

アラブ首長国連邦民間航空総局（UAE GCAA）
無人航空機に関する新規則を制定

2017年2月

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ドバイ事務所

ビジネス展開支援部 ビジネス展開支援課

報告書の利用についての注意・免責事項

本報告書は、日本貿易振興機構（ジェトロ）ドバイ事務所が現地法律コンサルティング事務所 Clyde & Co LLP に作成委託し、2017年2月に入手した情報に基づくものであり、その後の法律改正などによって変わる場合があります。掲載した情報・コメントは作成委託先の判断によるものですが、一般的な情報・解釈がこのとおりであることを保証するものではありません。また、本稿はあくまでも参考情報の提供を目的としており、法的助言を構成するものではなく、法的助言として依拠すべきものではありません。本稿にてご提供する情報に基づいて行為をされる場合には、必ず個別の事案に沿った具体的な法的助言を別途お求めください。

ジェトロおよび Clyde & Co LLP は、本報告書の記載内容に関して生じた直接的、間接的、派生的、特別の、付随的、あるいは懲罰的損害および利益の喪失については、それが契約、不法行為、無過失責任、あるいはその他の原因に基づき生じたか否かにかかわらず、一切の責任を負いません。これは、たとえジェトロおよび Clyde & Co LLP が係る損害の可能性を知らされていても同様とします。

本報告書に係る問い合わせ先：

日本貿易振興機構（ジェトロ）

ビジネス展開支援部・ビジネス展開支援課
E-mail：BDA@jetro.go.jp

ジェトロ・ドバイ事務所
E-mail：info_dubai@jetro.go.jp

JETRO

本報告書作成委託先：

Clyde & Co LLP, Dubai

Fax: +971-4-384-4004
E-mail：mero@clydeco.ae
HP: www.clydeco.com

كلايد اند كو
CLYDE&CO

アラブ首長国連邦民間航空総局 (UAE GCAA) 無人航空機に関する新規則を制定

文責:

2016年9月29日 GCAA は、新たな民間航空規則 (**CAR**) パート 5 “無人航空機” 規則 (the new Civil Aviation Regulation (CAR) Part IV – “Unmanned Aircraft System, **CAR UAS**) を制定しました。無人航空機規則は、2016年10月1日に発効し、施行されています。

主な特徴

- ・ 娯楽目的の使用を除く、(政府機関、民間企業による非営利的飛行も含む) 商用利用および非商用利用に適用されます。
- ・ 運行者は、無人航空機操縦者証明 (Unmanned Aircraft System Operator Certificate, **UOC**) を有する必要があります。
- ・ 運行者は、一事故につき最低 200 万 UAE ディルハムを補償限度とする第三者賠償責任保険に加入しなければなりません。
- ・ すべての無人航空機がかかわる事件および事故は、その利用者により、UAE GCAA の安全事象報告制度 (Reporting of Safety Incident, **ROSI**) を通じて報告されなければなりません。
- ・ 無人航空機の設計は、アラブ首長国連邦民間航空総局(**UAE GCAA**) による承認が必要です。

背景

この新規則は、UAE の空域へのドローン侵入を取り締まるための UAE GCAA による法的戦略における大きな前進です。これは、無人航空機の重量および種類に基づく飛行高度および空域を定めるために、GCAA が 2015 年 4 月に制定した “UAE 内での無人航空機の利用” に関する CAR パート 8 に続く新規則です。また GCAA は、2016 年 5 月 18 日に “実験および実演を目的とする無人航空機飛行” に関する CAR パート 2 を制定しています。

無人航空機規則 (CAR UAS) により、商用利用者および非商用利用者への操縦者証明 (UOC) の発行と、運行責任者が負う UOC 保持責任の枠組みが明確になりました。

無人航空機規則の適用範囲

無人航空機（UAS）は、同規則において“操縦士が搭乗せずに飛行する航空機および関連機器”と定義されています。つまり UAS には、遠隔操作機（RPAS）や自動操縦無人機（Autonomous UAS）が含まれます。

無人航空機規則は、UAE の航空機運行情報区域（UAE FIR）における、娯楽目的の使用を除く屋内外での UAS の商用利用および非商用利用の両方に適用されます。GCAA は UAE の航空安全を取締まる最大権限を付与されているため^{注1}、同規則は、首長国内で導入されたいかなる無人航空機安全規則よりも優先的に適用されます^{注2}。

無人航空機規則が適用される商用利用には、あらゆる種類の営利的利用および報道、観測、偵察、調査、空輸、技術サービス、製造などを目的とする利用が含まれます。非商用利用には、宣伝活動としての実演飛行など、報酬の生じない (i) 政府機関または (ii) 民間企業による利用が含まれます。従って、無人航空機規則は、販売促進のために小型ドローンを実演操縦する玩具店など、小売業者にも適用されるものと考えられます。

UOC 申請と有効性

民間航空機運行者のライセンス取得手続き同様、UOC 申請者は、まず、無人航空機規則および民間航空規則全般で定められた、安全基準の最低必要条件を満たしていることを裏付ける、さまざまな資料や証拠を提出しなければなりません。これには以下の資料が含まれます。

1. 使用する無人航空機の種類と数など、運行企画の詳細
2. 組織構成および管理体制の詳細
3. 業務説明書
4. 管理責任者の氏名および資格
5. 保全許可証
6. 保険証明
7. 無人航空機操縦者全員の資格証明
8. コンプライアンス宣言
9. 関連地方当局の異議なし証明、例えばドバイで運行する場合、ドバイ民間航空局（DCAA）が発行する遠隔操縦機登録などが必須条件となります。^{注3}

上記規定は、他国の UOC あるいは同等のライセンスの有効性の承認を求める申請にも適用されます。UOC は、取得後 1 年間有効です。

無人航空機運行者の責任

無人航空機規則第 6 章は、運行者のさまざまな責任について定めており、その多くは、業務説明書が設ける手続きの順守に関連しています。運行者は主に以下のことを確実にする責任を負います。

1. 無人航空機操縦者は全員、21 歳以上である、保全許可証を有する、運行区域および目的に必要な資格を有するなど、操縦者の管理を徹底すること。
2. 操縦者は全員、疲労、飲酒、薬物など、能力を阻害する物質の影響下に無いこと。
3. GCAA の承認を得ない限り、無人航空機を貸し出さないこと。
4. 運行する無人航空機の設計は必ず GCAA の承認を得ること。

GCAA の設計基準に関し、第 6 章の“コンプライアンス許容条件” (AMC) 規定により、無人航空機は (i) 一定の周波数と出力による直接無線制御、(ii) GPS を用いたジオフェンス機能、(iii)安全（帰着／浮遊）装置、(iv) 感知／回避機能および制限空域での特別飛行許可に際する応答装置、(v)関連空域での飛行に必要なほかの機能を備えることが義務付けられています。

運行制約

無人航空機規則第 6 章は、無人航空機運行に関する最低限の制約を定めています。例えば、運行が認められるのは、(i) 日中のみ、(ii)有視界気象状態(VMC)であること、(iii)視野の範囲で、(iv)最高高度 400 フィート、(v)操縦者あるいは到着地から最長 120 メートルの距離、(vi)離陸総重量は最大 5 キロまで、とされています。

例えば、過密地域や、人口密集地、制限区域、隔離領域など UOC 所持者が上記制約を超えて無人航空機を運行させる場合、無人航空機規則第 9 章に基づき“特別許可”を取得しなければなりません。

業務説明書

業務説明書は、無人航空機運行の目的や複雑性に適した安全対策や安全管理体制が確保されていることを明らかにするために、UOC 所持者が持つべきマニュアルです。

業務説明書には、とりわけ以下の事柄が記載されています。(i)管理責任者、職員、無人航空機操縦者の主な責任、(ii)気象条件、飛行区域、離陸地域などの飛行計画と承認、(iii)有料荷重の輸送手続き、緊急対応要領、整備手順、(iv)飛行時間制限、航空日誌、搭乗員資格記録、(v)訓練手順

GCAAによる取り締まり

無人航空機運行者の不法行為を取り締まるため、GCAA は運行者の無人航空機による活動にかかわる施設、機材、資料、記録、情報を捜査する権限を有します。運行者が捜査を拒んだ場合、UOC が取り消される、あるいは一時無効となる可能性があります。

GCAA は UOC 保持者の捜査後、必要に応じ、規則違反の内容および運行者が講じるべき是正措置を通告します。

事故報告

無人航空機運行者は、事故や深刻な事件、事態が生じた場合、GCAA の安全事象報告制度 (ROSI) を介して、その旨を報告しなければなりません。報告手続きと時期については、民間航空広報 22-事象報告 (CAAP 22) で規定されており、GCAA に承認されたすべての UAE 航空機運行者および団体に同様に適用されます。なお、CAAP 22 に基づき“鳥の衝突や野生動物による事故”はすべて報告が必要な事象とみなされます。

無人航空機保険

無人航空機規則は、一事故につき最低 200 万 UAE ディルハムを補償限度とする第三者賠償責任保険に加入することを無人航空機運行者に義務付けています (無人航空機保険要件)。また AMC は、保険証書には次の事柄が記載されなければならないと定めています。(i)保険証券番号、(ii)被保険者の氏名、(iii)無人航空機の詳細、(iv)保険期間、(v)被保険利益、(vi) UAE 内の地理的地域、(vii)ほかの条件。

無人航空機保険要件の導入以前、UAE の航空機運行情報区域内を飛行する航空機の運行責任者に必要とされる第三者賠償責任保険の最低条件を定める航空情報広報 (AIP) 注 4 の 1.6.4 項が、無人航空機の商用利用にも適用されるのか否かが論点となっていました。なぜなら、AIP は、“20 キロ以下の模型飛行機”には適用されないからです。欧州議会による規則(EC) No 785/2004 が作成された当時、ドローン技術の著しい進歩や、ドローンの商用利用は想定されていなかったため、このような問題が生じたのも無理はありません。無人航空機保険要件により、この穴が塞がり、無人航空機運行者の保険加入義務が明確になりました。

AIP と異なり、無人航空機保険要件は、機体の最大離陸重量 (MTOW) による適用の差はありません。しかし、いずれにせよ GCAA は、過密地域や人口密集地域での利用や MOTW が 20 キロ以上の大型ドローンの利用など特別許可が必要な運行には、保険補償限度を適切なレベルに上げることを運行者に義務付けるものと思われます。

GCAA は、UAE を拠点とする航空保険会社、再保険会社、Clyde & Co ドバイ事務所からのアドバイスを参考に、これら保険規則を導入しました。

設定されなかった移行期間

2016年5月に発表された無人航空機規則の改正案通知(NPA No. 09/2016)は、同規則が完全に施行される前に移行期間を設ける旨が示されていました。しかし、2016年10月1日に発効した最終版の無人航空機規則には、移行期間は設けられていません。

(注記)

1. UAE 連邦憲法(1971年)第121条、民間航空法(1991年連邦法第20号)および民間航空総局に関する1996年連邦法第4号の適用。
2. 2015年4月11日、ドバイ政府は、“ドバイ首長国の航空安全に関する2015年法第7号”を制定し、ドバイ民間航空局(DCAA)に無人航空機の安全条件および規制を設ける権限を与えました。その後、DCAAは独自の無人航空機登録手続きを制定しています。
3. <http://www.dcaa.gov.ae/en/Pages/FAQs.aspx> を参照ください。
4. AIPの1.6.4項は、欧州議会が制定した“航空会社および航空機運行者の保険要件に関する規則(EC) No 785/2004”に基づいています。