

# ICCAIA年次総会について

6月17日、パリ市内でICCAIA (International Coordinating Council of Aerospace Industries Association ; 国際航空宇宙工業会協議会) の年次総会が開催されたので、その概要を以下に報告する。

## 1. ICCAIAとは

世界の航空宇宙工業会が集まり、1) ICAO (国際民間航空機関) などの環境、安全などの規制に製造業者の経験、意見を反映させるための活動を協力して推進する、2) それぞれの国の活動について情報交換する、等の目的で1972年に設立された。現在、米国 (AIA)、欧州 (ASD)、カナダ (AIAC)、ブラジル (AIAB) そして日本 (SJAC) が加盟している。

毎年、6～7月、ファンボローまたはパリのエア・ショー開催時に、専務レベルの総会を開催し、各国の航空宇宙産業について情報交換するほか、ICAOへの取り組みについて4つの委員会 (①騒音・エンジン排出物委員会、②通信・航法・監視・交通管制委員会、③耐空性委員会、④安全性委員会) の活動報告を受けるとともに、国際的な案件を議論している。

## 2. 2009年度年次総会報告

### (1) 2008年の航空宇宙産業の状況

各国とも、金融危機の影響はまだ2008年の統計データには表れておらず、前年を超える伸びを示している。米国のデータは提示がなかったが、売上は増え、産業として最大の貿易黒字となっている。欧州も民間を中心とした売り上げが増加傾向にある。ブラジルは、売り上げ増加が目覚ましく、昨年比20.3%増を示しており、民間機、修理、防衛といった分野での増加が報告された。日本も、民間が8%減少したものの防衛が38%伸び、全体で

は約10%の伸びを示している。しかし、防衛の伸びはF2支援戦闘機の納入後倒しによる一過性の増加である。

### (2) FAAの海外修理事業所への管理強化について

米国下院議会において5月21日にFAA Reauthorization法案が通過し、上院に送付された。その内容は、米国籍の機体・エンジンなどの修理を行う場合、年2回の監査 (従来は1回) と新たに作業員への麻薬とアルコール検査を義務付けるものである。

これに対し、欧州政府は、1) BASA (Bilateral Aviation Safety Agreement : 相互航空安全協定) に反しているし、2) 欧州のEASA (European Aviation Safety Agency : 欧州航空局のことで、FAAの欧州版) が、逆に米国にある1,237社の欧州機体の修理会社について、FAAが提案していると同様な検査を実行する用意がある、といった反論を出している。また、欧州航空宇宙防衛工業会 (ASD) も、EU政府と同趣旨の意見書 (別添) を米国航空宇宙工業会 (AIA) ほかに提示した。

AIAは、米国議会の動きに反対で、ASDの趣旨に賛同している。理由は、欧州同様に、いままで共同で実行してきた航空安全協定に反するものであり、欧州が対抗措置を取れば、米国側の修理企業も大きな被害を被り、企業の倒産や人員解雇など最悪の事態も発生すると見ているからである。

議論の結果、各工業会が単独で対応するの

ではなく、ICCAIAとして5団体の連名もしくは、ICCAIA議長名で、FAAに事態の改善を申し入れる手紙を提出することになった。

日本においても、FAAの修理認定を受けて修理事業を行っている企業は、エンジン、装備品などを中心に多数ある。米国籍の機体を輸入して修理し、米国に輸出する場合はFAAの検査が必須である。さらに、米国以外の国がエンジンや機器の修理を、例えば日本で行った場合、FAAが承認した修理タグを添付することを求めることが多い。それは、その機材が米国に離発着することを可能にするだけでなく、別の国のエアラインに貸し出す場合などFAA修理タグに一般性があるからである。このように、修理事業ではFAA修理認定は必須となっている。今後、修理事業を日本で本格的に展開する場合、FAAの規制強化は看過できないことと言えよう。海外との連携を図ると共に、国土交通省とも調整を行って、日本に不利にならない状況を作ってゆきたい。

### (3) ロシアの参加について

ICCAIAにロシアの航空宇宙工業会が参加したいとの申し入れがあった。今年4月に航空関係の団体（Union of Aviation Industry）がモスクワに設立され、スホーイ、イリューシ

ン、ツボレフなどを傘下に置くUnited Aircraft Corporationなど大手40社を含んでいるという。設立の趣旨は3つあり、1) 国際的な型式承認の取得する支援をする、2) 先進的な国際規格をロシアに導入する、3) 航空機産業の法規制の領域でロシアの法律と世界のそれとの調和を図ること、を挙げている。この団体の会長には、United Aircraft Corporationの会長A. Fedorov氏が就任している。このUnited Aircraft Corporationは政府が90%以上出資している会社であり、同社から団体の会長が出ていることから、団体自体が政府の強い影響を受けていることが想像される。ICCAIAの会員資格に政府から独立していることが求められるが、その資格があるかどうか疑わしい。

しかし、国際的な航空宇宙産業への参入は、近年、ロシア、インド、中国といった国が追い上げており、また市場としても魅力であり、開発・製造能力からしても力をつけており、無視できない環境にある。こういった国が参加してくると、日本の地位が相対的に低くなることが否めず、如何に、存在意義を出すか、ということが我々団体としての課題となる。単に、団体のみの問題でなく、産業規模に由来する国際的な位置づけもあり、政府や企業と連携した取り組みがさらに求められると言えよう。

〔(社)日本航空宇宙工業会 国際部長 板原 寛治〕

別添



2009-06-03

### **FOREIGN REPAIR STATIONS Status Paper**

On 21st May, the draft FAA Reauthorisation Act of 2009 passed the House of Reps. by a vote of 277 to 136 and was sent to the Senate. Congressman John Barrow had an open letter sent to Chairman Oberstar, co-signed by 54 different Representatives, to warn on the negative consequences of such Bill (inspection of Part 145-certificated foreign repair stations at least twice a year and mandates drug and alcohol testing for individuals working on US aircraft).

There is now a growing concern at political levels on both sides of the Atlantic about the future of BASA between the European Union and the USA, since the bill could be considered in Europe as potentially "raising barriers in the transatlantic aviation market".

Since we know that the Bill sponsorship is ensured by the Honourable James Oberstar; we should also be aware that the Congressman does not take very seriously the possibilities of retaliation by the European Union, nor does he realizes the extent of the potential damages. About possible EU retaliation he explained that he has defended the relevant provision on the ground that it "will simply ensure that foreign entities conducting repair work on US aircraft adhere to US safety standards and regulations". More importantly, and a little bit provocative, he said "I welcome the same scrutiny by the EU of US repair stations."

The European Commission reacted very actively. In an open letter to US Secretary of Transportation Ray LaHood, the Head of the EU Delegation John Bruton has suggested that these inspection requirements contradicted the EU-US BASA signed in June 2008 and would "impede its implementation".

He also mentioned about the serious possibility of retaliatory action by warning that the non-entry into force of the safety agreement would require 1,237 facilities in the USA to be inspected by the European Aviation Safety Agency, imposing costs of \$35 million a year on US industry.

The objections of the European Commission extend beyond the bill's inspection requirements. The Commission believes that implementation of the open-skies agreement of March 2008 is put at risk by a provision that asserts US control of "all matters relevant to the business and structure" of US carriers. The letter of the HoD to the US Secretary of Transport had underlined that this provision "would dangerously impair the ability to enter into meaningful second-stage negotiations". The next round of negotiations for Open skies talks is scheduled for 24-26 June 2009.

The US Senate is not due to vote on the draft legislation until August.

As an Action to follow, it is suggested that ASD launches a vigorous campaign of communication with the European Parliament (continuation of the previous action launched in May, this time with head to head meetings with INTA MEPs) and the European Commission. The purpose and objective of the Campaign would be to prepare the launch of retaliation measures against US the FAA Reauthorisation Act, if approved by the Senate in August or September 2009.

The adoption by the Senate of Reauthorization Act of 2009 will have damaging impact : ruining EU-US bilateral aviation safety agreement efforts threatening market access for both sides of the Atlantic and cost thousands of jobs

All US and EU manufacturers and Repair Stations Association are strongly opposed to the Bill. US lawmakers should be made clearly aware that the European Parliament will take all necessary measures to protect jobs and employment in Europe if threatened by such new legislation if voted.

Ref: PdP/2009.06.03