

## IFALPA Position Paper (見解文)

### Unmanned Aircraft Systems (無人航空機システム)

#### 背景

IFALPA は民間空域における全ての利用者に対して、最高レベルの標準によって航空の安全を保護、強化し、全世界的な統一基準を持った安全を推進することに取り組んでいます。これは無人航空機システム (UAS、Unmanned Aircraft Systems) のような新しい科学技術が民間空域に導入される際において特に重要です。

IFALPA はこの新しい科学技術の潜在的な利益に関して理解し、歓迎します。共通する民間空域における UAS の安全な統合を実現することは、極めて重要です。

UAS の大きさや性能、運航形態、そして使用目的といったものは、人間が乗り込んで行う航空の世界とは大きくかけ離れています。UAS には 250g 未満 (プラモデルに相似した) のものから B737 とほぼ同じ横幅を持つものまで、様々な大きさがあります。そしてそれらの用途は局地飛行から大陸横断飛行まで、また低高度から超高々度まで様々です。それらは時として従来とは異なった形状で、運航の特徴も大きく異なり、性能能力も大きな特徴を思っています。

そこで、IFALPA は以下の 3 つの点を取り上げます。

1. 定義
2. 無人機がどこかで、特に低高度や空港周辺において有人の航空機と衝突するかもしれないという脅威
3. 従来の民間空域への新しい参入者としての無人機

#### 1. 定義

無人航空機によってもたらされた技術革新や技術の進歩は急速な成長を遂げていますが、無人航空機の隔離されていない同一の空域における導入は、現存する空域利用者に対する配慮無しに実行することは出来ません。それどころか大変に高い規制が敷かれ、ともすれば混雑した空域に導入されることになるのです。それら空域を統治している規則や規制というのは、有人航空の歴史において培われてきたものなのです。

**声明その 1：全ての UAS は同一の空域において統合された運用を行うべきである、と IFALPA は考えています。便宜を図ることは一時的な処置として留めるべきです。**

全ての航空に携わる者にとって利用可能な空域は唯一つです。異なる業務や役割を担い、また異なった性能や大きさといった特徴を持った利用者が同一の空域を共有する必要があります。これは融合の基本原則として一般に謳われることです。全利用者は似たような原則、また出来る限りそれぞれを両立させるような枠組みに従って運航を行います。これら共通の原則に従うことの出来ない空域利用者は、一般的には他の航空機から分離され、隔離されることになります。これら原則に従えない空域利用者はその運航を実施するのに必要なサービスを受ける場合、一時的な

便宜という形を取ります。しかしこの適用は非隔離空域における能力を低下させ流ため、制限する必要があります。この一時的な便宜から融合へと移行するためのあらゆる努力が行われなければなりません。

**声明その 2: UAS との統合を実施するために、有人航空の規則を変更することは受け入れられないと IFALPA は考えます。**

有人航空の規則は経験と最善の措置に基づいて長期間に渡って培われてきたものです。これらの規則は安全を強固にする時にのみ変更されるべきです。UAS は、有人航空に負担を強いるような変更を必要とすること無く、現有の規則に則りながら発展していくべきです。

**声明その 3: あらゆるどんな UAS も、適切な訓練を受け、他に依存しない安全の権限を与えられ、その飛行、任務、または業務における安全な運航に対して責任を有する権限を持った責任者の指揮下に常時あるべきです。**

## 2. 小型の無人機が有人航空活動と衝突することへの脅威

ヘリコプターから旅客機に至るまでの有人航空は、全ての空域クラスにおいて無人機が目視やニアミスの件数が指数関数的に増加している現状にあります。これは特に対地 500ft 未満で特に顕著で、この空域は救急患者の輸送や警察、消防活動、高所作業、国境警備、軍活動、そしてニュース配布といった特にヘリコプター運航が多く行なわれている空域です。これらは全て特別な許可を得て任務を実施している有人航空です。

IFALPA は、無人機と有人航空機の空中衝突が切迫した状態であると懸念しています。

**声明その 4: 急を要する事象とも言える、無人機と有人機の空中衝突の威力に関する深部に渡った研究は、衝突威力の重大性を説くために必要と言えます。**

現時点において、有人航空機が小型の無人機が衝突するとした場合にどの部分が致命的であり、またその構成要素と成り得るかというような危険性を明らかにする科学的な研究が実施された形跡は有りません。ウィンドシールド/キャノピー、動翼、エンジン、ヘリコプターのローター軸、尾部回転翼などがその研究対象の例として挙げられます。無人航空機はその大きさに関わらず、重大または致命的な損傷を与えかねません。小型無人機における懸念事項はモーターと充電電池です。特にヘリコプターは安全に重大な支障を与える影響を受けやすい多くの部品を抱えているため、その影響は深刻です。たった 200g 未満の小さな鳥と衝突しただけでもヘリコプターにとっては致命的な損傷になることが過去の鳥衝突事例で明らかになっています。

航空におけるリスクとは、事象が起きる頻度と深刻度を掛け合わせて定義されます。深刻度については過去データが存在しないため、有人機あるいは無人機の側に寄り添ってリスク評価をすることは現時点において出来ません。視認した数というのは、例えばその発生の可能性を指数関数的に増加させます。従って、深刻度の計測を実施することは緊急性を要するものなのです。

**声明その 5: その運航が実施される以前において、承認され、完全に適切なリスク評価を完了しなければなりません。**

時にはドローンと定義づけられる小型や中型の無人機に対して運航許可を与える前に、承認を受けた、完全に適切なリスク評価を完了させなければいけません。これによって、有人航空機との衝突や起こり得る衝撃といったものを含むあらゆるリスクの洗い出しが明らかにされます。それら全ての脅威が許容出来る水準へと適切に軽減されて、初めて運航は許可されるべきです。

**声明その6: UASにおける明確化されたカテゴリーを示す正式な資格付与が存在しない現在、無人機の操縦に関して資格を持ち、訓練を受け、そして責任ある立場にあるパイロットが存在するとは思えません。有人航空機と出くわす空域における可能性のある運航を行うために、訓練を義務化すること及び運航証明や免許制度が必要であるべきでしょう。**

特に小さな無人機の商業的成功の結果を受け、ICAO や地域/各国当局は全ての UAS に対して、そのリスクに応じて「比例的に」規制をかけるべきです。結果として、小型無人航空機の大多数はごく小さな規制がかけられるのみか、または全く規制されないことになるでしょう。そのことは、無人航空機が適切に登録されており、無人航空機を運航するパイロットが訓練を受けているのと同等のレベルにあると有人航空機のパイロットが実際問題として考えられない、ということの意味します。

有人航空機と出くわす可能性があることから、小型無人機のパイロットは有人機に対する見張り義務 (See and Avoid) の能力を有していなければなりません。当局は同一の空域における安全な両者の統合を実現するために、無人航空機のパイロットに対して正式な免許制度を確立するべきでしょう。その免許こそがリスクに対峙したものであり、パイロットがその航空機、空域、運航環境、そして飛行中に遭遇する可能性のある他の航空機のことを理解する、最低基準を担保するものになるのです。

商業目的で使用される UAS/遠隔操作無人機のパイロットは、航空機を飛行させる航空機のカテゴリーやサイズに必要な計器証明に関する免許を商業ベースで有すること、及び民間空域において現存する安全を維持させるために適切な航空身体検査証明を有する必要があります。

**声明その7: 全ての航空当局は、UAS の運航に関連する安全上のリスク、義務、責任、保険加入の必要性、信頼、第三者の個人情報保護といった事項に関して、広く国民に対して注意喚起を促す周知を実施すべきです。**

航空当局は、UAS 運航における必修事項やリスク事項について、国民、特に UAS の潜在的利用可能者に対して知らしめる努力をする必要があります。

全てのパイロットと成り得る人たちが運航上のリスクを知り、その運航における限界事項に従うことを守らせることは各国当局にとって必須項目です。これには無人航空機をどこで飛行させることが可能でどこが不可能なのかということを含め、公的な発行物を調べれば分かるようにすることが含まれています。当局に対しては、UAS のメーカーや販売者に対して、販売の時点においてこの情報を提供するよう義務付けることが同様に求められます。

**声明その8: 国のシステムによる登録制度は全ての UAS において必須としなければなりません。これによって、UAS を形成する共同体の中で、規制を強化し訓練を推進することを促進することになります。**

数カ国を除き、大多数の UAS はそれらを適切に登録することを販売者や購入者に対して強制

せずに販売されているのが実態です。登録制度は無人機がその所有者／パイロットの手元にあることが当局に把握出来ることで、規制を強化することを容易にします。それは道路における自動車の登録制度のようなものです。そのことによって、規則に対する従順性を養成するための重要な要素になると同時に、無人機の所有者／パイロットが必要とされる技倆や資格を得ることを促すことにも繋がります。登録制度の強制化は販売の時期に行われるべきです。

**声明その 9 : UAS を運航に必要な規則の施行を引き受ける監督官庁は、施行の効率性をあげるために必要な職員を配置すること、教育を行うこと、そしてしっかりと準備をする必要があります。**

予算縮小によって、航空当局は UAS の運航に関する一部分における安全監督の権限を警察といった別官庁に委任しています。ここでの中心となる議論というのは、それら部門における航空に対するリスクは低めに見られていること、また求められている必要な予算が航空関係に従事する者を抱えるには明らかに足りていないということです。IFALPA はその基本となっているリスク分析に疑問を呈するところではありますが、規則の確実な履行のためにそれら官庁は十分な人材を配置し、訓練し、そして準備すべきだということを国は認識する必要があります。さらに、無人機パイロットで構成される団体は運航における必須事項として、訓練や責任といったことに対して高度な専門家としての考え方というものを磨いていく必要があります。民間空域において特に空港周辺で見境なく UAS を飛ばして他の航空機に対する妨害を行う者や飛行に適していない UAS を運航させる者についてはその人物を特定して適切に処罰しなければいけません。UAS を不安全な状態で意図的に運航することは有罪とし、意図的ではない不安全な UAS 運航に対しては罰則規定を設けるべきであると IFALPA は考えています。

**声明その 10 : 小型の無人機に対して安全な見張り義務 (See and Avoid) を有人機が実施することは絶対に不可能であることから、見張り義務 (See and Avoid) に対する責任は無人機のパイロット側にあります。**

民間エアラインのパイロットは操縦席のモニターで無人機が存在を知ることは出来ますし、管制官はレーダー画面上でそれらを認識することは可能です。そして UAS は有人航空機との衝突を回避することを確実に履行できる現代の科学技術を装備しなければなりません。

航空業界において空中衝突を防止する基本的考え方はシカゴ条約で提唱され、ICAO Annex2 に記載されている通り「見張り義務 (See and Avoid)」という考え方です。UAS は有人機よりもはるかに小型であることから、有人機から小さな無人機を発見し「目視」することは、トランスポンダーや FLARM、あるいは ADS-B を利用した機器などの電氣的な技術を駆使しない限り、非常に困難であるかほぼ不可能です。加えて、進入上昇の操作中においてヘリコプターは非常に限られた手段でしか回避する能力がなく、通常の運航形態から大きく逸脱してしまいます。

**声明その 11 : 小型の無人機が有人機に接近した場合、無人機は「衝突回避」を目的として有人機から目立つように振る舞わなくてはなりません。**

衝突を回避する最後の手段として、無人機のパイロットが見張り義務の責務を果たさない場合において、無人機自身が照明、電氣的な視覚情報、色彩、形状その他の方法を取ることでより目立つ状態を作り出さなくてはなりません。

声明その 12 : 適切な「見張り義務 (See and Avoid)」の実施が保障されない限り、無人機の運航は認めてはいけません。

無人機のパイロットが有人機との衝突を回避する技術や方法を正しく保有していない、もしくは有人機から視認出来るよう無人機に施すシステムを装備しない限り、無人機の運航は許可してはいけません。

声明その 13 : 小型 UAS の見通し外飛行 (Visual Line Of Sight) による運航に関して、模型飛行機のそれとの比較は無意味なことです。なぜなら、その目的や運航の範囲が全く異なるからです。そのため、その安全基準は適用されません。娯楽用の無人機を模型飛行機の飛行規則に当てはめようとしている航空当局においては、それら独自の基準を策定しなければいけません。

模型飛行機と同じように、主に見通し外飛行 (VLOS=Visual Line Of Sight) での運航が行われていますが、安全性における模型飛行機との比較は論拠薄弱です。小型の UAS を飛ばす主な目的は調査や映像撮影、そして写真撮影などです。つまり、無人機の運航は模型飛行機専用の離着陸場のような限られた場所で実施されるわけでも、またその飛行が模型飛行機専用の離着陸場内で実施されるような仕組みになっているわけでもなく、映像撮影や写真撮影が必要な場所でその運航が行われるようになっているのです。

模型飛行機のパイロットは通常、模型飛行機専用離着陸場で訓練を行い、特に有人機への脅威に関して必要な知識を有していますが、一方で小型の UAS を操縦するパイロットの多くは、そういった航空に対する事前知識や訓練の機会といったものを持ち合わせていません。それら運航の主な目的は航空の用に供するのではなく、空を飛行できるという特徴を活かした調査や映像撮影、そして写真撮影といった目的を果たすためにあるのです。

声明その 14 : 無人機のパイロットに対する適切な資格付与や、公式な免許制度が採用されない場合、空中衝突のリスクや空域での法規違反を回避するため、ジオ・フェンシング (仮想フェンス) を設定する、また飛行可能な高度・範囲を限定するといった、技術的に制限した性能制限を強制的に設ける必要があります。

有人機は訓練を受講したことを正式に証明した免許を所有して運航することを求められており、これを全ての UAS 運航者に対しても必須とすべきでしょう。免許制度が実施できない場合、無人機の性能を一部制限することがその一部分を代替しうるものとなります。ジオ・フェンシング (例えば、無人機はあらかじめ承認された地域や事前に登録された高度のみを飛行する) や、限定飛行範囲 (例えば、無人機はあらかじめ登録されたパイロットからの距離を超えて飛行することが出来ない) といった科学技術の利用が代替策として考えられます。

それら上記に関連して、他の航空交通と同一地域を飛行する場合、低高度における安全を確保するため、無人航空機の運航における標準となる最低限の規則を IFALPA は要請します。この規則は病院、飛行機離発着場、農業用飛行場、軍関連施設、発電所等周辺での運航を除外することを含む必要があります。幾つかの地域では、「ドローン禁止区域」を設定して定義しているところもあります。これにはヘリコプターを含む管制/非管制空港近辺での UAS の運航にも適用されなければいけません。

### 3. 無人機を従来の民間空域に飛行させる方策について

無人機はパイロットが搭乗していないという点で、航空機というカテゴリーに当てはまらないものと言えます（注1）。無人機には2つの形式に大別されます。

- ・飛行管理の過程でパイロットの介入を一切許さないもの（注2）を「自立飛行をする航空機」と呼びます。
- ・パイロットという人間によって制御されるものを「人間が遠隔操作で制御する航空機システム、RPAS=Remotely Piloted Aircraft System」と呼びます。（注3）

#### 3a. Autonomous aircraft（自立飛行をする航空機）

ICAOは自立飛行する航空機について、「飛行管理の過程でパイロットの介入を一切許さない無人機」と定義しています。（注4）この定義に当てはまる現存の航空機の一例として、ICAO Annex2、第3章1.10及び附則5に記載されている無人の気球が挙げられます。「気象観測のみを目的として使用され、適切な管轄官庁の規定によって運用されている小型気球」を除き、他の全ての気球はシカゴ条約の第8条による条項の適用を受けます（注6）。これは、国家主権の庇護の元、ICAOの原則から除外されることを意味します。しかし、第8条に記載されている「この条約に関係する各国は、民間航空機に解放されている地域においてパイロットが搭乗しない航空機が飛行する場合、民間航空機が危険に冒されないよう、それを制御しなければならない」という原則に従う必要があります（注7）。

（注1）シカゴ条約 第8条 参照

（注2）ICAO Document10019 第14項「Autonomous aircraft」参照

（注3）ICAO Document10019 第18項「RPAS」参照。人間が制御し、基地局と航空機間で指示や制御を行う基地局無しでは飛行することができない、遠隔操作によって飛行する航空機のことをRPAS（Remotely Piloted Aircraft System）と呼びます。

（注4）ICAO Document10019 第14項「Autonomous aircraft」参照

（注5）ICAO Annex2、Appendix 5, 2.2 参照

（注6）気球の発進に必要な要件はICAO Annex2、Appendix 5, 2.2ff 参照

（注7）シカゴ条約 第8条 参照

**声明その15：現時点において、自立飛行を行う無人機が民間空域で飛行出来る状況にあるとIFALPAは考えていません。**

隔離されていない空域では、出発に際し、安全に関する関心事が絶対条件という状況に理解したパイロットが存在している、というシカゴ条約の原則に基づいて運航が行われています。自立飛行を行う無人機は、この前提に従うことが出来ないということからして、それらを同一の空域で運航させることは出来ません。

**声明その16：自立飛行を行うUASに対する便宜を図るために、有人機が利用できる空域を制限することをIFALPAは拒否します。**

近頃、航空当局は同一の空域を飛行するのに必要な要件を満たすことが出来ない非適合機を隔離飛行させるため、空域制限を行なっています。これは利用可能な空域が減少することはその交通量を減少させることとなり、有人航空にとっては受け入れることが出来ません。

### 3b. Remotely piloted aircraft (人間が遠隔操作で制御する航空機)

自立飛行可能な航空機とは対照的に、その他の無人機は人間によって隔離操作されて飛行します。人間というパイロットの制御によっているという事実から、それが見通し外飛行や IFR 飛行の国内／国際の如何を問わず、ICAO の枠組みに取り込むことが原則になります。

The fact that the pilot is not on board the aircraft does pose significant challenges in the way an UAS may be utilized. New technical solutions should be developed to help compensate for the lack of having a human onboard.

**声明その 17 : 人間が搭乗する必要不可欠な業務、特に時間や安全が複雑に関係する難しい場面において、無人航空機を利用した科学技術が全て取って代わることはできない、と IFALPA は考えます。**

重大な航空機事故はほぼ全損事故になることが多いですが、人間がパイロットとして搭乗することによってそれを防いでもきました。この人的要素は安全に関する付加価値を生み、事故に至る最後の砦として機能しています。人類は様々な不明瞭な状況において、航空機が持つバックアップシステムを凌駕し、リアルタイムで状況判断を学ぶ素晴らしい能力によって、適切な判断を下す能力を有しています。航空機に搭乗すること無く、これら人類の持つ特質を利用した状況判断能力を発揮することは困難です。

**声明その 18 : UAS は安全水準を現在と同等に維持したまま、民間航空交通の複雑な運航を実施できると IFALPA は考えていません。**

**声明その 19 : 隔離されていない民間空域を利用しようとする全ての UAS は、運航が許可される前にここで述べられている条項が全て証明され、そして遵守されなければなりません。**

民間の、隔離されていない空域における UAS の安全な運航の統合は、無人航空機およびその運航がその同クラスの空域を飛行する他の航空機に適用される現存の規定に従い、矛盾することなく出来るかどうかにかかっています。それらの規定に従わない UAS がいた場合、特に交通量の多い空域や空港といった場所での許容出来ない水準の交通量低下を招くことになるでしょう。

### **民間空域への UAS を統合するうえでの注意点**

ほとんどの部分において、有人航空機に適用される大多数の規定や考え方は無人機にも適用されます。運航や性能、航空機／システム証明基準などに関して、規則設定の段階で有人と無人を区別することの必要性は必要最小限に留め、出来る限り有人航空と同一基準にすべきです。

## 免許と義務飛行時間

- ・ 無人航空機の運航者／パイロットに関する選別、免許、教育、訓練の基準は該当局によって設定されなければいけません。
- ・ 航空機の遠隔操作を行うパイロットに必要な技能が設定されなければいけません。
- ・ 精神疾患を含む適切な身体検査に関わる要求レベルが設定されなければいけません。
- ・ パイロットや関係する乗務員の勤務時間は適切に制限されなければなりません。
- ・ これらの設定事項や制限事項は、現存するパイロットに対する規定及び科学的データに基づいていなければいけません。

## 設計と運航

- ・ 隔離されていない空域で運航を行う民間及び軍用の UAS に必要な設計の標準と耐空証明は有人機と同様の方向性でなければなりません。  
注：システムや運航形態に関する特徴についてしっかりと説明されていなければなりません。
- ・ その運航形態にとって適切な安全の目標水準に関する安全評価は、該当する当局によって実施されなければなりません。
- ・ 地上の制御局との通信／データリンクに関わる飛行に必要な要素は航空機の一部として取り扱わなければならない、それは結果として耐空証明に包含されます。それは UAS 全体の一部分として、または個別のものとして取り扱われるかのいずれかになります。
- ・ ヒューマンファクターズは有人飛行と同様、無人機の運航にとっても重要なものとして取り扱います。そのヒューマンファクターズに関係するものは、制御局／制御システム、その中でも UAS の運航と同じくその制御方法、ディスプレイ、ソフトウェア、インターフェースなどが考えられます。

UAS の運航概念は、以下の内容によります；

- ・ 機長がその運航における責任を負うことが可能となるような全ての必要情報が提供されること
- ・ 飛行に関する安全管理に必要な飛行経路をパイロットが制御できること
- ・ いかなる場合において一人のパイロットが遠隔操作を行える無人航空機は一機を超えてはならないこと
- ・ 運航の安全を担保できるよう、パイロットが無人航空機を操作する上でそれを邪魔しようとするものから距離を置くこと（「ステライル・コックピット」の考え）
- ・ UAS にかかる荷重は、有人航空機における安全を保持できる水準と同様の水準でない限り、かかることが無いようにすること

## 航空交通管制

- ・ UAS は有人機と同様に取り扱わなければならない、航空交通管制の規定に従わなければなりません。民間空域における UAS の運航は（商業用航空機や一般航空機といった）航空交通管制



に入ってくる者への日々の運航と差異（例えば特別飛行方式のようなもの）があってははいけません。

- 個々の UAS には航空交通管制の規定を遵守し、管制官からの管制指示や管制許可に従う特定の機長が常に存在しなければなりません。
- UAS が管制官からの管制指示に対する反応時間は、有人航空機のそれと同等でなければいけません。データリンク／情報通信の通信時間に起因する遅延は許容できません。
- UAS はあらゆる空域で常時、衝突回避のための装置、また管制官が提供する適切な管制間隔が提供されない（見張り義務、See and Avoid）場合に安全間隔を設定できる装置を装備していなければいけません。
- UAS は、現在及び将来に渡る航空交通管制の環境に適合し、またそれらが運航する環境下で一般的に許容される性能要件に適合していなければなりません。
- 国として運航される UAS も上記の要件から除外されてはなりません。

## 保安

- 無人航空機の全種類における保安上の脅威とリスク評価が明らかにされ、民間航空に対する脅威とリスクが理解されなければなりません。
- リスクに起因する無人航空機の保安態勢は強固に規定化されなければいけません。規則が限定されていたり、適用可能でなかったり存在していない場合、UAS の運航能力は制限されなければいけません。
- UAS またはその構成要素（遠隔操縦者及びプログラムされた地上局）がその運航、供給、維持、準備が行われる前提として必要なのは、不法侵入や乗っ取り、不法妨害といったものを防止し、勝手な変更を事前察知し、完全性を保持することです。これら前提に関わる人物は、運び込まれる物品と共に保安検査を実施ししなければいけません。
- UAS に関するプログラム、飛行前準備、サービス提供、運航を実施または遠隔操作するうえでの責任者、そして前述の事項にアクセスを許可された者は、保安検査を実施しなければなりません。保安とは、全ての関係者に対する訓練及び自覚させるためのプログラムの一部でなくてはなりません。
- 中古のハードウェアやソフトウェアを含む通信／データリンクの完全性と免疫性というのは、サービス停止やシステム故障を含む妨害行為、サイバー攻撃、そして不法干渉から守られることによって達成されなければなりません。

## 危険物

- UAS による危険物輸送は、有人航空機が現在達成しているのと同等の安全水準にない限り、実施してはいけません。
- 危険物を運搬する UAS は、空中でその漏洩／火災感知装置、そして火災抑制装置を装備していなければいけません。
- UAS に搭載する危険物は、民間航空機における安全な危険物輸送に関する ICAO の技術指針に従わなければいけません。その技術指針には梱包方法、ラベル塗布方法、個々の梱包量制

限、機長への周知、そして報告制度が記されています。

注1- UASに標準以下の設定をすることは許容できません。危険物輸送に関わるインシデントの際に運航乗務員が不在であることから何の施しもできないことについて説明がなされなければなりません。

注2- 低位での規定化によって、危険物の破損が起きた場合に環境や地上の人、財産に影響を与えないかということが説明されなければなりません。

- ・ 事故やインシデントに備えて危険品に関する情報を、緊急対応管理者を含む適切な当局へ通報する要件に関する特記事項を設定しなければいけません。

## 地上での運用-空港レイアウト

- ・ 民間空港でUASが運航することに対する影響は十分に議論されなければなりません。
- ・ 民間空港においてUASの運航が行われる場合、荒れ模様の天候といった状況下において通常運航に影響を与えるような特別な手順を必要とするものであってはなりません。

## 安全管理システム

UAS運航者は、ICAO規定と同調した安全管理規定を制定し、運航を監督する官庁からの認可を受けなければいけません。

## 法律

有人航空機と同様の法律が無人航空機に適用されなければいけません。

以 上