当することについて航空機の使用者が TC 保有者と調整しており、軍事品に該当することが確認されていること等の要件を満たしていれば、軍事品として指定を受けることが可能である。詳細についてはサーキュラーNo.1-503 の附則第 3 項を参照いただきたい。

【航空機の整備・改造の一環として製作、修理する部品関係】

問 整備規程等を有していない自家用航空機の運航者であっても、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-1 項に基づき、航空機の設計者が発行するメンテナンス・マニュアルに基づいて航空機整備の一環としてダブラー等の部品を製作することは可能か。

答 可能である。

問 航空機整備の一環として製作、修理する部品について、社内合格票等で航空機に取り付ける場合に、当該社内合格票を発行する資格者などの要件はあるか。

答 航空機整備の一環として製作、修理する部品については、有資格整備士や整備規程に基づき選任された整備従事者などが耐空性を確認し、社内合格票等に署名又は押印を行う必要がある。耐空性を確認する者の具体的な要件については、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-1 及び 5-5-2-2 をご参照いただきたい。

問 航空機整備の一環として製作、修理する部品について、製作、修理する者の要件はあるか。

答 航空機整備の一環として部品を製作、修理する場合には、有資格整備士や整備規程に基づき選任された整備従事者などが製作、修理する必要がある。具体的な要件については、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-1 及び 5-5-2-2 を参照いただきたい。

問 航空機整備の一環として製作、修理する部品について、製作、修理した後、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2 項に基づき部品の耐空性を確認するとともに当該確認に係る書類を作成する必要があるが、部品の耐空性の確認は、法第 19 条に基づく航空機の整備後の耐

空性の確認と兼ねることはできず、別々に行う必要があるという理解で良いか。

答 そのとおり。サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-1 項又は 5-5-2-2 項に基づく部品の耐空性の確認と、法第 19 条に基づく航空機の整備後の耐空性の確認は趣旨が異なるため、分けて行う必要があります、兼ねることはできない。

問 サークュラーNo.1-502 では、航空機の設計者の指示に基づき航空機の整備・改造の一環として航空機の利用者が製作する部品については基準適合証がなくとも航空機に取り付けられるとあるが、機体の整備管理を委託している事業者で製作した場合はどのような取扱いになるか。

答 機体の整備管理を委託している事業者において、航空機の設計者の指示に基づき当該機体の整備・改造の一環として製作する部品についてもサーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-1 項の部品に含まれ、航空機に装備することができる。航空機の利用者が重整備や耐空検査前整備を委託している場合に、委託を受けた整備事業者が、航空機の設計者の指示に基づき当該機体の整備・改造の一環として製作する部品についても同様に、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-1 項の部品に含まれ、航空機に装備することができる。

問 航空機の設計者の指示に基づき航空機整備の一環として自社でダブラーを製作した場合、当該ダブラーに社内合格証を発行することになるが、どのタイミングで合格証を発行すればよいか。航空機に取り付けた後か、それとも、加工した後か。

答 部品を製作したタイミング（加工後）で発行いただくことになる。

問 航空機の整備・改造の一環として航空機設計者の指示に基づき製作する部品について、社内合格票等の証明書ではなく、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-1(5)項に定められている事項を記載した航空機の整備記録を発行することで代えることは可能か。

答 可能である。航空機の整備記録にサーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-1(5)項に定められている事項も含まれている場合には社内合格票の代替とすることができる。

【航空機の整備・改造の一環として修理する装備品関係】

問 整備規程等を有していない自家用航空機の運航者であっても、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-2 項に基づき、航空機から取り卸した装備品等を航空機の設計者が発行するメンテナンス・マニュアルに基づいて修理を実施し、有資格整備士が確認の上、社内合格票を発行すれば、航空機に取り付ける機体に取付けることは可能か。

答 可能である。自家用運航者であっても、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-2 項に従って、航空機の設計者の発行するメンテナンス・マニュアル（AMM、SRM）に基づき修理を行った装備品を航空機に装備することができる。

問 ある航空機の AMM には「Service battery in accordance with battery manufacturer's recommendation」と記載されている点検項目がある。詳細の点検項目は CMM に定められているが、この CMM 点検について、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-2 項に従って航空機整備の一環として有資格整備士が行い、航空機に取り付けることは可能か。

答 可能である。サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-2 項に従って、航空機の設計者の発行するメンテナンス・マニュアル（AMM、SRM）から呼び出される CMM に基づく保守や修理を行った装備品を航空機に装備することは可能である。

問 航空機のバッテリーの交換をする際、良品として保管している予備のバッテリーを充電してから搭載するが、充電作業は AMM によるものではないため、確認整備士が充電作業することはできないか。

答 AMM に基づかない作業であっても、当該作業が「保守」に該当する作業の場合、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に従って、航空機の使用者が適切に管理する前提で「保守」作業を行った装備品を航空機に装備することができる。

バッテリーの充電作業は「保守」に該当する。このため、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に従って適切に当該バッテリーを管理する前提で、確認整備士の方が充電作業を行った後、航空機に装備することができる。

問 サーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-2 について、例えば、基準適合証の添付されたホイールとタイヤを調達し、それらを AMM に基づいて組み上げて、ホイール assembly として保管する場合には基準適合証は不要という理解でよいか。

また、ホイール assembly として組み上げる作業内容について、法第 19 条の規定による確認を行う者（航空機整備改造認定事業場の確認主任者）が確認する必要があるか。

答 調達するホイールとタイヤにそれぞれ ARC が添付されている場合であって、それらを航空機整備の一環として AMM に基づいて組み上げる作業であれば、組み上げた後に基準適合証は不要である。

なお、この場合であってもサーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-2 に基づき、組み上げた後に有資格整備士が耐空性を確認し、社内合格票等を発行する必要があるほか、装備品を航空機に装備する場合には、法第 19 条の規定による確認が必要となる。

問 AMM に基づいて航空機整備の一環として装備品の保守作業を航空機の利用者が行う場合にはサーキュラーNo.1-502 の 5-5-2-2 項に従って航空機に装備し、装備品の保守作業を修理事業者に委託する場合には、5-5-10 項に従って装備品を適切に管理する前提で航空機に装備するという理解でよいか。

答 そのとおり。

(整備規程又は整備基準の適用を受ける航空機の利用者により製作された装備品等)

問 サークュラーNo.1-504 について、3-2-2(5)のカテゴリ-3 における小部品とはどのような部品か。

答 プラカードやデカールなどのうち、非常に小さな部品が該当する。

(良品の活用)

問 サークュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に基づく良品の活用について、法第 113 条の 2 (管理の受委託) は航空機使用事業についても適用されるか。

答 法第 113 条の 2 (管理の受委託) は航空運送事業者のみに適用され、航空機使用事業者には適用されない。

問 サークュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に基づく良品の活用について、自家用運航者も 5-5-10 項に基づいて良品の活用を行うことが可能か。

答 可能である。

問 自社(航空機の利用者)で機体整備を実施している時に取り卸した装備品について、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に基づいて自社で損傷の有無の確認等を行い、同項に基づいて適切に管理する場合には、良品として活用することは可能か。

答 可能である。良品として活用する場合の詳細の要件については、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項を参照いただきたい。

問 サーキュラーNo.-502 の 5-5-10 項に基づく良品の活用を行う場合に、例えば、取り卸す側の航空機の耐空証明が切れている場合であっても、当該航空機から計器を取り卸して他の航空機に装備することは可能か。

答 取り下ろし元の航空機の耐空証明が切れている場合には良品の活用はできない。詳細の要件については、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項をご参照いただきたい。

問 航空機に装備されているバッテリーを取り卸して、修理等を行わずに同じ航空機に再装備する場合も、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に従って、当該バッテリーの耐空性を確認し、適切に管理する前提で、航空機に再度装備することは可能か。

答 可能である。

問 電波法の規定により要求される定期検査(ベンチチェック)を実施する為に、無線設備以外の装備品 (PFD (Primary Flight Display) 等) も併せて取り卸す必要があるが、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に従って良品として再度航空機に装備することは可能か。

答 航空機に装備することは可能である。なお、航空機の整備作業に伴って取り卸した装備品であって特に不具合のないものを、整備作業後に航空機に再装備する場合には、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10-1 項に記載しているとおり、5-5-10 項に基づく確認や管理を行うことなく、航空機に装備することができる。

問 自家用運航で 2 機の同型式機を運航しているが、不具合が発生したときに都度、購入・交換を行っている部品がある。航空機に不具合が発生した際、当該部品がその原因と疑われる場合でも、予備部品がないため、当該部品を新品に交換してその結果を確認することで不具合箇所を特定するといったことができない。

このため、もう一方の航空機に取り付けられている同じ P/N の部品を取り卸して不具合が発生した航空機に取り付けて不具合の有無をテストし、特に問題がなければ、航空機を運航することはできるか。

例えば、航空機 A に不具合が発生した際、不具合が疑われる部品と同じ P/N の部品が装備されている航空機 B から当該部品を取卸し、航空機 A に取付けテストした結果、航空機 A の不具合が解消すれば、航空機 B から取り卸した部品を航空機 A にそのまま装備し続け、運航することが可能か。

答 例示いただいたケースで、航空機 B から取り卸した部品について、航空機の使用者が 5-5-10-1～5-5-10-4 項に基づき、航空機から部品を取り卸した際の確認や記録管理を適切に行う場合には、航空機 A に取り付けることは可能である。この場合、航空機 A の整備をサーキュラーNo.1-501 に基づいて適切に行った上で、法第 19 条の規定による航空機の整備

後の確認を行えば、航空機 A を運航することができる。

問 上記の問に関連し、2機を同時に運航するためには不具合の原因となった部品を新たに購入する必要があるが、航空機 A の不具合が同部品であると確定した時点で、同部品を航空機 B へ戻し、航空機 B を運航することは可能か。

答 航空機の利用者自身が 5-5-10-1～5-5-10-4 項に基づき、航空機から部品を取り卸した際の確認や記録管理を適切に行う前提で、航空機 B に部品を戻すことは可能である。この場合、航空機 B の整備をサーキュラーNo.1-501 に基づいて適切に行った上で、法第 19 条の規定による航空機の整備後の確認を行えば、航空機 B を運航することができる。

問 回転翼航空機を使用して消防活動を任務として業務をしており、災害の種別により装備品の脱着を行い航空機を運航している。この時、災害に応じてヘリコプターTV電送装置、カーゴフック装置、赤外線搜索監視装置、サーチライトなどの装備品を取り卸し、元の航空機に取り付ける場合や他の航空機へ取り付ける場合には、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項の要件に適合させる必要があるという理解でよいか。

答 そのとおり。なお、航空機の整備作業や他の装備品の不具合探求に伴って取り卸した装備品であって航空機の不具合と関係のない装備品を、保管せずに航空機に再度装備する場合には、5-5-10 項の要件に適合させることなく、航空機に再度装備することが可能である。

問 機体の日常整備や整備管理は自隊（消防防災航空隊）で行っており、耐空検査前整備と耐空検査を整備業者に委託している。耐空検査における整備委託時に、自隊の航空機から取り卸して予め自隊で良品として管理している部品を委託先に支給し、委託先で当該部品を航空機に装備することは可能か。

答 航空機の利用者（消防防災航空隊）が、航空機から取り卸した部品を 5-5-10-1～5-5-10-4 項に基づき良品として適切に管理している場合に、当該部品を機体整備の委託先に支給し、当該整備委託先が 5-5-10-4 に従って航空機に装備することは可能である。詳細はサーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項を参照いただきたい。

問 機体の日常整備や整備管理は自社で行っており、耐空検査前整備と耐空検査を整備業者に委託している。耐空検査における整備委託時に、整備委託先で航空機から装備品を取り卸し、整備委託先が当該装備品についてサーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に従って損傷等の有無の確認や記録管理等を行う場合に、良品として活用して航空機に装備することはできるか。

答 活用することはできない。サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に基づく装備品の再活用は、航空機の使用者自身が航空機から取り卸した装備品の損傷等の有無の確認や記録管理等を行い、当該装備品の耐空性について責任をもつ前提で、航空機に再度装備するものである。

このため、例示いただいたケースの場合、航空機から取り卸した装備品について、整備委託先の事業者が損傷等の有無の確認や記録管理等を行っており、航空機の使用者自身が当該装備品の耐空性について責任をもつことはできないため、航空機に装備することはできない。

なお、例えば、航空機の使用者自身が、委託先の整備場に赴き、5-5-10 項に基づき航空機から取り卸した装備品の損傷等の有無の確認や記録管理等を行い、適切に管理している場合には、良品として活用することができる。詳細はサーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項を参照いただきたい。

問 防災ヘリコプターの運航を県から受託しているが、受託契約における整備内容には耐空検査と耐空検査前整備までは含まれておらず、耐空検査に伴う整備業務を他の事業者が受託するケースが想定される。ヘリコプターの整備管理者は当社（A社）である。

この時、仮に耐空検査に伴う整備を他事業者（B社）が実施する場合、A社が事前に航空機から取り卸して良品として管理している装備品をB社に支給し、B社が航空機に取付けることは可能か。

答 例示いただいたケースの場合、整備管理者であるA社が航空機から取り卸した部品を5-5-10-1～5-5-10-4 項に基づき良品として適切に管理している場合に、当該部品をB社に支給し、B社が5-5-10-4 に従って航空機に装備する場合には可能である。詳細はサーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項を参照いただきたい。

問 法施行前に、特定の部品番号、製造番号の装備品を航空機に装備するための修理改造検査を、自社の航空機（運送事業機）と他社の航空機（自家用運航機）でそれぞれ受けている場合がある。この時、航空機の使用者や整備管理者はそれぞれの航空機で異なっている。この場合に、上記の装備品について当該航空機間でサーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に基づく良品活用をすることはできないという理解でよいか。

答 そのとおり。良品活用が可能な航空機は同じ整備規程や整備基準が適用される航空機や、航空機の使用者が所有する他の航空機であって整備管理者が同じ航空機などであり、例示いただいたケースの場合、航空機の使用者や整備管理者がそれぞれの航空機で異なっているため、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項を適用することはできない。

【構成部品の取扱い関係】

問 複数の構成部品から構成されている装備品について、構成部品（補機）単体で修理委託

する場合には、サーキュラーNo.1-502 の附則第 1 項は適用されず、法施行後は基準適合証が必要という理解でよいか。

答 そのとおり。複数の構成部品から構成される装備品全体を修理委託した場合には、当分の間、構成部品それぞれに基準適合証が添付されていなくとも、完成品（top assembly）に基準適合証が添付されていれば航空機に装備可能としているが、構成部品のみを修理委託した場合には当該部品に対して基準適合証が必要である。

問 サーキュラーNo.1-502 の 5-2-3 項において、修理された装備品を入手する場合であつて、当該装備品が複数の部品から構成されている場合には、その構成部品についても基準適合証が必要である旨が定められているが、附則第 1 項において、当面の間、構成部品については基準適合証を不要とし、top assembly（完成品）の装備品に対してのみ基準適合証が必要となる旨が定められている。この「当面の間」とは具体的にどれほどの期間か。

答 現時点において明確な期間を想定しているものではなく、今後の米国や欧州との相互承認協定等の締結時期等も踏まえて期間を検討する予定である。なお、構成部品について基準適合証を求める場合には、我が国の認定取得が必要となる事業場も増えることから、将来的に「当面の間」の期間を検討するにあたっては、当該事業場が我が国の認定を受けるために必要な経過措置期間も考慮した上で検討する予定である。

問 現行制度において、例えば、基準適合証の添付された発動機を受領した後、その一部構成部品を取り下ろし、当該箇所に予備品証明の添付された構成部品を取り付けた場合に、当該発動機は航空機に装備可能となっているが、法施行後、同様のケースで、基準適合証の添付された構成部品を取り付けた場合に、当該発動機は航空機に装備可能であるか。

答 装備可能である。その場合の要件をサーキュラー1-502 の 5-5-10-4(3)に規定している。

【電波法関係】

問 電波法適用装備品について、電波法に基づく型式認定があれば、航空法に基づく基準適合証は不要となるか。

答 不要とはならない。電波法に基づく型式認定を受けていたとしても航空法に基づく基準適合証は必要である。

問 航空機から取り卸した装備品は、航空機使用者が所有する他の航空機であって整備管理者が同じ航空機に取り付けることが可能とサーキュラーNo.1-502の5-5-10-4項に規定されているが、電波法に基づく管理者が同一の場合には、航空機使用者が異なっても乗せ換えることは可能であるか（電波法に基づく共通予備登録を受けている装備品は載せ替えができるか）

答 電波法に基づく管理者が同一であっても、サーキュラーNo.1-502の5-5-10-4項に規定されているとおり、取り卸した航空機と同じ航空機に装備する場合や、航空機使用者が所有する他の航空機であって整備管理者が同じ航空機に装備する場合でなければ、良品の活用はできない。詳細はサーキュラーNo.1-502の5-5-10-4項をご参照いただきたい。

問 電波法に基づき無線局の無線設備の定期検査を行うためにベンチチェックを行う場合には、基準適合証は不要という理解でよいか。

答 そのとおり。この場合、ベンチチェックを行った装備品について、サーキュラーNo.1-502の5-5-10項に基づいて適切に管理を行う場合には、航空機に装備することが可能である。

【非重要装備品のうち、法施行前に製造、修理又は改造された装備品の取扱い：サーキュラーNo.1-502の附則第4項関係】

問 非重要装備品のうち、法施行前に製造、修理又は改造された装備品（以下「在庫品」という。）については基準適合証がなくとも法施行後に航空機に装備することができるか。

答 非重要装備品の在庫品については、法施行後、当分の間、詳細な目視検査や機能検査等の追加の安全対策を実施する前提で、基準適合証などのサーキュラーNo.1-502の5項又は附則第5項に定める証明書がなくとも、航空機に装備することができる。詳細については、サーキュラーNo.1-502の附則第4項に規定しているので参照いただきたい。

問 サーキュラーNo.1-502の附則第4項において、非重要装備品の在庫品については、詳細な目視検査等を行う前提で「国土交通大臣が告示で指定する期間」は航空機に装備することができる旨が定められているが、当該告示で定められている期間は具体的にどれほどの期間か。

答 告示では「当分の間」と定めている。当該期間については航空局から別途通達等を発出しない限り、特に期間の制限はなく、在庫品を詳細な目視検査等を行う前提で航空機に装備することが可能と考えていただいて差し支えない。

問 非重要装備品の在庫品についてはどのような証明書があれば航空機に装備することが

できるか。

答 非重要装備品の在庫品については、原則、CofC等の証明書が必要であるが、添付されていない場合には、これらの証明書がなくとも航空機に装備することができる。詳細はサーキュラーNo.1-502の附則第4項を参照いただきたい。

問 非重要装備品の在庫品について、例えば、法施行前に入手した Standard parts で CofC 等の証明書が添付されていない部品についてもサーキュラーNo.1-502 の附則第4項を適用して航空機に装備可能という理解でよいか。

答 そのとおり。非重要装備品の在庫品のうち、サーキュラーNo.1-502の5項又は附則第5項に適合しない装備品については附則第4項を適用して航空機に装備することができる。

問 航空機の重整備等を整備事業者に委託した場合に、委託先の整備事業者自身が保有する非重要装備品の在庫品でサーキュラーNo.1-502の附則第4項に該当するものを航空機に装備することは可能か。

答 可能である。

問 非重要装備品の在庫品を航空機に装備した後、法第19条確認を行う際に留意すべき事項はあるか。耐空性基準に適合していることをどのように記録等すればよいか。

答 航空機に装備後、法第19条確認を行う方法は制度改正前と変わらない。また、サーキュラーNo.3-001に則り、航空日誌に記録が必要な交換作業の場合には、航空日誌への記録も必要となる。

問 自家用航空機の場合、在庫品に対する詳細な目視検査や機能検査は整備士が実施するという理解でよいか。

答 詳細な目視検査や機能検査については、自家用航空機の利用者の場合には一般的に整備士の方が実施することになると考えられる。なお、詳細な目視検査は装備品の入手時に行うものであり、機能検査は航空機への取り付け時に行うものである。詳細についてはサーキュラーNo.1-502の附則第4項に記載しているのでご参照いただきたい。

問 在庫品に対する機能検査とは、航空機全体の機能検査の一環として行うという理解でよいか。目視検査や機能検査を行うことととなっているが、ここでいう装備品の機能検査とは、Shop で行うような機能検査を指しているのか、それとも航空機に取り付けた後の機能検査を指しているのか。前者の場合には、相応の設備が必要となり、運航者では実施できない。

答 航空機に装備した後の装備品の動作確認等の機能検査を意図しているものである。

問 サーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項の適用対象となる非重要装備品の在庫品は、令和 4 年 6 月 18 日が基準日になると思うが、例えば令和 4 年 5 月に修理を実施し、7 月に受領した場合、当該装備品に対して附則第 4 項を適用することは可能か。

答 可能である。サーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項は、装備品の受領日にかかわらず、令和 4 年 6 月 17 日以前に製造、修理等された装備品が対象であるため、令和 4 年 5 月に修理された装備品であれば附則第 4 項の対象となる。

問 サーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項の適用対象となる非重要装備品の在庫品について、令和 4 年 6 月 17 日以前に受領した装備品は少なくとも附則第 4 項の対象になるという理解でよいか。

答 そのとおり。

問 サーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項の適用対象となる非重要装備品の在庫品について、装備品が修理又は改造された日付は ARC の発行日で判断することとしてよいか。

答 差し支えない。修理又は改造された日付が ARC の Block 14e の「Date」に記載されており、当該日付を参考に判断することとなる。

問 サーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項の適用対象となる非重要装備品の在庫品について、新規製造品であって、その製造日が不明な場合、CofC の発行日で判断することとしてよいか。

答 差し支えない。CofC に製造日が記載されていない場合には、CofC の発行日等、明らかに製造日より後の日付に発行されたと分かる資料の日付を参考に判断することとなる。

問 [非重要装備品の在庫品であっても、基準適合証が添付されている等、サーキュラーNo.1-](#)

502の5項に適合する装備品であれば、附則第4項に基づく確認や報告を行うことなく航空機に装備可能という理解でよいか。

答 そのとおり。例えば、基準適合証が添付されている場合には、サーキュラーNo.1-502の5-2項に該当するため、同サーキュラーの附則第4項を適用することなく航空機に装備することができる。

問 非重要装備品の在庫品について、毎年、管轄官署に報告をすることとなっているが、修理品だけでなく新規製造品についても、サーキュラーNo.1-502の附則第4項に該当する在庫品の場合には報告対象になるという理解でよいか。

答 そのとおり。

問 非重要装備品の在庫品について、毎年、管轄官署に報告をすることとなっているが、具体的にどのような内容を報告する必要があるか。

答 該当する在庫品の種類、概数について報告いただく必要がある。報告の際の参考様式を航空局HPに掲載しているので参照いただきたい。なお、当該様式は参考であり、サーキュラーNo.1-502の附則第4項の要件を満たす前提で、別の様式を使用して報告することも可能である。

問 非重要装備品の在庫品の毎年の報告について、運送事業者の場合、法施行後最初の報告は、令和4年12月末までではなく、令和5年6月17日までに行えば良いという理解でよいか。

答 そのとおり。

問 非重要装備品の在庫品の毎年の報告（航空機使用事業者及び自家用運航者の場合）について、耐空検査及び耐空検査前整備を委託している場合であっても、当該報告は航空機の使用責任者が責任をもって行う必要があるか。

答 そのとおり。耐空検査及び耐空検査前整備を委託している場合には、航空機の使用責任者が委託先事業者と調整した上で、委託先事業者が代理で当該報告を行うことも可能であるが、この場合であっても、管轄官署への報告は航空機の使用責任者が責任をもって行う必要がある。

問 非重要装備品の在庫品の毎年の報告（航空機使用事業者及び自家用運航者の場合）につ

いて、機体ごとに耐空検査の管轄官署が異なっている場合、耐空検査の申請先の官署にそれぞれ報告するので差し支えないか。

答 差し支えない。

問 非重要装備品の在庫品の毎年の報告について、認定事業場において自家用運航者の航空機の耐空検査を受託し、当該運航者と調整した上で認定事業場が当該航空機の在庫数を報告する場合に、認定事業場の管轄官署と当該航空機の定置場の管轄官署（自家用運航者が耐空検査を受ける場合に通常、申請する官署）が異なる場合には、どちらの管轄官署に報告すればよいか。

答 耐空証明の申請先の官署に報告を行っていただくこととなる。このため、ご質問いただいたケースの場合には、認定事業場の管轄官署に報告いただくこととなる。

問 非重要装備品の在庫品の毎年の報告について、航空機の重整備等を整備事業者に委託した場合であって、委託先の整備事業者自身が保有している非重要装備品の在庫品でサーキュラーNo.1-502 の附則第4項に該当するものを航空機に装備した場合には、当該装備品と、航空機の利用者が保有する在庫品の両方を報告する必要があるという理解でよいか。

答 そのとおり。

問 非重要装備品の在庫品の毎年の報告について、航空機の重整備等を整備事業者に委託した場合であって、委託先の整備事業者自身が保有している非重要装備品の在庫品を自社の航空機に装備した場合には、当該装備品も含めて管轄官署に報告する必要があるが、この場合、委託先の整備事業者自身が保有している非重要装備品の在庫品全てを報告する必要はなく、自社の航空機に装備した装備品を管轄官署に報告する必要があるという理解でよいか。

答 そのとおり。なお、委託先の整備事業者が保有している非重要装備品の在庫品のうち自社の航空機に装備した装備品に加えて、航空機の利用者自身が保有する在庫品も管轄官署に報告する必要がある。

問 非重要装備品の在庫品の毎年の報告について、航空機の利用者が報告時に保管管理している非重要装備品の在庫品を報告するのか、それとも前年の報告時点から使用した装備品のうち附則第4項に該当するものを報告するのか。

答 前者のとおりであり、非重要装備品の在庫品の毎年の報告については、航空機の利用者

が保有している在庫品のうちサーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項に該当するものを報告いただく必要がある。

例外として、航空機の利用者が機体整備を整備業者に委託する場合であって、委託先の整備業者が保有する非重要装備品の在庫品（附則第 4 項に該当する装備品）を航空機に装備した場合には、航空機の利用者自身が保有する在庫品ではないが、報告の対象となる。このため、航空機の利用者においては委託先の整備業者から航空機に装備した非重要装備品の在庫品を聴取いただき、当該装備品もあわせて報告いただく必要がある。

問 法施行時点で、倉庫等に保管されている予備バッテリーを機体に搭載する場合には装備品基準適合証が必要か。

答 当該バッテリーは、法施行前に製造、修理された非重要装備品（在庫品）であるため、サーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項が適用され、基準適合証が添付されていない場合であっても、詳細な目視検査や機能検査等の追加の安全対策を実施する前提で航空機に装備可能である。詳細の要件については、サーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項を参照いただきたい。

【重要装備品の取扱い関係】

問 サーキュラーNo.1-502 の附則第 4 項は重要装備品に対しても適用されるか。

答 適用されない。附則第 4 項は非重要装備品に対して適用するものであり、重要装備品については、法施行前に予備品証明を受けたものや基準適合証又は基準適合証と同等と認められる外国の有効な ARC の添付されたものでなければ、法施行後に航空機に装備することはできない。

問 重要装備品について、例えば令和 4 年 6 月に修理の発注を行い、令和 4 年 7 月に運航者が受領するものがあつた場合に、その装備品については基準適合証がなければ航空機に装備できないという理解でよいか（7 月以降に予備品証明を受けることはできないという理解でよいか）。

答 そのとおり。令和 4 年 6 月 18 日以降は予備品証明という制度自体がなくなるため、令和 4 年 6 月 18 日以降に予備品証明を行うことはできない。重要装備品であつて令和 4 年 6 月 18 日以降に入手するものには基準適合証が添付されている必要がある。

問 予備品証明を受けた装備品は令和 4 年 6 月 18 日以降も航空機に装備可能であることはどこに規定されているか。

答 改正航空法（令和元年法律第 38 号）の附則第 5 条及びサーキュラーNo.1-502 の附則第 3 項に規定されている。

【その他】

問 装備品基準適合証のない装備品は原則、修理改造検査で航空機に取り付けることが出来なくなるという理解でよいか。

答 そのとおり。

問 STC に係る装備品を交換、修理する場合には、標準部品や STC 保有者が当該装備品について民生品の指定を行っている場合を除き、基準適合証が必要という理解でよいか。

答 そのとおり。STC に係る装備品については、TC に係る装備品と同様、サーキュラーNo.1-502 に基づき、標準部品や民生品に該当しない場合には基準適合証が必要となる。

問 STC や修理改造検査で初めて当該型式の航空機に取り付ける装備品についても基準適合証が求められるのか。

答 型式・仕様承認や TSOA、ETSOA を受けている装備品については、基準適合証や FAA Form 8130-3、EASA Form 1 が求められる。これらに該当しない装備品であって、STC や修理改造検査で初めて当該型式の航空機（修理改造検査の場合には当該航空機）に取り付ける装備品については、STC や修理改造検査の受検時には航空機との適合性に係る設計承認を受けておらず、STC や修理改造検査の受検前に基準適合証を当該装備品に発行することはできない。このため、この場合には基準適合証は不要であり、CofC 等の証明書で航空機に装備することができるが、STC の検査や修理改造検査において取り付ける装備品が、当該検査の申請に係る設計に適合する装備品であることを示し、航空局による確認を受ける必要がある。詳細は、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-7 項を参照いただきたい。

問 STC に係る装備品を修理改造検査で航空機に取り付ける場合（初めて当該型式の航空機に取り付ける場合を除く）には、標準部品や STC 保有者が当該装備品について民生品の指定を行っている場合を除き、基準適合証が必要という理解でよいか。

答 そのとおり。

問 高度計やトランスポンダの点検（ベンチチェック）は保守作業に該当するが、例えばベンチチェックの結果、許容値から外れて修理を行う場合については、基準適合証は必要になるか。

答 必要となる。許容値から外れた場合に必要な作業については修理作業となり、基準適合証が必要である。

問 ベンチチェックを行った高度計やトランスポンダを航空機に装備する作業は、小修理に該当するという理解でよいか。

答 そのとおり。高度計やトランスポンダのベンチチェック作業自体は「一般的保守」に該当するが、ベンチチェックを行った高度計やトランスポンダを航空機に装備する作業は、「小修理」に該当する。

問 サーキュラーNo.3-010 に基づく高度計の点検作業については保守作業であり、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項を適用して航空機に装備可能であるが、同項を適用した場合、サーキュラーNo.3-010 に定める点検間隔を超えて高度計の点検を行うことは可能となるか。

答 可能とはならない。サーキュラーNo.1-502 とサーキュラーNo.3-010 の要件は独立して適用されるものであり、両方のサーキュラーの要件を満たす必要がある。このため、サーキュラーNo.1-502 の内容にかかわらず、航空機の使用の方においてはサーキュラーNo.3-010 に定める点検間隔を守っていただく必要がある。

問 メモリ保存用のバッテリー・電池を搭載している装備品の場合、定期的に装備品を分解して電池交換を行ったり、リフレッシュのための内蔵バッテリーの充放電作業が必要なケースがある。このような分解作業や交換作業は「保守」に該当するという理解でよいか。

答 電池交換やバッテリーの充放電作業は「保守」に該当する。なお、交換する電池については、サーキュラーNo.1-502 の 5-4 項の標準部品に該当する場合、基準適合証は必要なく、CofC 等が添付されていれば航空機に装備することができる。

問 航空機に装備される酸素ボトルについて、航空機での使用後、圧力の下がったボトルは、装備品の整備委託先で酸素の充填作業を実施してもらい、その後、当該ボトルを受領して航空機への取り付けを行っているが、この酸素の充填作業は、「一般的保守」であり、作業実施後に基準適合証は不要と考えて差し支えないか。

答 差し支えない。酸素ボトルへの酸素の充填作業はサーキュラーNo.3-001に基づき「一般的保守」となるため、サーキュラーNo.1-502 の 5-5-10 項に基づき、充填作業を行った酸素ボトルを航空機の利用者が適切に管理する場合には、充填作業の実施後に基準適合証は不要である。

問 航空機の整備管理を行っている者とは、具体的にどのような事業者を指すのか。

答 法第 16 条第 1 項に基づき航空機を法第 10 条第 4 項の基準に適合するよう維持する者をいう。航空機の整備管理者は、航空機の整備計画の管理（整備作業の管理、整備計画の立案等）、整備の確実な実施を確保するために必要な品質管理、航空機の品質を維持・向上させるために必要な航空機の整備の実施時期、実施方法等の設定を行う。

なお、航空機の利用者が耐空検査前の整備や重整備を整備事業者に委託する場合があるが、当該委託は、航空機の整備管理を委託していることにはならない。

問 海外で飛行している航空機を中古で購入する場合、輸出耐空証明書が発行されるが、当該証明書の添付された航空機に装備されている装備品全てに、基準適合証や受入れ可能な海外の証明書が添付されておらず、第三国タグ（※）の装備品が多く装備されている。法施行後は輸入時に航空機に装備される装備品についても、第三国タグは認められず、基準適合証又は基準適合証と同等と認められる外国の有効な ARC が求められるのか。

※例：米国以外の国に所在する事業場が修理して発行する FAA Form 8130-3

答 輸出耐空証明書が発行されている場合には、当該輸出耐空証明の中に含まれている装備品について、基準適合証又は基準適合証と同等と認められる外国の有効な ARC は求められない。輸入時に輸出耐空証明書が発行されている場合、相手国が当該航空機について装備品も含めて耐空性を保証している。

問 現行制度下では、予備品証明の再取得を一定期間ごとに自主的に行ってきたが、装備品基準適合証については法施行後、一定期間ごとに再取得をする必要があるのか。また、そもそも再取得できるものなのか。

答 再取得の必要はない。

問 サーキュラーNo.1-502 の 6 項の材料について、「航空機の利用者は、国の承認を受けた設計に基づく仕様に適合するものを使用すること。」と定められているが、この「国の承認を受けた設計」とは具体的にどのような設計を指すのか。

答 「国の承認を受けた設計」とは、サーキュラーNo.1-502 の 4-1 項に定めたとおり、

型式証明や追加型式設計承認など、「航空局による承認を受けた設計」を指している。

問 特定救急用具に該当する救命胴衣や ELT については法施行後、基準適合証が必要になると認識している。現行制度下において、救命胴衣や ELT を航空機へ固定せず、持込み品として扱っている場合があるが、法施行後、当該救命胴衣や ELT を航空機に持ち込むにあたって、修理改造検査を受検する必要があるか。

答 修理改造検査を受検する必要はない。現行制度下において、航空機に持ち込んでいる特定救急用具の修理改造検査の可否については、法施行後においても現行制度下における取扱いと変わらない。

問 航空法上求められている登録記号を打刻する金属板（以下「打刻プレート」という。）や識別版については、基準適合証は求められるか。また、プレートへの登録記号の刻印作業について基準適合証は求められるか。

答 航空法や航空法施行規則の規定による識別版や登録記号の打刻プレートについては、原則、基準適合証は不要である。

ただし、型式証明や追加型式設計承認等の一部として識別版や登録記号の打刻プレートが含まれている場合には、基準適合証が必要である。なお、この場合であっても、打刻プレートへの登録記号の打刻作業に対して基準適合証は不要である。詳細はサーキュラーNo.1-502 の 9-1 項を参照いただきたい。

問 救急箱や非常食糧など、特定救急用具以外の救急用具はどのような取り扱いとなるか。特定救急用具と同様に基準適合証が求められるのか。

答 救急箱や非常食糧などの特定救急用具以外の救急用具については、原則、基準適合証は不要である。

ただし、型式証明や追加型式設計承認等の一部として当該救急用具が含まれている場合には、基準適合証が必要である。詳細はサーキュラーNo.1-502 の 3-3-2 項を参照いただきたい。

問 装備品に対する整備作業として溶接や熱処理などの特殊工程作業を修理事業者に委託する場合には、サーキュラーNo.1-502 の 10(2)と同様に、基準適合証が必要という理解でよいか。

答 そのとおり。サーキュラーNo.1-502 の 10(2)では装備品に対する整備作業として非破壊検査を行う場合に、当該非破壊検査を修理事業者に委託する場合の取扱いを定めているが、

溶接や熱処理などの特殊工程作業を装備品に対する整備作業として修理事業者に委託する場合も同様の取扱いとなり、基準適合証が必要である。

問 航空機メーカーから複数の新規製造品を購入した際、当該装備品に添付されていた FAA Form 8130-3 が原本の写しであったが、サーキュラーNo.1-502 の 5-1-3 項の要件を満たしており、原本証明がされていた。国内の輸入事業者がこれらの装備品をさらに小分けにして複数の航空機使用者に渡すため、原本証明のされた Form 8130-3 の写しを複数コピーした場合には、サーキュラーNo.1-502 の 5-1-3 項の要件に適合しなくなるという理解でよいか。

答 そのとおり。原本と相違ないものであることが証明された Form 8130-3 の写しに対してさらに写しをとる場合には、当該写しが「原本と相違ないものであることが証明された Form 8130-3 の写し」と同じであることを証明する必要がある。このため、当該写しを作成した者が、サーキュラーNo.1-502 の 5-1-3 項に従って、「原本と相違ないものであることが証明された Form 8130-3 の写し」と同じであることの証明等を行う必要がある。

問 STCに基づく航空機の改修やSBに基づく航空機の改修のために提供されるキット品の場合、キット品に添付されている ARC によりキット品の全ての装備品等の耐空性が保証されている場合には、キット品を構成する個々の装備品に ARC は不要であるが、例えば、ARC から Parts List が呼び出されていて、Parts List に掲載されている装備品のうち当該 ARC により耐空性が保証される装備品が明確となっている場合には、その範囲内で個々の装備品 1 点 1 点に対して ARC は必要ないという理解でよいか。

答 そのとおり。ARC から Parts List が呼び出されている場合に、Parts List に掲載されている装備品のうち当該 ARC により耐空性が保証される装備品が明確となっており、トレーサビリティが確保される場合には、耐空性が保証される範囲内の装備品 1 点 1 点に対して ARC は不要である。

問 FAA の DER が承認した修理設計（DER repair）に基づいて修理事業者が装備品の修理を行う場合には、当該装備品の受入れについてサーキュラーNo.1-502 が適用されるとともに、DER repair の取扱いについてサーキュラーNo.3-026 が併せて適用されるという理解でよいか。

答 そのとおり。DER repair に基づいて修理された装備品を受け入れる場合には、サーキュラーNo.1-502 に掲げる要件とサーキュラーNo.3-026 に掲げる要件のいずれも満たしていなければならない。

問 FAA の DER が承認した修理設計 (DER repair) に基づいて、例えばタイの国に所在する修理事業者が装備品の修理を行って FAA repair station として Form 8130-3 を発行した場合には受け入れることができないという理解でよいか。

答 そのとおり。例示いただいたケースの場合、サーキュラーNo.1-502に基づき、タイの修理事業者は我が国の事業場認定を受け、基準適合証を発行する必要がある。

あわせて、サーキュラーNo.3-026に基づき、当該修理事業者が FAA の repair station の認定を受けていることや、航空機の利用者においてトレンドモニタリング、DER repair の技術的な評価・検討等を行うことが必要となる。

【耐空検査関係】

問 耐空検査を受検している自家用航空機の運航者が、点検等においてパッキンやボルトなどの標準部品を交換した場合、更新耐空検査の書類検査受検時に、交換した全ての標準部品について CofC 等の証明書を提示する必要があるか。

答 航空局から求められた場合を除き、標準部品について CofC 等の証明書を提示する必要はない。更新耐空検査の際の提出書類及び提示書類の詳細については、サーキュラーNo.1-001に規定しているため、サーキュラーNo.1-001を参照いただきたい。

【認定事業場関係（令和3年7月30日付のサーキュラーNo.2-001の改正関係）】

問 サーキュラーNo.2-001の改正により、装備品修理改造認定事業場や装備品製造検査認定事業場に係る業務範囲が改正されたが、法施行時点で既に認定を受けている事業場については、法施行後の最初の認定更新時に業務範囲を移行することとして差し支えないという理解でよいか。

答 そのとおり。法施行時点で認定を受けている装備品修理改造認定事業場や装備品製造検査認定事業場については、法施行後最初の認定更新時まで、（法施行前の）現行制度下における業務範囲のままとすることができる。この場合、法施行後最初の認定更新時にサーキュラーNo.2-001に基づく新たな業務範囲に移行することとなる。なお、認定更新前に業務範囲を移行することも可能である。詳細についてはサーキュラーNo.2-001（令和3年7月30日改正）の附則第2項を参照いただきたい。

問 法施行時点で認定を受けている装備品修理改造認定事業場が、法施行後に業務の範囲を移行する場合、どのような手続きを行う必要があるか。

答 法施行後最初の認定更新時に業務の範囲を移行する場合には、通常の認定更新にあわせて業務範囲を変更することとなる。

認定更新前に業務範囲を移行する場合には、サーキュラーNo.2-001に基づいて認定の申

請を行っていただくこととなる。

問 法施行時点で認定を受けている装備品修理改造認定事業場が、法施行後最初の認定更新時に業務の範囲を移行する場合に、登録免許税を再度納付する必要はあるか。

答 以下の①、②に該当する場合には登録免許税を新たに納付する必要はない。これら以外の場合には登録免許税を新たに納付する必要がある。

なお、業務の範囲の移行については、原則として、認定に係る装備品が該当する ATA Chapter を参考に、移行先の業務の範囲を判断することとなる。詳細はサーキュラーNo.2-001 の第 I 部 2-2 を参照いただきたい。

①認定の capability の装備品を変更することなく新しい業務の範囲に移行する場合

例)「機械補機」について認定を受けていた者が、認定の capability の装備品を変更することなく、法施行後最初の認定更新時に「燃料系統」、「油圧系統」の業務範囲に移行する場合

②認定の capability の装備品に対応する新しい業務の範囲において、当該業務範囲に該当する装備品を capability として一部追加する場合

例)「機械補機」について認定を受けていた者が、法施行後、「燃料系統」、「油圧系統」の業務範囲に移行する場合であって、かつ、「燃料系統」「油圧系統」の中で装備品の種類を一部追加する場合

問 サーキュラーNo.2-001 の改正により、装備品修理改造認定事業場や装備品製造検査認定事業場に係る確認主任者の訓練要件が新設されたが、この訓練要件については、法施行前に選任されている確認主任者についても実施することが必要であるか。

答 法施行前に既に選任されている確認主任者については、サーキュラーNo.2-001 に定められている初回の教育訓練の実施は不要だが、定期訓練の実施は必要である。詳細については、サーキュラーNo.2-001 の附則第 3 項を参照いただきたい。

なお、法施行後に選任される確認主任者については、サーキュラーNo.2-001 に定められている初回の教育訓練も含めて訓練を行う必要がある。

問 サーキュラーNo.2-001 の第 IV 部 3-1 (6) (h)には、基準適合証が発行された装備品については、委託管理制度の対象として取り扱わなくてもよい旨の規定がある。現行制度下では、予備品証明を受けた装備品等が委託管理制度の対象外となっていたが、予備品証明制度の廃止に伴い、全ての装備品について、基準適合証が添付されていれば委託管理制度の対象外として扱えるという理解で良いか。

答 そのとおり。

問 サーキュラーNo.2-001 の第Ⅳ部 3-1(6) (f)a(ii)において、装備品修理改造認定事業場が装備品の修理作業を行う際、その構成部品について他の修理事業者等から入手する場合には、当該構成部品についても基準適合証が添付されている必要がある旨、定められているが、附則第1項により、当面の間、構成部品については基準適合証の添付は不要とされている。この「当面の間」とは具体的にどれほどの期間か。

答 現時点において明確な期間を想定しているものではなく、今後の米国や欧州との相互承認協定等の締結時期等も踏まえて期間を検討する予定である。なお、構成部品について基準適合証を求める場合には、我が国の認定取得が必要となる事業場も増えることから、将来的に「当面の間」の期間を検討するにあたっては、当該事業場が我が国の認定を受けるために必要な経過措置期間も考慮した上で検討する予定である。

問 サーキュラーNo.2-001 の第Ⅳ部 3-1(6) (f)a(ii)において、装備品修理改造認定事業場が装備品の修理作業を行う際、その構成部品について他の修理事業者等から入手する場合には、当該構成部品についても基準適合証が添付されている必要がある旨、定められているが、附則第1項により、当面の間、構成部品については基準適合証の添付は不要とされている。附則の適用期間中は、構成部品について委託管理制度の対象外となるか。

答 附則の適用期間中であっても、構成部品は委託管理制度の対象外とはならず、サーキュラーNo.2-001 の第Ⅳ部 3-1 (6) (h)に従って委託先管理を行うことが必要である。

問 サーキュラーNo.2-001 の第Ⅳ部 3-1(6) (f)a(ii)において、装備品修理改造認定事業場が装備品の修理作業を行う際、その構成部品について他の修理事業者等から入手する場合には、当該構成部品についても基準適合証が添付されている必要がある旨、定められているが、附則第1項により、当面の間、構成部品については基準適合証の添付は不要とされている。例えばエンジンの場合、構成部品には Standard Parts も含まれているが、附則第1項の「当面の間」の期間が終了すると、エンジンの Standard Parts についても基準適合証の添付が必要となるか。

答 サーキュラーNo.1-502 の 5-4 項の標準部品 (Standard parts) に該当する場合には、基準適合証の添付は不要であり、CofC のみで領収可能である。附則第1項の「当面の間」の期間が明けた場合、構成部品についてサーキュラーNo.1-502 の5項に定める装備品の区分に応じて、必要な証明書の添付が必要となるが、標準部品は CofC で領収可能である等、全ての構成部品に基準適合証が求められる訳ではない。詳細はサーキュラーNo.1-502 の5項を参照いただきたい。

問 サーキュラーNo.2-001 の第Ⅳ部 3-1(6) (f)a(ii)において、装備品修理改造認定事業場が装備品の修理作業を行う際、その構成部品について他の修理事業者等から入手する場合には、当該構成部品についても基準適合証が添付されている必要がある旨、定められている。装備品修理改造認定事業場が自ら構成部品も含めて修理を行う場合には、構成部品には基準適合証を発行せず、完成品（top assembly）に対してのみ基準適合証を発行することとしてよいという理解でよいか。

答 そのとおり。基準適合証は、適切に修理作業が行われたことを、修理を実施した者以外の者が確認するために添付してもらうものである。このため、構成部品について他の修理事業者等から入手する場合には、当該構成部品についても基準適合証が添付されている必要があるが、構成部品についても装備品修理改造認定事業場が自ら修理を行う場合には、構成部品には基準適合証を発行せず、完成品（top assembly）に対してのみ基準適合証を発行することとしてよい。

問 認定事業場においてある装備品の修理を行う場合に、当該装備品の修理工程の一部（非破壊検査や溶接等）を修理事業者に委託し、委託作業が完了して戻ってきた装備品について認定事業場が残りの修理（委託前の修理作業も含む）を実施し、基準適合証を発行する場面がある。この場合に、修理工程の一部を委託する修理事業者において基準適合証を発行してもらう必要はあるか。

答 修理工程の一部を委託する修理事業者において基準適合証を発行する必要はない。修理作業を全て終えた後に認定事業場が基準適合証を発行し、全ての修理作業について適切な方法に従って実施したことを保証するため、一部工程を委託する修理事業場において基準適合証を発行する必要はない。

問 現行制度下において、航空機整備改造認定事業場が、航空機整備を行うために自ら調達し、在庫品として保有している部品がある。当該在庫品は、受注する航空機整備において使用するものであるが、法施行前に入手しているものの中には基準適合証が添付されていないものもある。この場合、当該在庫品に対して、航空機整備改造認定事業場がサーキュラーNo.1-502 の附則第4項を適用し、法施行後に航空機に装備することは可能であるか。可能である場合、自社の業務規程に附則第4項に規定される要件を記載する必要があるか。

答 可能である。また、附則第4項を適用する場合には、同項に従って必要な事項を業務規程に定める必要がある。

【安全証明書、適合証明書関係】

問 予備品証明制度の廃止に伴って安全証明書が廃止され、適合証明書のみが引き続き残る

という理解でよいか。

答 そのとおり。なお、予備品証明制度の廃止に伴い、「輸出用の航空製品についての安全証明書等交付規則（昭和五十六年運輸省告示第百三十五号）」は廃止され、サーキュラーNo.1-014に適合証明書の発行に係る手続きが定められている。

【航空機の整備作業の区分、航空日誌への記載関係（サーキュラーNo.3-001 関係）】

問 サーキュラーNo.3-001において、改正前の「2-1 軽微な保守」のa項には「緊度・間隙の調整及び複雑な結合作業を伴わない正規部品の交換」と規定されていたが、改正後のサーキュラーNo.3-001の「2-1 軽微な保守」のa項には「複雑な結合作業を伴わない規格装備品又は規格品の交換」と規定されている。当該改正により、ある作業が例えば軽微な保守から一般的保守になるなど、作業区分が変更となることはあるか。

答 軽微な保守に該当する整備作業については、サーキュラーNo.3-001の改正前後で変わらないと考えていただいて差し支えない。サーキュラーNo.3-001の2-1項は、航空法施行規則第5条の6の改正に伴い、航空法施行規則と整合するよう改正したものであるが、サーキュラーNo.3-001の別表における具体の整備作業の例は改正していないため、改正後も、当該例を参考に軽微な保守に該当するか否かを判断することとなる。

問 サーキュラーNo.3-001において、航空日誌（ログ）への記載が求められる事項の1つとして、時間管理部品の交換が定められている。救命胴衣は暦日による管理をしているところ、現行制度下では航空機へ固定せず、持込み品として扱っているケースがある。法施行後、当該救命胴衣を、運航毎に航空機に持ち込む場合には、その都度「時間管理部品」としてログへの記載が求められるのか。なお、法施行後は、救命胴衣について基準適合証が必要となることは承知している。

答 運航毎に航空機に持ち込む場合に、その都度、ログに記載する必要はない。現行制度下において航空機に持ち込んでいる特定救急用具のログへの記載については、法施行後においても現行制度下における取扱いと変わらない。

問 航空日誌（ログ）への記載について、法施行後全ての装備品について基準適合証が必要となるが、全ての装備品について航空機への装備時にログへの記載が求められるのか。

答 装備品を航空機に取り付ける場合に、常にログへの記載が求められる訳ではない。サーキュラーNo.3-001に航空日誌に記載することが必要な場合が規定されており、例えば、時間管理部品の交換を行う場合には航空日誌への記載が必要である。また、サーキュラーNo.1-502においても航空日誌や整備記録への記載が求められる作業が規定されているため、あわせてご確認いただきたい。