

## “ フラクショナル・オーナーシップの定義に係わる FAR の改定について ”

### はじめに

FAA(米連邦航空局)は近年ビジネス航空の柱になっている Fractional Aircraft Ownership Program への対応を強化する為の FAR (Federal Aviation Regulations) Part 91、Part135 及び、関連するその他の改訂が 2003 年 9 月 17 日付で FAR の Final Rule となりました。( Regulation of Fractional Aircraft Ownership Programs and On-Demand Operations : RIN 2120-AH06 )

発効は2003年9月17日ですが、2003年11月17日以前にこの Rule の定義するフラクショナル・オーナーシップ・プログラムに相当する運航をすでに実施している者は、2004年12月17日までに本 Final Rule に適合することが求められています。

### 背景

複数の Owner が機体を分割所有し、その運航や整備を専門会社に委託して、各 Owner はその持分に応じた時間をビジネスに利用すると言う Fractional Aircraft Ownership Program が Executive Jet Aviation 社により 1986 年に始められました。その後その柔軟性に富む仕組み故に著しい成長を遂げ、2000 年初めには 465 機、3446 Owner を数えるに至りました。この運航はその殆どが General Aviation に適用される FAR Part 91 に基づいて行われていますが、その運用の多面性に係わり、以下のような指摘が FAA にとって課題となるに至りました。

- 現 FAR Part 91 では多様化している Fractional Aircraft Ownership Program への対応が出来なくなっている
- ”安全の確保” 及び “法規への適合” に関する責任と権限の所在が不明瞭となっている。

### 検討委員会の設置と改定案

こうした問題の見直しの為に 1999 年 10 月に法に基づいた検討委員会“ FOARC ” ( Fractional Ownership Aviation Rulemaking Committee ) が設けられました。この委員会は Fractional Aircraft Ownership Program に携わる事業者や Owner、On-Demand Charter 事業者、従来からの自家用機運航者、機体製造者、及び FAA

など 27 のメンバーで構成されるものです。

そこでは一般の公聴会を含め、長期にわたる論議が重ねられましたが、答申が纏まり、それが FAA に提出されました。2001 年 7 月 18 日に公示された NPRM ” Fractional Aircraft Ownership Program and On-Demand Operations ” はこの答申をベースにしたものであり、今回の Final Rule はこれを尊重して設定されたものです。

## FAR における運航要件

航空機の運航に係わり、FAR には安全確保の観点から運航要件として以下の 3 つの Part があります。

1. Part 121 これは航空会社に課せられる要件ですが、この場合乗客は安全を “ 全く ” 航空会社に委ねているので、航空会社には “ 極めて厳格な ” (very stringent) 要件が課せられており、それへの適合に関し FAA の厳しい管理・監督が為されます。
2. Part 135 これはチャーター等 On-Demand Operator に係わる要件です。この場合乗客は安全を “ 概ね ” 事業者委ねています。(この “ 概ね ” の意味は乗客が発着場所や時間について関与出来る点で、多少安全に係わっていると言ふことなのですが、) 従って事業者には “ 厳格な ” (stringent) 要件が課せられており、又 FAA の厳しい管理・監督が為されます。
3. Part 91 自家用機など General Aviation に係わる要件です。この場合搭乗者は安全を全く自己に委ねているので ( 自己責任 ) “ 一般的な運航や飛行に係わる ” 要件のみが課せられ、それに対する応分な FAA の監視・監督が為されます。この場合 Owner 以外にもゲストや社員も搭乗出来るのですが、無償 ( non-commercial ) である事が条件であり、有償 ( commercial ) の場合は Part 121 又は Part 135 が適用となります。( Part 91 は運航に係る基本要件であり、Part 121 及び Part 135 オペレーターにも遵守義務があります )

## Fractional Aircraft Ownership Program に係わる問題への対応

Part 91 においても純粋な Personal Use 以外に、タイム・シェア - による使用、ジョイント・オーナーシップ、企業グループでの共同使用、なども定義され

ており、その範囲で現行の Fractional Aircraft Ownership Program が実施されているのですが、時と共に仕組みが複雑となるにつれ、現行の FAR Part 91 の定義に合うかどうか不明確でない場合も生じてきました。

又持分の少ない Owner が多数生まれると、自己責任で安全を担保する仕組みがぼやけてくる、又その関係者が搭乗するとなると無償即ち non-commercial とは言え、自家用より公衆運送の様相も呈するとの指摘が出てきたわけです。

FOARC の答申を受け FAA では Fractional Aircraft Ownership Program には Part 135 を適用する見地も含め、幅広く検討が為されましたが、以下のような結論となりました。

1. Fractional Aircraft Ownership Program を改めて定義する
2. 新たに Part 91 Subpart K を設定し、上記の定義に属するもののみに適用する。そこでは
  - Owner の航空機の耐空性に関する責任、及びその運航責任を明確化する；
  - 同時に Program Manager の耐空性に関する責任、及びその運航責任を明確化する；
  - 従来 “ industry best practice ” として自主的に実行していた安全規制を regulation 化し更に新しい要件も加え、強化する；と言うものです。

従来から行われている Fractional Aircraft Ownership Program 以外の Part 91 operator については、これまでと変わりはなく、Part 91 Subpart A-J が適用されます。

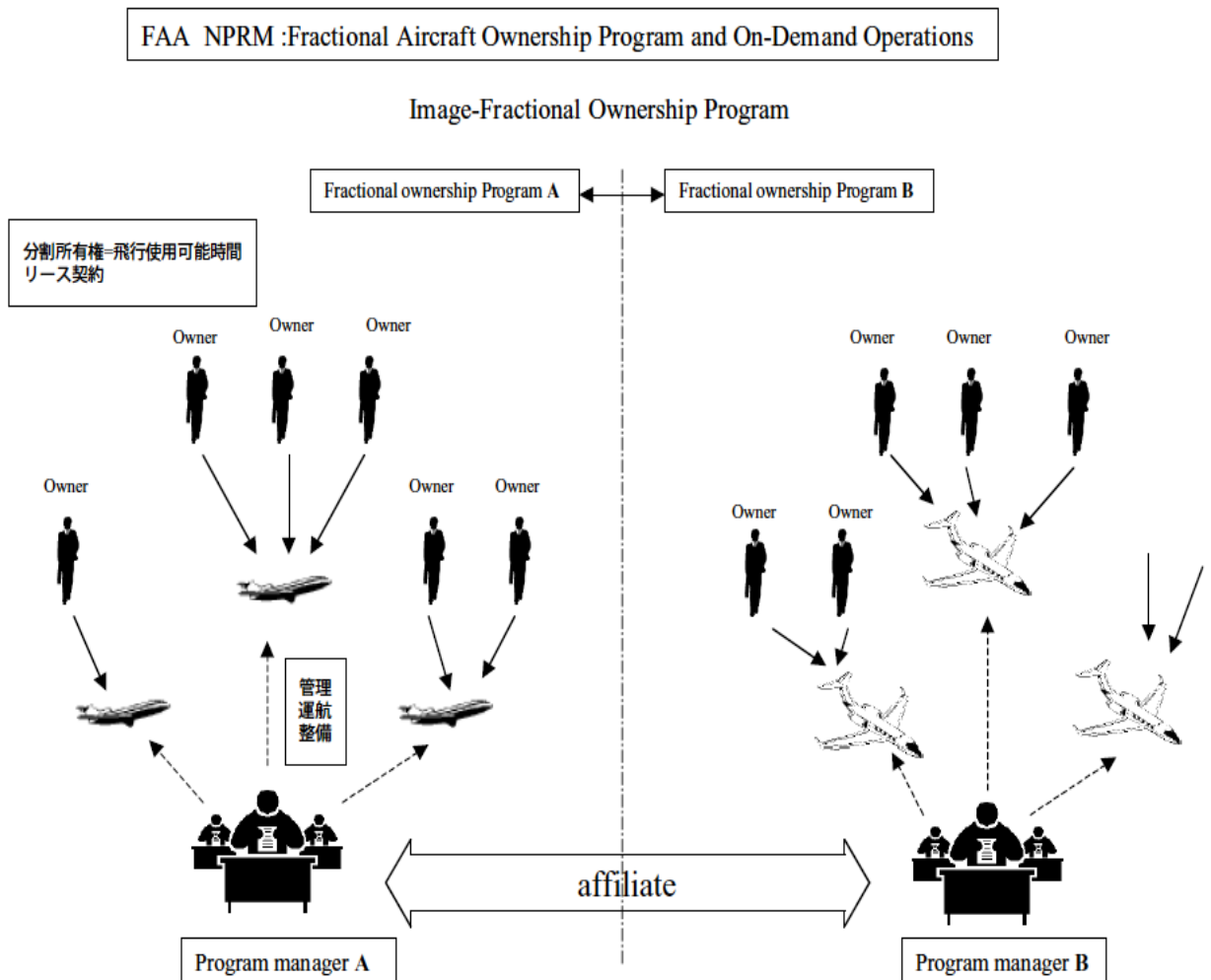
### **Fractional Aircraft Ownership Program の定義**

複数機を複数 Owner 間で相互使用するシステムの中で、ここで定義する Fractional Aircraft Ownership Program に該当する為の条件として、下記 5 項目を挙げています。(イメージ図参照)

1. Program Manager を特定していること。  
( 図中の Program Manager A 又は B。 Program Manager は全般的管理、運航、及び整備等の専門サービスを行う )

2. 一機当たり一人或いはそれ以上の Owner が存在していること。少なくとも 1 機は複数 Owner が存在していること。  
 ( 図中、左端の 1 機は一人の Owner が所有しているが、その他機は複数の Owner が所有している )
3. Owner は 1 機又は複数機につき最小持分 ( 固定翼機の場合、1/16 機 ) を所有すること。  
 ( 極端に些少な持分での手軽で安価な利用を禁止している )
4. 全ての Owner 間で dry lease 契約が成立していること。  
 ( 部分所有の航空機を Owner として運航する為には残る部分をリースする必要がある。こうすることで全 Owner は Program に属する全機を利用できる )
5. 複数年契約であること。  
 ( 短期契約での手軽で安価な利用を禁止している )

イメージ図



更に互いに affiliate な関係の複数の Program Manager の夫々の Fractional Ownership program は相互に lease 契約が存在する限り合体して見なされ、機体を共用する事が出来ます。 Affiliate な関係とは互いに相手の 40%以上の Equity と 40%以上の Voting Power を有していることとしていますが、この数字は原則であり、それ以外の場合であっても同等として特に FAA に承認されることがあります。

( 図中 Program Manager A と B が Affiliate な関係の場合、Fractional Ownership Program A の Owner は Fractional Ownership Program B の航空機を利用でき、又その逆も可 )

あくまでも Part 91 に基づく運航ですから、貨客を搭載する場合無償であることが前提です。 又航空機当たりの年間飛行時間枠が予め定められており、Owner はその枠の中で持分に応じた時間を利用できます。 例えば年間飛行時間枠 400 時間の場合、持分 1/4 機の持分の Owner は 100 時間を利用できます。 又この Owner による 100 時間を超えての利用は有償のチャーターと見なされ、part 91 の適用外 ( Part 135 又は Part 121 による運航 ) となります。

又米国在住の外国籍保有者はフラクショナル・オーナーシップ・プログラムの Owner 及び Program Manager となる資格がある事を明確化しています。

( Sections 91.1001 から 91.1007 )

## Program Manager とその Service

Program manager の役割は運航(整備を含む)の管理とサポートを行う service ですが、そこには安全管理体制が組み込まれていなければならないこと、更に具体的なこととして、下記各項に係わるサービスを提供するものとしています。

1. Program Safety Guideline の設定と実行
2. パイロットおよびその他の乗務員の雇用あるいは契約の確保
3. パイロットおよびその他の乗務員の訓練の実施と資格の維持
4. 航空機と乗員のスケジューリング
5. 航空機の整備
6. 諸記録の採取と保持
7. Program Operation Manual および実施手順の設定とその遵守
8. Management Specification の設定・維持やその他の認可・承認事項に係わる

申請

(Sections 91.1001 から 91.1007)

## 運航責任の所在

Owner はその持分を行使して実施する自己の運航で、乗客、積荷を輸送する場合、その運航に関する “operational control” (運航責任)を負います。ここで言う “operational control” とは

1. 運航を安全に遂行する責任及び、
2. 法規に適合して遂行する責任を指します。

一方 Program Manager は実際には運航や整備などの実務を委ねられているので、“operational control” を Owner と厳格に共有します。然し Owner は Program Manager に大部分を委ねたからと言って、その委ねた部分に関する “operational control” が免除されるわけではありません。即ち当該運航に係わる法的責任は両者全く even に課せられており、役目の分担領域に応じて責任を負うということではないのです。具体的には Owner は契約に先立ち Program Manager から以下の説明を受け、確認の署名を行うことになっています；

1. Program Manager に業務を委託したとは言え、Owner は当該運航に適用ある全ての法規に適合する責任を有すること、
2. Owner は違反ある場合、FAA による処置を受けること、及び
3. Owner はフライトにおける人身事故に関して重い責任 (significant liability) を担うリスクを有すること。

(Sections 91.1009 から 91.1013)

## Program Manager の責任

Program Manager の責任は上述の Owner が実施する運航に係わる Owner の責任に伴って生じるもののみではありません。運航や整備など本来安全に関する専門的なサービスを提供する者としての責任を有しており、その観点で認定事業所と同様な性格ですから、常に FAA の監督下に置かれています。

Program Manager がその責任を果たす上で以下が行われます。

1. Program Manager は業務基準である“Management Specification”を設定しますが、そこには以下のような事項が記載されます。

- 当該 Program の Owner と航空機のリスト
- 運航に係わり取得すべき承認事項、或いは遵守すべき限界事項や業務手順
- 航空機（装備品を含む）の整備検査プログラム、及びその時間限界
- Program Manager の基地、及び業務を委託する場合の委託先

この“Management Specification”及びその改訂は所定の手続きを経て FAA の承認を受けます。

2. FAA は必要と認めた場合、Program Manager が適用ある法規及び“Management Specification”に適合して運航を実施しているかを、検査及び試験をすることが出来ます。そして不適合が認められれば、“Management Specification”の承認が失効（一部或いは全部）となることがあり、その場合は問題が是正され承認を再取得するまで、該当する運航は停止処置を受けます。このように“Management Specification”の失効は運航者に重大な影響を与える観点から所定の手続きを踏んだ上で行われますが、不服の申し立てを行うことが出来るようになっています

3. Program Manager は上述の“Management Specification”に従って運航が実施される為に、業務マニュアルである“Program Operating Manual”を設定します。ここでは管理者、乗務員、整備従事者など夫々が実施する業務のポリシーや手順が定められており、関係者に最新のものが配布されると共に、FAA に届出がなされます。

4. Program Manager は内部に匿名の安全報告制度を設けて、懲罰を課さないことを前提に安全に係わる問題点を吸い上げ、対策を講じる事で安全管理を補強します。又外部の事故やインシデントに係わる情報の収集と必要な対策を講じる為の体制を設けるなど安全管理体制を確立します。

5. Program Manager は機材の状況、乗員の訓練や資格、実施した運航の内容などに関する、所定の各種記録を採取し、所定の期間保持します。これらは FAA の検査対象となります。

6. Program Manager は運航の実施に際しては、飛行計画を作成し、機長、副操

縦士を指名し、乗員に必要な情報やチェックリストを提供します。又乗客に対しては離陸前に機長による客室安全に係わるブリーフィングが励行されますが、その際、エアーライン行うものと同様な内容に加えて、その運航が Part 91 Subpart K に基づくものである事、及び“operational control”（運航責任）を担うのは誰と誰であるかが乗客に告げられます。

この Part 91 Subpart K で要求される“Management Specification”と“Program Operating Manual”は有償オペレーションに係り求められる“Operating Specification”と“Operation Manual”に相当するものであり、実態として Part 121, 及び part 135 とほぼ同じ要件が課せられることとなります。

(Sections 91.1014 から 91.1035, 91.1047, 91.1109 から 91.1115 及び 135.21)

## **Part 91 Subpart K で強化される安全規制と、これに伴い行われる Part 135 の安全規制の改訂**

Part 91 Subpart K では以下、1 から 12 項に述べるように安全規制に関しては強化或いは合理化がなされています。

然しこれらは全く新しい規制ではなく、従来“industry best practice”として自主的に実行されていたものを明確化し、更に新しい要件も加え、regulation 化したものです。

又この新しい安全規制は Part 135 を参考に行われましたが、その際に Part 135 自体についても合理化の観点からの見直しがなされました。その結果 Part 91 Subpart K と Part 135 の安全規制は本 Final Rule では、大略等しくなっています。

(その他関連 Part である 13、61、119、125、142、も一部変更されます)

### **1. 機長 (PIC) の夜間の飛行経験 - Part91 subpart K 及び Part135**

機長 (PIC) の夜間における最近の飛行経験要件について、Simulator による経験でも可とするべく 1999 年に発効した現要件 (Part 61 Sections 61.57) の適用条件に一部不明瞭なところがあることが FOARC の検討過程で明らかにな

ったため、明確化が行われるものです。 その内容は

- 複数パイロットの乗務が要求される型式機のパイロットについては、
- 一定の飛行経験（パイロットとして 1500 時間以上の飛行経験、及びその型式の航空機にて最近の 90 日で日中帯の離着陸を含む 15 時間以上の飛行経験）が前提ですが、
- 実機では過去 6 ヶ月に以内に 3 回の夜間帯での離着陸経験が要求されます
- 又 これは Simulator による経験でも可とされており、その場合は夜間帯を模した 6 回の離着陸経験が要求されます。

この要件は Part 91、 Part 135、 Part 121 のすべての運航に適用されます。  
(Sections 61.57)

## 2. 洋上飛行 - Part91 subpart K 及び Part135

通常は海岸線から 50NM 以上離れて飛行する場合は洋上飛行となり、その為に必要なサバイバル器具類（救命胴衣や救命筏など）を搭載しなければなりません。従来から 25000 フィート以上を飛行する（飛行計画）と圧客室を持ったタービン・エンジン機の場合に限り、50NM 以上の一定距離までは搭載が免除されています。

この一定距離ですが、それが 100NM なのか、30 分の飛行距離なのかが明瞭でなかったため、Part91 subpart K、および part 135 において“いずれか短い方の距離”であることが明確化されました。 実際に機材の性能や飛行高度によっては 100NM と 30 分の飛行距離には相当な差が生じる可能性があるからです。

ただしこれについては FAA が認めれば個々の事情に応じた搭載器具に係わる要件変更の認可を FAA に申請することが出来ます。

(Sections 91.509, 135.167)

## 3. Part135 に於ける 60%ルール - Part91 subpart K 及び Part135

Part135 では着陸予定飛行場の滑走路長の 60%以下で停止できるような着陸時重量でしか運航できないとしています。 Part 91 にそのような定めはありません。

この60%の残る40%は、例えば航空機材の状況、気象状況や滑走路面状況などの種々の不確定要素に対応するマージンとして見たものですが、1930年代に定められたものが今日も引き続き存在しているのです。

一方過去12年間のPart 91 運航の実績をレビューしても、このマージンを見なかったことに起因して滑走路オーバーラン等の不安全事態の発生率がPart 135 運航のそれに比べて高いとは認められないとされています。また近年は航空機の停止に係わるメカニズムの科学的解明が進み、航空機や空港の設計も進歩し、気象状況の予報精度も向上しており、さらには高度で適切なパイロット訓練が実施されている等を勘案すると、60%という数字を据え置くことの不合理性を指摘する声が大になりました。

そこで以下のようにPart 135の改定がなされ、同じ内様でPart 91 Subpart-Kに定められます。

- 目的飛行場に関しては60%ルールは原則据え置かれる。但し当該運航乗務員、航空機、及び飛行場に係わる諸要素を勘案してFAAが認める場合は60%以上で80%を上限とすることが出来る。その場合はあらかじめManagements Specification (Part 91 Subpart-Kの場合) またはOperations Specification (Part 135の場合) にて認可されていなければならない。(Part 135 運航者の場合はeligible on demand operatorとして一定の条件を満たすものに限られる)
- 代替飛行場に関しては80%とする。
- 目的飛行場および代替飛行場のいずれについてもWetまたはSlippery Conditionが予想される場合、着陸時重量での必要滑走路長をDryの場合の115%とする。

(Sections 91.1025, 91.1037, 135.385, 135.387)

#### 4. IFRでの着陸飛行場の気象情報 - Part91 subpart K 及び Part135

Part135では目的飛行場への計器進入の開始に当たっては、当該飛行場の認定された施設による気象情報の提供が受けられることを条件としていますが、一方Part 91にそのような定めはありません。Part 91 運航の実績を検討した結果、それに起因して不安全事態の発生率がPart135 運航に比して高いとは認

められないことから、以下のように Part 135 の改定がなされ、同じ内様で Part 91 Subpart-K に定められます。

- 目的飛行場又は代替飛行場のどちらかで気象情報を提供する施設が稼動していれば計器進入を開始してもよい。 但し Part 135 オペレーションについては乗員（複数）の資格・経験・組合せに関する一定の条件（9 項に後述）を満たす場合のみに限られる。
- それからこの適用に関するもうひとつの条件として、目的飛行場および代替飛行場の気象情報に最新の高度計規制値（QNH）が含まれること、それは飛行場の気象情報に含まれないにしても、当該飛行場のアプローチ・チャートに指定された施設により提供されるものであること。
- 飛行計画段階でも条件は同じで、もし目的飛行場で気象情報の提供されないことが判明しているときには、代替飛行場として気象情報の提供されるものを選定しなくてはならない。

(Sections 91.1039, 135.1, 135.225)

## 5. IFR での離陸最低気象条件 - Part91 subpart K

現行の Part 91 では計器飛行方式における離陸は視程がゼロでも可能としていますが、Part91 subpart K ではこの視程 に関する最低気象条件 を 600FT と決めました。 但し公式の気象情報が入手出来ない場合には、 機長自身で runway light や marking の見え具合から判断（600FT 以上であることに関する）出来るものとしています。

(Sections 91.1039)

## 6. ブルーピング・フライト - Part91 subpart K 及び Part135

現行の Part91 では Proving Flight（所謂 25 時間飛行）の実施は一切要求されていませんが、現行part 135では新しい型式の航空機が導入されるときは、それがすでに導入されているものに類似であっても、proving flight が要求されることになっており、そのアンバランスがFOARCで指摘されました。

本来 proving flight は航空機の安全運航を支える体制をデモンストレートするものであり、航空機の型式やデザインとは直接の関係はないものですが、FAA は新型式の航空機が導入された機会にこれを実施することは、FAA としての管理上好ましいとしていることも事実であることも踏まえ、以下のように Part 135 の改定がなされ、同じ内様で Part 91 Subpart-K に定められます。

- 初めて 2 pilot 機が導入される場合、或いは
  - 初めて turbojet 機が導入される場合、
- proving flight (25 時間) が必要となり、そこでは 5 時間の夜間飛行、5 回の計器飛行方式による進入、エンルート飛行場への所定の回数の着陸が実施される。

但しその後新型式機を追加導入する、あるいは新しいエリアに運航の場を展開するような場合にはプルービング・テストの実施に代えてバリデーション・テストと称する FAA による分析・検討がなされる。

(Sections 91.1041、135.145)

## 7. 追加義務装備 - Part 91 subpart K

Part 91 subpart K では、現行の Part 135 および、Part 121 と同様に以下の装置 1 基の装備義務が求められ、装備期限が明確化されました。

- Cockpit Voice Recorder
- Flight Data Recorder
- Ground Proximity Warning System
- Terrain Awareness Warning system
- Traffic Alert and Collision Avoidance System
- Weather Radar 又は Thunderstorm Detection Equipment

(Section 91.1045)

## 8. 薬物の使用やアルコールの摂取に係わる訓練 - Part 91 subpart K

現行の Part 135 では Part 121 運航と同様に直接に雇用する、或いは業務委託を通じて使用する運航乗務員、客室乗務員、飛行教官及び、整備要員が薬物の使用やアルコールの摂取に係わる承認された訓練を受けなければ業務に就く

事を禁止すると共に、業務のうち指定されたものについては、就業前のテスト (Part 121 Appendix I による) を義務つけています。

Part91 subpart K 運航では承認された訓練の実施は義務付けられますがテストは義務としてではなく、自主的に行うこととしており、Owner (Potential Owner を含め) が求める場合はその訓練やテスト (実施される場合) の記録を提示しなければならないとしています。

但し出先などで予期せぬ整備作業が発生し、承認された訓練要件を満たしていない整備従事者が業務を行わざるを得ない場合には、10日以内にFAA Drug Abatement Program Division に届け出をすること及びその後の最も早い機会に有資格整備従事者による再検査の実施を条件に、作業を実施できる救済処置があります。この救済処置はPart 135運航(non schedule base に限る)については今回新たに認められるものです。

( Sections 91.1047, 135.251 及び 135.255 )

## 9. 運航乗務員に係る諸要件-Part91 subpart K

Part91 subpart K 運航では乗務員に関して確保すべき人数、資格、経験、及組合せに基づく運航上の制限について細かく取り決められます。(小規模の或いは新規の運航者には必要に応じて別途救済処置がとられることになっている)

- 先ずパイロットの人数としては、機数、飛行時間・勤務時間制限、運航効率、訓練期間に照らして適切な必要人数を確保すること、そして乗客が搭乗する運航では最低2人の有資格パイロットが乗務しなければならないとしている。
- 資格については、固定翼多発タービン・エンジン機の場合、機長 (PIC) は定期運送用操縦士資格 (ATPL) を有すること、その他の航空機の場合は機長 (PIC) 副操縦士 (SIC) 共に事業用操縦士資格 (CPL) 及び計器飛行証明を有することとしている。
- 更に経歴審査が要求されており、業務に就くに際しては過去5年間に亘り、飛行経験、技能証明や型式限定、航空身体検査証明以外に、薬物の使用やアルコールの摂取に関する教育やテストの記録、Regulation 違反記録を Program Manager へ提示することが求められる。
- 経験、及び組合せに基づく運航上の制限については、  
機長は原則として最低 1500 時間、副操縦士は 500 時間の飛行経験を有

すること、  
副操縦士の当該 Program Manager での当該型式での飛行時間が 100 時間未満の場合は、

- ・ 定められたの気象条件以下では離着陸は機長しか行えない。
- ・ 3 項で述べた必要着陸滑走路長が着陸予定飛行場の滑走路長の 60% を超える運航を行なう場合、着陸は機長しか行えない。

機長、副操縦士共に Program Manager での飛行時間が原則として 75 時間以下であるような組合せで飛行してはならない、

別途の型式限定が必要な 2 型式以上の航空機に同一乗員をアサインすることは出来ない

としています。

以上に述べた各要件は Part 135 運航についても同じであり、Part 135 ではこれを満たす者を “Eligible operator” と定義し、前述の 3 項の適用条件としています。

(Sections 91.1049 から 91.1055, 及び 135.1)

#### 10. 飛行時間,勤務時間,休養時間に係わる制限 - Part91 subpart K

飛行時間,勤務時間,休養時間に係わる制限について Part91 subpart K 運航では Part 135、121 とは異っており、要件をより明確にし、且つ Part 135、121 に比べより制限的な内容となっています。

- スタンドバイを勤務の 1 種として定義することにより、スタンドバイ時間は勤務時間としてカウントすることを明確化する。またパイロットは安全の見地から止むを得ない場合はスタンドバイからの勤務に就くことを断ることが出来る。
- “リザーブ” を新たに定義し、パイロット本人の了承を前提に、事前に 10 時間の休養が確保されていれば、リザーブから勤務に就くことが出来る。“リザーブ” は勤務の一種ではないがまた休養でもない。
- 休養については、

休養期間から勤務に起用することは出来ない、又休養中はいかなる用件でも業務上のコンタクトをとることは出来ない。

パイロットの移動時間は休養時間とは見なさない。(所謂 Dead Head など)

勤務終了時間から遡る 24 時間中に最低 10 時間の休養が必要

4 半期に連続した 24 時間の休養が最低 13 回必要

サーカディアン・リズム・パターンの法則を取り入れ、5 以上のタイム・ゾーンを跨いでの東西方向の飛行後は休養時間をより多く設定しなければならない。(下表参照)

- 長期的な飛行時間制限として四半期 500 時間、半期 800 時間、年間 1400 時間としている。
- シングル編成での飛行時間・勤務時間制限については通常の場合と、天候などの予期しない理由による、パイロットの承諾の基に行われる延長の場合に分けてそれぞれに時間制限や事後の休養時間を下表のように定めている。

シングル編成の場合	通常	予期せぬ延長の場合
(1) 勤務前休養時間	10 時間	10 時間
(2) 勤務時間制限	14 時間まで	14 時間まで
(3) 飛行時間制限 1 Pilot	8 時間まで	9 時間まで
(4) 飛行時間制限 2 Pilots	10 時間まで	12 時間まで
(5) 勤務後休養時間	10 時間	12 時間
(6) マルチ・タイム・ゾーン勤務後の休養時間	14 時間	18 時間

- 3 人及び 4 人パイロットでのマルチ編成について飛行時間・勤務時間制限を (Augmented Flight Crews) 下表のように定めている。但し連続飛行時間は最長 8 時間で機内休養施設の設置が前提となっている。

3人或いは4人編成の場合 (2 Pilots機)	3人編成	4人編成
(1) 勤務前休養時間	10 時間	10 時間
(2) 勤務時間制限	16 時間まで	18 時間まで
(3) 飛行時間制限	12 時間まで	16 時間まで
(4) 勤務後休養時間	12 時間	18 時間
(5) マルチ・タイム・ゾーン勤務後の休養時間	18 時間	24 時間

- 運航乗務員の勤務時間・飛行時間制限については FAA の許可を得れば、Part 121 または 135 の不定期運航にかかわる制限をもって運用することも出来る。

- 客室乗務員の勤務時間、飛行時間制限がSections 91.1062 として新たに設定された（詳細略）。ただし運航乗務員と同じ制限をもって運用することが許容されている。

( Sections 91.1057 から 91.1061 )

#### 11. 乗務員の訓練審査 - Part91 subpart K

Part91 subpart K では、運航乗務員及び客室乗務員の訓練及び審査に係わり、現行のもの（subpart J）に多くの要件を追加しています、その結果として、定期航空会社に課せられる要件である Part 121 (subpart N 及び subpart O) と、これに同じ内容でチャーター運航者に課せられる Part135 に殆ど等しくなっています。したがって Program Manager は訓練・審査に関してはむしろ Part135 或いは Part121 に準拠して承認を受けたほうが、訓練・審査の受委託を考えれば得策となります。

( Sections 91.1063 から 91.1107 )

#### 12. 航空機の整備 - Part91 subpart K

Part91 subpart K では整備に関して、以下を明記しています。

- 運航者或いは Program Manager は航空機の検査プログラムを設定し FAA ( local FAA Flight Standard District Office ) の承認を受けなければならない、そして

そのプログラムには、航空機及び装備・搭載機器の検査の実施に係わるインストラクションや手順が含まれていること。そして検査を実施する者に提示されること。

検査プログラムに基づき、個々の航空機の検査スケジュールが設定されていること

検査プログラム及びスケジュール設定責任者の氏名・住所を明確にすること

- Program Manager は整備従事者に初期及び年次の繰返し整備訓練を実施すること
- Program Manager は整備記録を採取し維持すること
- Program Manager に対して MEL(運用許容基準)、Dispatch Deviation Guide, 持ち越し修理項目表などの修理持ち越しに関する FAA の承認が与えられる

更にPart 121、135 に設定されているのと同じ CAMP ( Continuous Airworthiness Maintenance Program ) をprogram manager が採用できるようになりました。この場合以下が求められます。

- 不具合報告制度
- 整備による出発遅延報告制度
- 構造腐蝕など重度整備にかかわる報告制度
- 整備ディレクターおよびチーフ・インスペクターの任命、
- 継続的調査分析プログラム
- 整備記録の採取と維持体制
- メンテナンス・リリース体制

(Sections 91.1109 から 91.1115、及び 91.1411 から 91.1443)

### 終わりに

以上のように Fractional Aircraft Ownership Program の定義が明確になり、適用される要件も FAR Part 91 Subpart K として新たに設定されます。現行では Part 91 (Subpart A~J) は Part 135 に比べ、その規制はゆるいものですが、こと Subpart K については、ほぼ同等になっています。

強化された規制は“全く新たなものではなく、従前から Industry Best Practice として自主的に実施されてきたもので、(そしてそれにより今日の優れた Part 91 の運航安全の実績があるが)それを Regulation 化したもの”との FAA 考えかたですから、今後は Subpart K 以外の Part 91 の運航についても次第に Subpart K 考え方が取り入れられてゆくものと見られます。

又 2001 年に IBAC (International Business Aviation Council) から発行された IS-BAO (International Standard of Business Aircraft Operations) は Part 91 Subpart K を満たす上で必要な“Management Specification”及び“Program Operating Manual”の雛型となり得るものであり、Part 91 Subpart K を巡る一連の動きに呼応し、開発されたものです。