



РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

ЮРИДИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ — 37-Я СЕССИЯ

(Монреаль, 4–7 сентября 2018 года)

Пункт 2 повестки дня. Рассмотрение общей программы работы Юридического комитета

ЮРИДИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ПО ВОПРОСУ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫХ АВИАЦИОННЫХ СИСТЕМ (ДПАС)

(Представлено Секретариатом)

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В ходе 36-й сессии Юридического комитета (Монреаль, 30 ноября – 3 декабря 2015 года) Секретариат представил рабочий документ LC/36-WP/2-4, к которому были приобщены материалы исследования, проведенного Секретариатом, с тем чтобы понять, остаются ли невыясненными какие-либо аспекты режима ответственности перед третьей стороной, установленного в рамках Римской конвенции 1952 года и Монреальских конвенций 2009 года, применительно к дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС) ("Изучение вопроса ответственности"). В ходе изучения вопроса ответственности был сделан вывод о том, что хотя расширение использования ДПАС, вероятно, позволит получить новые данные, касающиеся применения международного режима ответственности к производству полетов и эксплуатантам ДПАС, этот режим в его нынешнем состоянии является юридически подходящим для распространения на технологию ДПАС.

1.2 В целом результаты, полученные в ходе изучения вопросов ответственности, были удовлетворительными, но Комитет пришел к выводу о том, что правовые аспекты производства полетов ДПАС, помимо вопроса ответственности, по-видимому, еще требуют дополнительного изучения, выразил свою широкую поддержку идее проведения исследования среди государств-членов в целях сбора информации о национальном законодательстве, касающемся ДПАС, и определения соответствующих потенциальных международных юридических проблем. В этом исследовании (письмо государствам LE 4/63 – 16/77), распространенном 29 августа 2016 года, содержался призыв к государствам представить ответы не позднее 31 октября 2016 года; эти ответы затем были изучены Секретариатом, и результаты приводятся ниже.

2. ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

2.1 Согласно *Глобальному плану обеспечения безопасности полетов* (ГПБП 2017–2019), ДПАС является одним из четырех новых приоритетных направлений деятельности ИКАО¹. Основная цель ИКАО в области беспилотной авиации заключается в создании для нее принципиальной нормативной базы, основанной на использовании Стандартов и Рекомендуемой

¹ К оставшимся трем относятся глобальное слежение за полетами, космические полеты и риски, возникающие в зонах конфликтов. *Глобальный план обеспечения безопасности полетов* (2017-2019), документ ИКАО Doc. 10004, п. 3.2.1.

практики (SARPS) и дополняемой правилами аэронавигационного обслуживания (PANS) и инструктивными материалами в поддержку выполнения повседневных международных полетов беспилотных авиационных систем (БАС) во всем мире безопасным, согласованным и эффективным образом по аналогии с полетами воздушных судов с пилотом на борту². Другими словами, внедрение полетов дистанционно пилотируемых воздушных судов в несегрегированное воздушное пространство и на аэродромах не должно отрицательно сказаться на безопасности полетов пилотируемых воздушных судов.

2.2 Беспилотная авиация с момента своего появления подпадала под действие Чикагской конвенции. В 2007 году на неофициальном совещании ИКАО на тему часто именуемую в то время "беспилотных летательных аппаратов" (БЛА) (Палм Кост, Флорида, 11–12 января 2007 года) вместо БЛА было предложено использовать термин "беспилотная авиационная система" (БАС) в соответствии с договоренностями³ RTCA⁴ и EUROCAE⁵. Термин "дистанционно пилотируемая авиационная система" (ДПАС) для обозначения одной из разновидностей БАС затем ввела в оборот Исследовательская группа по беспилотным авиационным системам (UASSG) в 2009 году⁶. Группа UASSG пришла к выводу о том, что в несегрегированное воздушное пространство и на аэродромы наряду с пилотируемыми воздушными судами можно интегрировать только дистанционно пилотируемые беспилотные воздушные суда. В этой связи Исследовательская группа решила сузить сферу рассмотрения и вместо более общей категории, включающей все БАС, ограничиться только дистанционно пилотируемыми авиационными системами⁷. С самого начала было условлено, что ДПАС являются лишь одной разновидностью беспилотных воздушных судов⁸, а также что все беспилотные воздушные суда подпадают под действие положений статьи 8 Чикагской конвенции.

2.3 Позже, в 2015 году, ИКАО выпустила *Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)* (Doc 10019), в котором изложена концепция ИКАО о том, что в рамках системы гражданской авиации ДПАС будут играть роль равноправного партнера, способного в конечном счете взаимодействовать с органами управления воздушным движением (УВД) и с другими воздушными судами в реальном масштабе времени. В связи с этим основное внимание в Стандартах, которые предстоит разработать в течение следующих 5–10 лет в этой области, будет уделяться интеграции ДПАС, выполняющих полеты по правилам полетов по приборам и на контролируемых аэродромах. Хотя рассмотрение вопросов, касающихся выполнения полетов в пределах прямой видимости и автономных беспилотных воздушных судов, с точки зрения нормотворчества с повестки дня не снимается, их включение в нормативную базу ИКАО сопряжено со специфичными сложностями. На данный момент они остаются преимущественно в сфере государственного регулирования, как и вопросы, касающиеся некоторых других типов воздушных судов (например планеров, экспериментальных летательных аппаратов и моделей воздушных судов). В этом отношении ИКАО продолжит поощрять и

² *Беспилотные авиационные системы* (БАС), Циркуляр ИКАО Cir. 328 (2011 г.), ii (Предисловие) [далее "Cir. 328"].

³ *Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС)*, документ ИКАО Doc 10019, AN/507 (1-е издание, 2015 г.) [далее "Руководство по ДПАС"], п. 1.2.11.

⁴ RTCA, Inc. – это частная некоммерческая ассоциация, образованная в 1935 году в качестве Радиотехнической авиационной комиссии. <https://www.rtca.org/>.

⁵ Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации (RTCA).

⁶ В 2007 году была создана Исследовательская группа по беспилотным авиационным системам (UASSG), с тем чтобы приступить к нормотворческой деятельности, касающейся международного сотрудничества, и к разработке правил и руководств, технических требований и Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). См. A38-WP/262 LE/7, п. 2.2.

⁷ *Руководство по ДПАС* (документ ИКАО Doc 10019), см. сноску 3, п. 1.2.14

⁸ См. *Приложение 7 к Конвенции о международной гражданской авиации: Национальные и регистрационные знаки воздушных судов* (6-е издание, 2012 г.).

поддерживать деятельность по приведению национальных нормативных баз государств к единообразию на международном уровне.

3. СУЩЕСТВУЮЩЕЕ В ИКАО ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДПАС

3.1 В первоначальном тексте Приложения 7 к *Конвенции о международной гражданской авиации*, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, с соответствующими изменениями (Doc 7300) (Чикагская конвенция), "воздушное судно" было определено как "любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха". Данное определение было заимствовано с некоторыми изменениями из французского текста определения "воздушное судно" в Парижской конвенции 1919 года ("*Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air.*"). В 1967 году в Приложение 7 были внесены поправки, включающие новое определение "воздушного судна": "любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет реакции воздуха, отличной от реакции воздуха с земной поверхностью", с тем чтобы исключить из сферы его действия аппараты на воздушной подушке. Однако в Приложении 7 четко указывается, что дистанционно пилотируемые воздушные суда (ДПВС) являются всего лишь одним из типов беспилотных воздушных судов⁹, а все беспилотные воздушные суда (дистанционно пилотируемые, полностью автономные или их комбинации) подпадают под действие положений статьи 8 Чикагской конвенции.¹⁰

3.2 В 2003 году 11-я Аэронавигационная конференция (ANConf/11) одобрила глобальную эксплуатационную концепцию организации воздушного движения (ОрВД), которая содержит следующий текст: "беспилотный летательный аппарат представляет собой воздушное судно без пилота в смысле статьи 8 Конвенции о международной гражданской авиации, которое выполняет полет без командира воздушного судна на борту и либо полностью дистанционно управляется из другого места (с земли, с борта другого воздушного судна, из космоса), либо запрограммировано и полностью автономно". Такое толкование термина "беспилотный летательный аппарат" (БЛА) было одобрено 35-й сессией Ассамблеи ИКАО в 2004 году (A35-14).

3.3 Позднее в циркуляре Cir. 328 AN/190 "*Беспилотные авиационные системы (БАС)*" и *Руководстве по дистанционно пилотируемым авиационным системам* были представлены следующие определения:

- a) *Беспилотное воздушное судно [БВС]*. Воздушное судно, которое предназначено выполнять полет без пилота на борту.
- b) *Беспилотная авиационная система [БАС]*. Воздушное судно и связанные с ним элементы, которые эксплуатируются без пилота на борту.
- c) *Дистанционно пилотируемое воздушное судно (ДПВС)*. Беспилотное воздушное судно, пилотируемое с пункта дистанционного пилотирования.
- d) *Дистанционно пилотируемая авиационная система (ДПАС)*. Дистанционно пилотируемое воздушное судно, связанный(ые) с ним пункт(ы) дистанционного пилотирования, необходимые линии управления и контроля и любые другие элементы, указанные в утвержденной конструкции типа.

⁹ См. Приложение 7 к Конвенции о международной гражданской авиации "Национальные и регистрационные знаки воздушных судов", п. 2 (издание 6-е, 2012 г.) [далее "Приложение 7"].

¹⁰ То же.

4. ОТВЕТЫ ГОСУДАРСТВ В РАМКАХ ИССЛЕДОВАНИЯ

4.1 Шестьдесят одно государство (или почти треть государств – членов ИКАО) ответило на вопросы исследования, и, что примечательно, ответы были получены от государств из всех регионов ИКАО; впрочем, не все респонденты ответили на все вопросы. Вопросник состоял из пяти основных частей: "Определения"; Часть А. Правовая основа для "небольших" беспилотных авиационных систем (БАС); Часть В. Правовая основа для дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС); Часть С. Международные проблемы правового характера, обусловленные интеграцией ДПАС; Часть D. Прочие замечания.

4.2 В первой части исследования, которая называется "Определения", респондентам было предложено дать подробные определения, применимые к ДПВС в их национальном законодательстве.

4.2.1 Ответы 43 государств на этот вопрос продемонстрировали значительные расхождения в соответствующих определениях ДПАС и/или БАС. Только 17 государств заявили об использовании определений ИКАО или схожих с ними. Кроме того, хотя в целях самого исследования государствам предлагалось включить в категорию "небольших БАС" системы *весом 25 кг или менее*, и, судя по ответам, государства, как правило, классифицируют ДПВС исходя из их веса, ответы также демонстрируют, что государства по-разному распределяют ДПВС и/или БВС по весовым категориям от микроразмерных до очень крупных. В сущности, только 7 из 43 представивших ответы государств сами относят к категории "небольших БАС" системы весом 25 кг или менее, как в исследовании.

4.2.2 Помимо классификации по весу к другим заслуживающим упоминания критериям, используемым респондентами для разбивки ДПАС и/или БАС по категориям, относятся уровень риска, связанного с полетами воздушного судна, тип или цель полетов (например "для использования в сельском хозяйстве"; "в развлекательных целях" в отличие от "не в развлекательных целях"; "военный" в отличие от "гражданский"), характеристики и размеры воздушного судна, а также высота полета. Также упоминались и другие менее распространенные критерии, включая продолжительность полета и скорость полета.

4.3 Части А и В исследования содержали вопросы, касающиеся характера и общей сути государственной правовой основы для "небольших" беспилотных авиационных систем (БАС) и для дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) соответственно. Нетекстовые ответы государств на вопросы частей А и В представлены в обобщенном виде в добавлении.

4.3.1 Из ответов государств на вопросы частей А и В становится ясно, что гораздо больше государств создали правовые и/или организационные основы, регулирующие деятельность небольших БАС (весом 25 кг или менее), чем ДПАС, а также что эти основы в отношении небольших БАС, как правило, охватывают одни и те же основные аспекты эксплуатации БАС. Вместе с тем ответы государств показывают, что помимо того, что правовые основы для ДПАС разработало меньше государств, единообразия в отношении того, какие аспекты эксплуатации ДПАС стоит охватывать, намного меньше.

4.3.2 По-видимому, эти итоги являются отражением и, вероятно, непосредственным результатом двухвекторного подхода ИКАО к регулированию ДПАС/БАС, в соответствии с которым ИКАО играет ведущую роль и разрабатывает комплексный режим регулирования ДПАС, но в то же время к БАС применяет дифференцированный подход, основанный на оценке рисков, что наделяет государства ведущей ролью в этом вопросе, а ИКАО занимается поощрением и

поддержкой деятельности по приведению национальных нормативных баз государств к единообразию на международном уровне. Несомненно, существенное единообразие правовых основ государств по небольшим БАС в сочетании с признаками того, что государства в отношении регулирования ДПАС, по всей видимости, заняли выжидающую позицию, дает все основания полагать, что текущий подход ИКАО работает, собственно, как задумано и не требует изменений.

4.4 Часть С исследования затрагивала международные проблемы правового характера, обусловленные интеграцией ДПАС; нетекстовые ответы государств на вопросы этой части также представлены в обобщенном виде в добавлении.

4.4.1 Ответы в части С показывают, что количество государств, которые в настоящий момент имеют дело с международными полетами ДПАС, ограничено, поскольку менее половины респондентов подтвердили даже получение в течение последних двух лет просьбы от иностранного эксплуатанта ДПАС о выдаче "особого разрешения" (согласно статье 8 Чикагской конвенции) на полеты в пределах его территории гражданских дистанционно пилотируемых воздушных судов. В то же время представляется, что для государств, участвующих в международных полетах ДПАС в этот период, существующий правовой режим не является препятствием, поскольку более 80 % таких просьб были удовлетворены и только в трех случаях просьбы были отклонены по причинам, не касающимся суверенитета государства, безопасности полетов, национальной или авиационной безопасности, национального законодательства или правил.

4.4.2 Вспоминая вывод, полученный в ходе "изучения вопроса ответственности" о том, что международный режим ответственности в его нынешнем состоянии является юридически подходящим для распространения на технологию ДПАС, необходимо отметить, что 90 % опрошенных в ходе исследования также ответили, что на их территории ответственность за ущерб, нанесенный иностранным воздушным судном (включая ДПАС) третьим сторонам на поверхности земли, возлагается в соответствии с национальным законодательством.

4.5 Наконец, в части D исследования респондентам предлагалось представить замечания по вопросам международного воздушного права, связанным с ДПАС, в частности таким, которые наилучшим образом могут быть решены ИКАО.

4.5.1 *Вопрос распределения по категориям.* Несколько государств отметили неясности в отношении применения Чикагской конвенции к "небольшим БАС". Несомненно, как объяснялось выше, согласно результатам исследования наблюдается отсутствие консенсуса среди государств относительно разграничения ДПВС и БВС. Однако определение воздушного судна, содержащееся в Приложении 7, четкое, и ДПВС ниже определенного минимального веса не освобождаются от действия SARPS ИКАО.¹¹ Соответственно, упомянутая неясность по сути не имеет отношения к области применения Чикагской конвенции. Скорее, она происходит от отсутствия четкого понимания сути "ориентированного на эксплуатацию, основанного на оценке рисков" подхода ИКАО, который применяется в отношении беспилотных воздушных судов и предусматривает эксплуатацию ДПВС наряду с пилотируемыми воздушными судами, в связи с чем ИКАО разрабатывает полноценную нормативную базу по ДПАС для их полетов в контролируемом несегрегированном воздушном пространстве; в то же время деятельность ИКАО в отношении других БАС сведена к решению вопросов, связанных с риском для других, а основное внимание уделяется содействию государствам в разработке их собственного национального законодательства с увязкой с законодательством других государств.

¹¹ Руководство по ДПАС (документ ИКАО Doc 10019), см. сноску 5, п. 6.1.3.

4.5.2 *Технические требования и стандарты.* Ряд государств высказали обеспокоенность отсутствием общих критериев для технических требований, классификаций типов полетов, подготовки внешних пилотов и требований к их сертификации, а также ограничений высоты полетов ДПАС. Наряду с этим некоторые государства упомянули, что стандарты ИКАО должны согласовываться со стандартами ЕС. Однако, как отмечалось ранее, ИКАО в настоящий момент разрабатывает SARPS по вопросам летной годности, полетов, сертификации эксплуатантов, организации воздушного движения, обнаружения и предотвращения, авиационной безопасности и защиты окружающей среды. Разработка SARPS по лицензированию и правил подготовки персонала уже завершена. Следовательно, многие затронутые государствами вопросы носят главным образом технический, а не юридический характер и либо уже описаны в существующих инструктивных материалах, как например "*Руководство по ДПАС*", и недавно принятых SARPS по лицензированию, либо будут учтены в разрабатываемых в настоящее время SARPS.

4.5.3 *Столпотворение и ответственность.* Некоторые государства высказали озабоченность в отношении ответственности, связанной с полетами ДПАС, когда, например, один внешний пилот одновременно управляет более, чем одним ДПВС, и/или когда несколько внешних пилотов, находящихся в разных странах, управляют одним ДПВС и управление передается между внешними пилотами. Впрочем, эта тема опять же разбиралась при изучении вопроса ответственности, когда был проанализирован существующий режим ответственности и сделан вывод о том, что он является юридически подходящим для распространения на технологию ДПАС, хотя и отмечалось, что расширение полетов ДПАС, вероятно, позволит получить новые данные, касающиеся применения международного режима ответственности к производству полетов и эксплуатантам ДПАС.

4.5.4 *Прочие вопросы: конфиденциальность, авиационная безопасность, безопасность полетов.* Наконец, несколько государств выразили озабоченность в связи с такими аспектами эксплуатации небольших БВС, как конфиденциальность, авиационная безопасность, безопасность наземных операций, процедуры соблюдения требований и/или введение санкций или штрафов. Однако некоторые из этих вопросов (например конфиденциальность) не всегда относятся к сфере международного регулирования, в то время как другие, в соответствии с дифференцированным, основанным на оценке рисков подходом ИКАО к БАС, будет более уместно и эффективно решать в рамках национального законодательства и норм.

5. ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО НАД ОТКРЫТЫМ МОРЕМ

5.1 На начальной стадии разработки ИКАО нормативной базы, необходимой для поддержки внедрения ДПАС (тогда в рамках более широкой группы "беспилотных авиационных систем" или "БАС") в несегрегированное воздушное пространство и на аэродромах, Исследовательская группа UASSG отметила для возможного использования в отношении ДПВС (AN-WP/8525) содержание п. 2.2 добавления 4 "Беспилотные неуправляемые аэростаты" к Приложению 2 Чикагской конвенции, в соответствии с которым для пролета через территорию других государств легких беспилотных неуправляемых аэростатов, используемых только для метеорологических целей, необходимо получать общее разрешение. Хотя было согласовано, что добавление в целом, вероятно, может использоваться в качестве опорного материала для разработки добавления с более широким охватом специально для ДПВС, Группа UASSG решила, что риск, связанный с полетами ДПАС, не настолько низок, чтобы для них не требовалось предварительного разрешения. Напротив, группа UASSG сочла, что для всех полетов ДПВС необходимо получать разрешение; следовательно, вместо общего разрешения для ДПВС, ИКАО

приняла Стандарты, касающиеся содержания запросов на получение разрешения для полетов ДПВС над территорией других государств, в соответствии со статьей 8 Конвенции.

5.2 Однако по мере того, как ИКАО продолжает уделять основное внимание разработке нормативной базы и SARPS для ДПАС, продвигая при этом в отношении других БАС свой подход, основанный на оценке рисков, возникают вопросы относительно требований к документации по летной годности для полетов БАС в воздушном пространстве над открытым морем, в частности, когда БАС пересекает территориальное воздушное пространство прибрежного государства и воздушное пространство над открытым морем (например, для обслуживания шельфовых нефтяных/газовых и других платформ в открытом море, включая корабли) без пролета над территорией другого государства.

5.3 Для того чтобы избежать излишних препятствий для реализации "двухвекторного" подхода Организации в этой области и в то же время сделать так, чтобы определенные, связанные с низкой степенью риска, полеты БАС в воздушном пространстве над открытым морем по-прежнему не противоречили положениям Чикагской конвенции, Аэронавигационное управление (АНВ) и Управление по правовым вопросам и внешним сношениям (LEB) совместно готовят текст предлагаемой поправки к Приложению 2. Предлагаемая поправка будет предусматривать выдачу общего разрешения на полеты БАС в воздушном пространстве над открытым морем, которые соответствуют предварительно указанному эксплуатационному режиму, связанному с низкой степенью риска, *при условии, что* они также одобрены государством эксплуатанта и/или государством регистрации и соответствуют его требованиям. Таким образом, предлагаемое общее разрешение рационально и эффективно введет эти полеты БАС с правовой точки зрения и, что более важно, с точки зрения *безопасности полетов*, в сферу действия Конвенции, в то время как ИКАО продолжит интегрировать ДПАС в систему международной гражданской авиации и контролировать вопрос приведения национальных норм государств по БАС к единообразию на международном уровне.

6. ВЫВОДЫ

6.1 По результатам юридического исследования по вопросу ДПАС Секретариату представляется, что в настоящий момент отсутствует какие-либо международные правовые вопросы, требующие незамедлительного решения путем разработки новых договоров или протоколов; Юридический комитет тем не менее может оценить целесообразность рассмотрения других правовых вопросов.

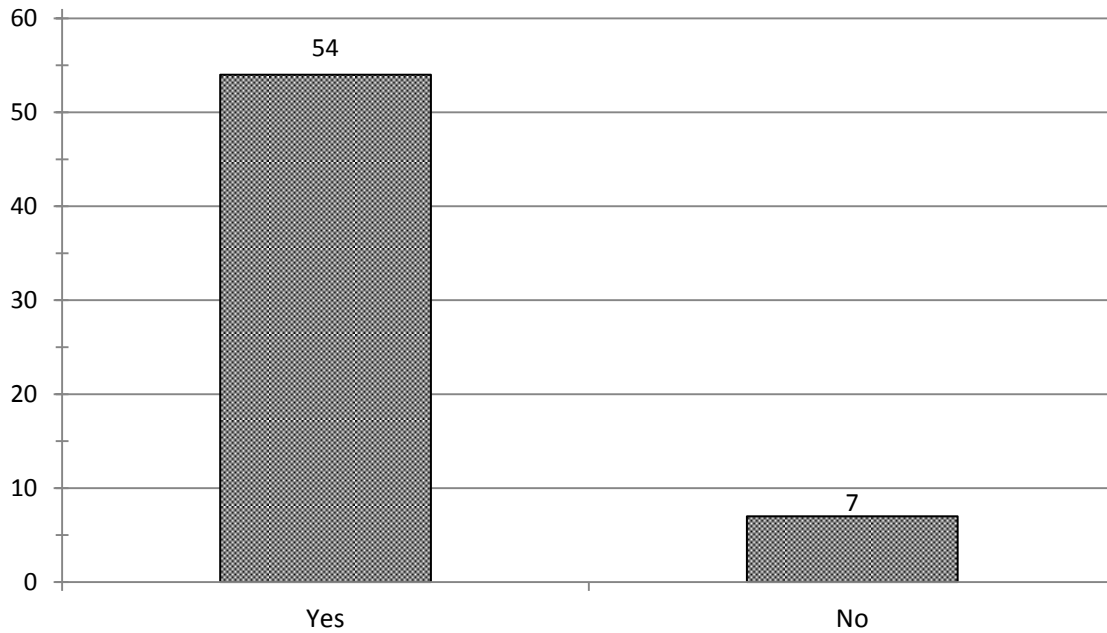
7. ДЕЙСТВИЯ КОМИТЕТА

7.1 Юридическому комитету предлагается рассмотреть настоящий рабочий документ и предпринять любые действия, которые он сочтет необходимыми.

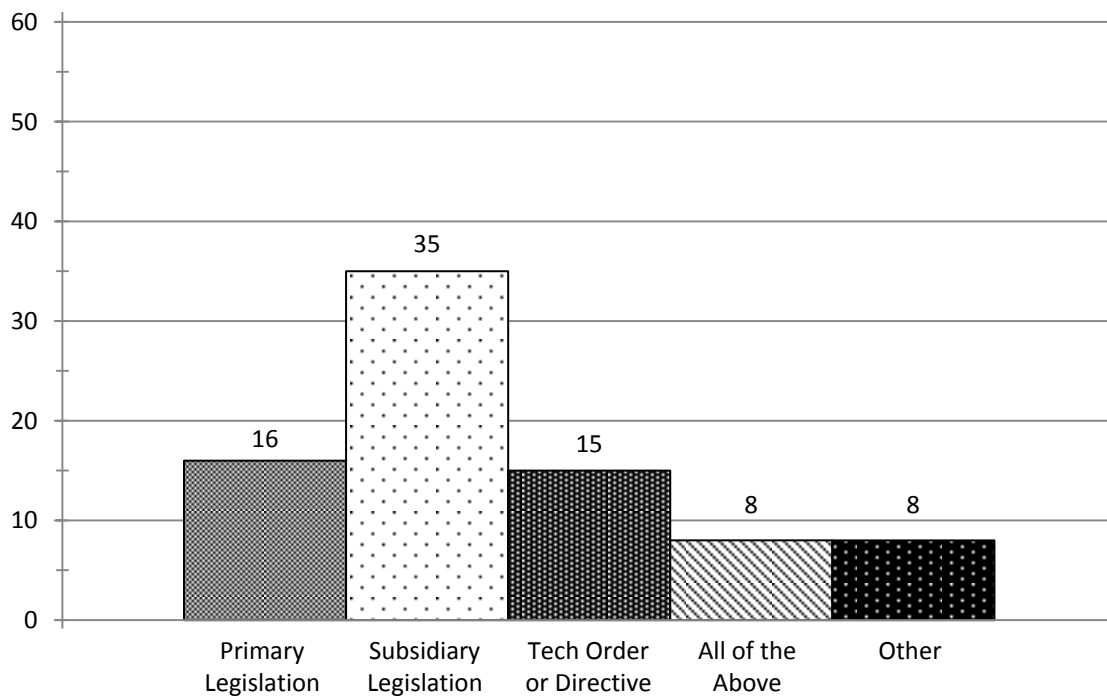
APPENDIX

PART A: Legal Framework for “Small” Unmanned Aircraft Systems (UAS)

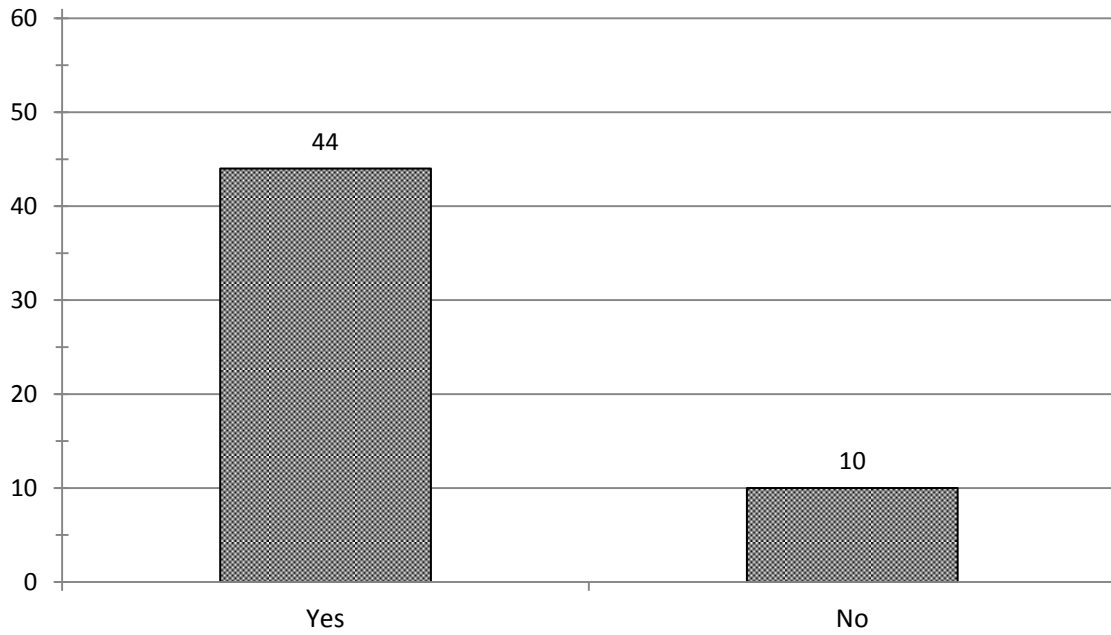
1. Has the State established a legal and/or regulatory framework for small unmanned aircraft systems (UAS) operations?



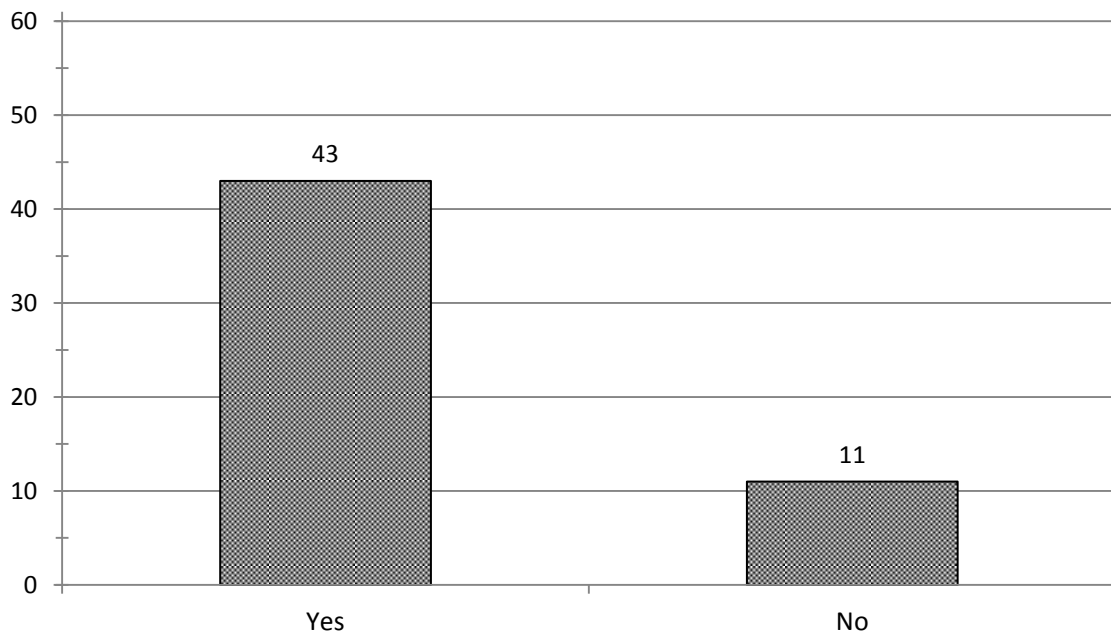
2. If the answer to Question 1 is yes, what is the form of the framework for small UAS?



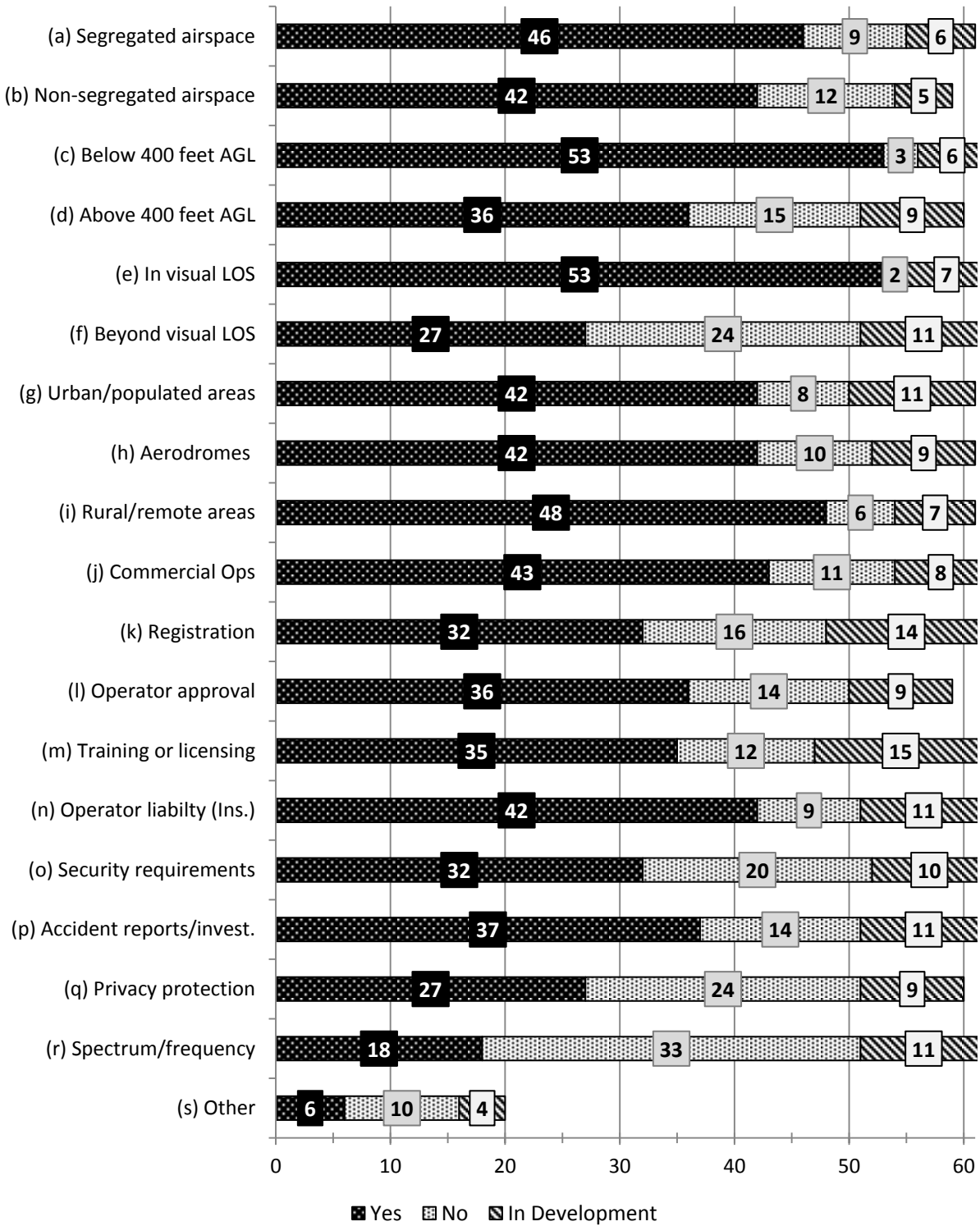
3. If the answer to Question 1 is yes, does the State's small UAS framework allow an operator from another State to conduct small UAS flights within its territory?



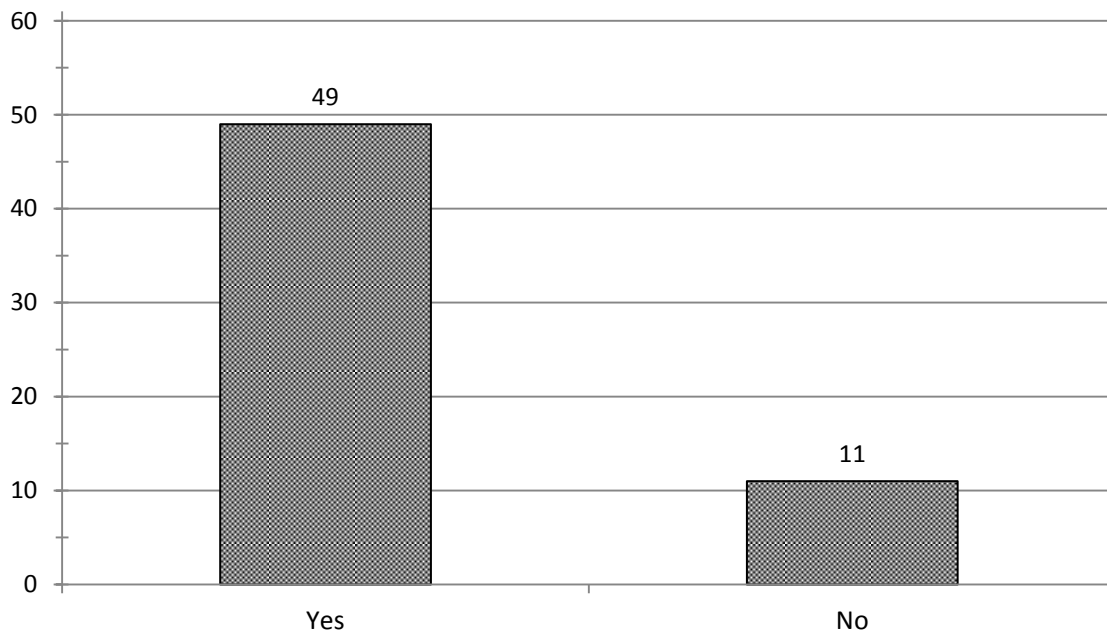
4. If the answer to Question 3 is yes, does the State's small UAS framework require an operator from another State to obtain prior approval to conduct small UAS flights within its territory?



6. What does the framework for small UAS cover?

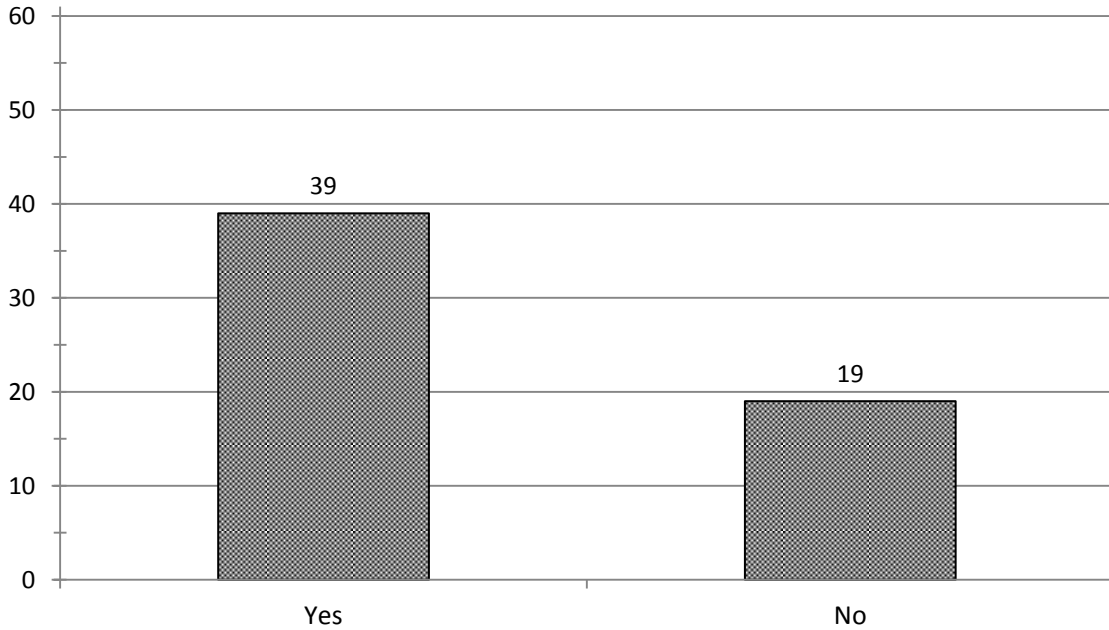


7. Does the State's small UAS framework have an enforcement process, including civil and/or criminal penalties?

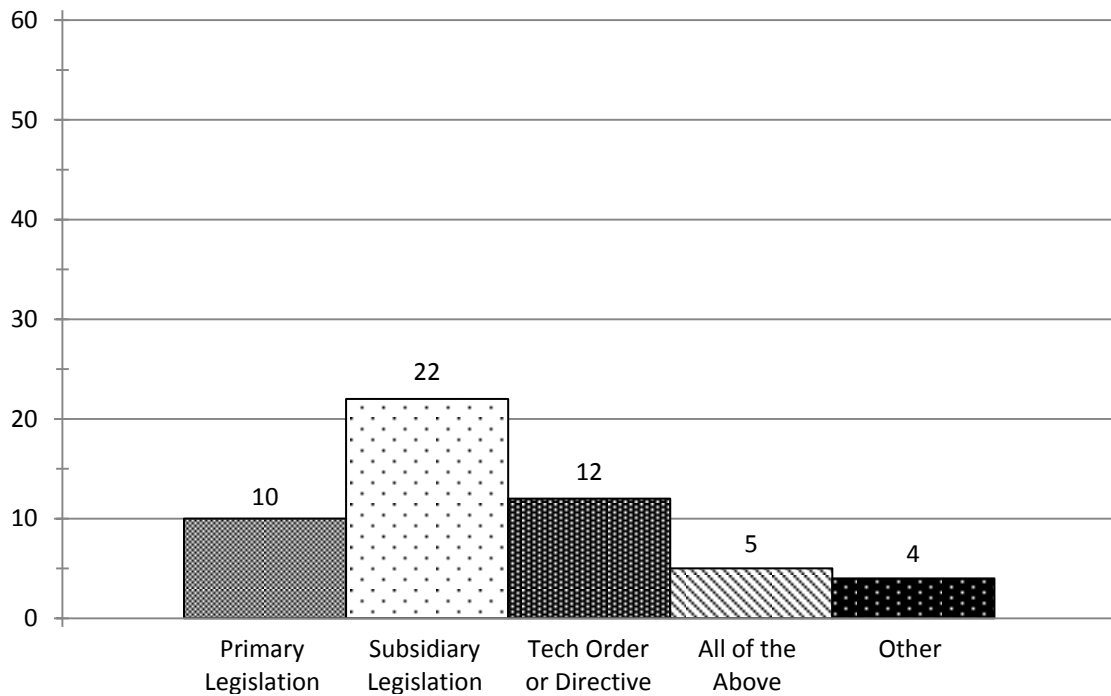


PART B: Legal Framework for Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)

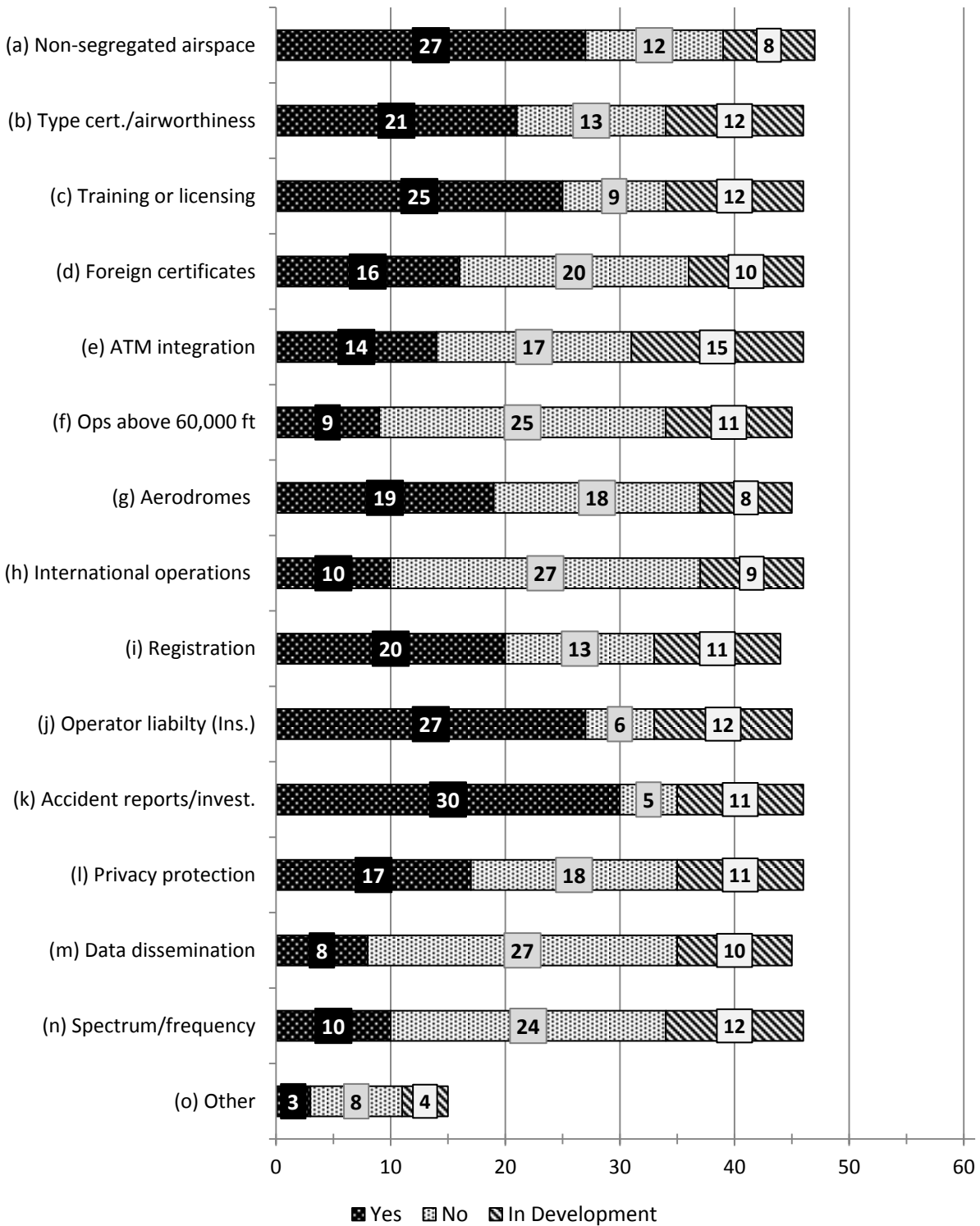
9. Has the State established a legal and/or regulatory framework for remotely piloted aircraft systems (RPAS) operations?



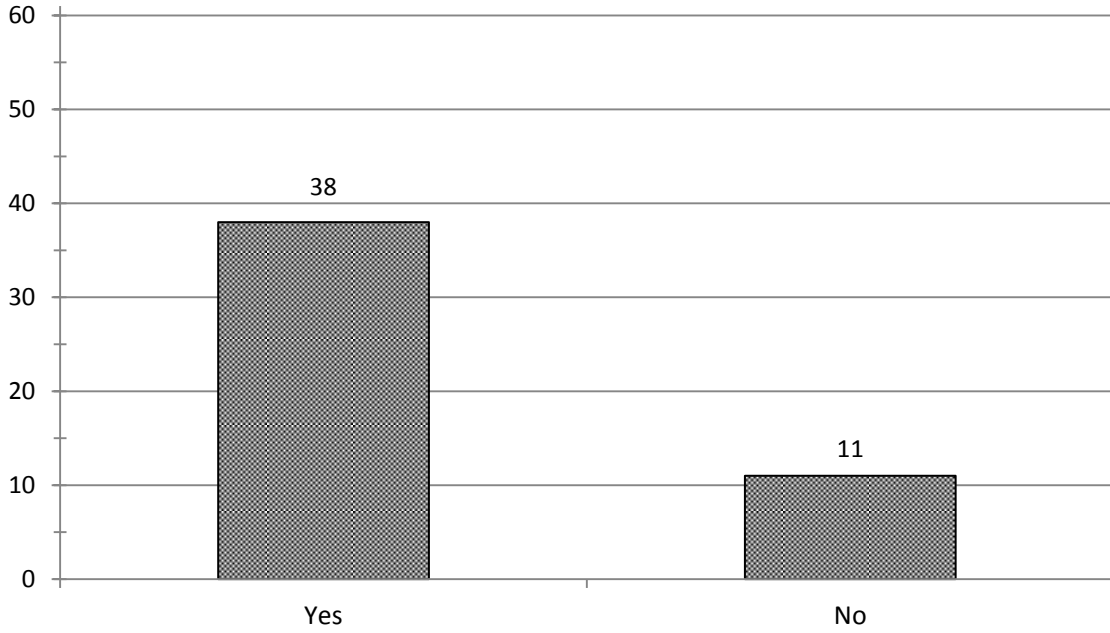
10. If the answer to Question 9 is yes, what is the form of the RPAS framework?



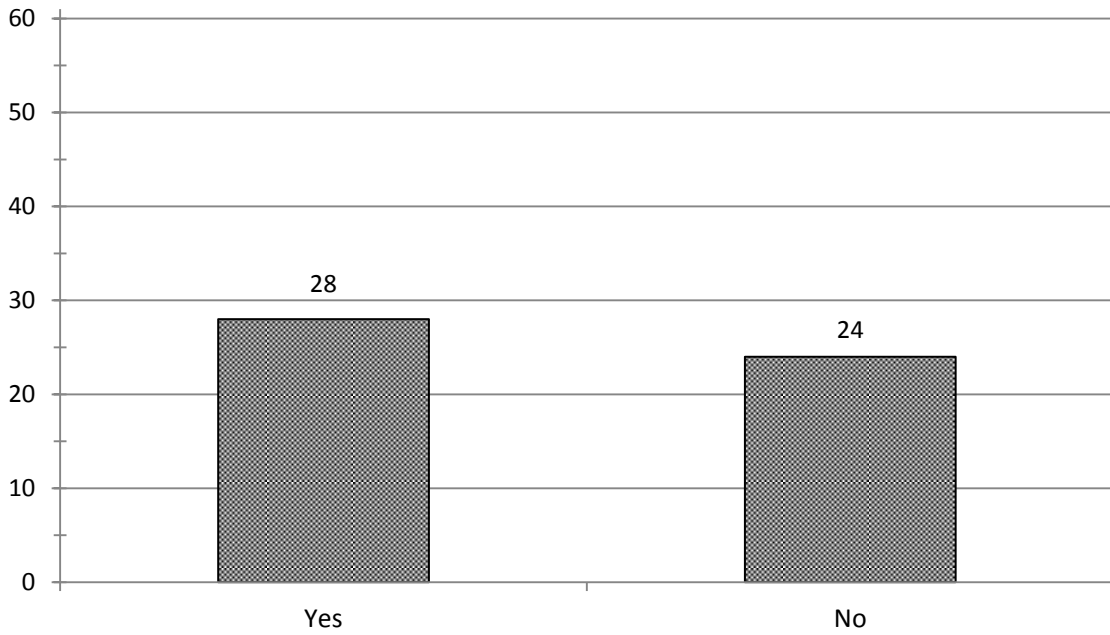
11. What does the RPAS framework cover?



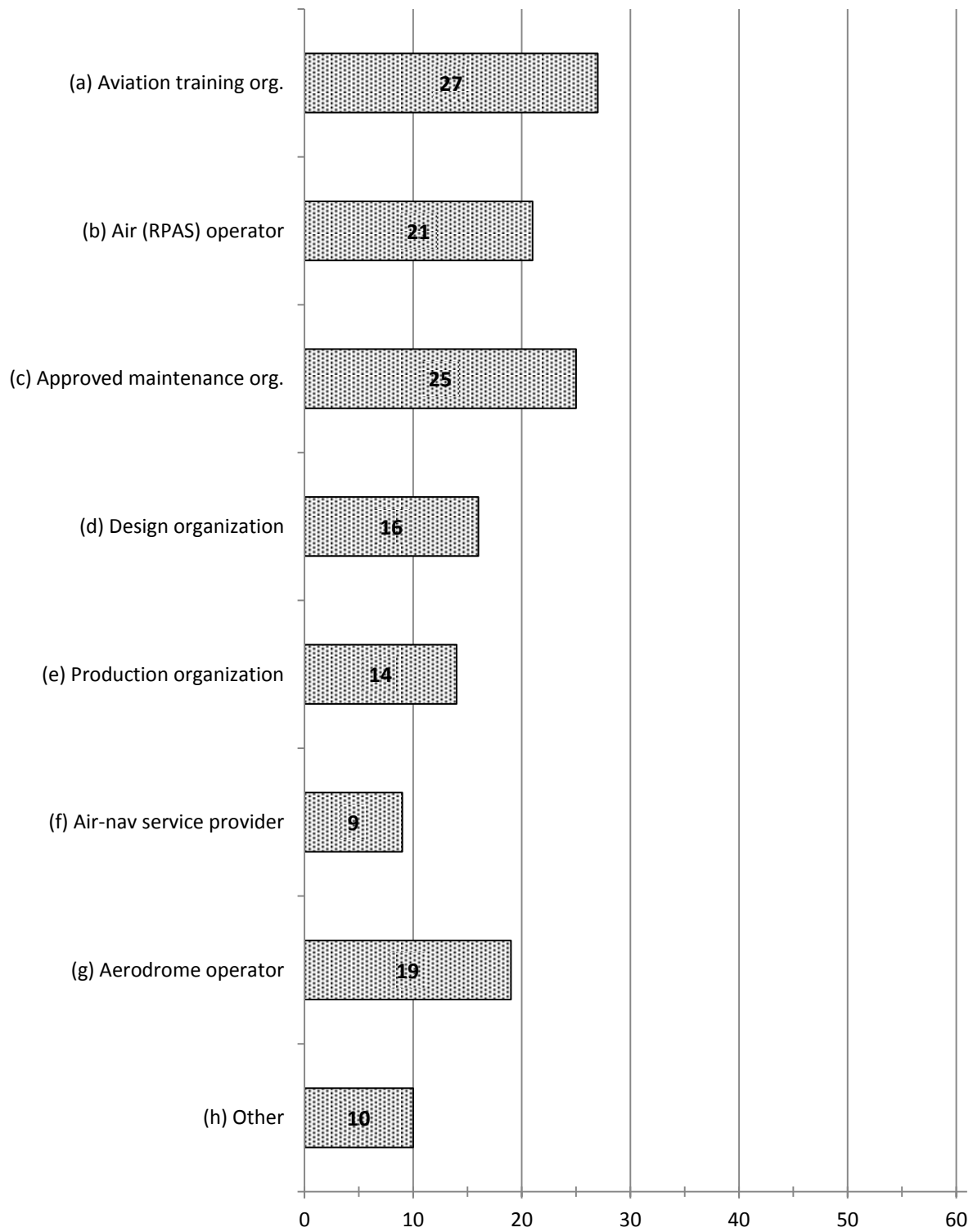
12. Does the State's RPAS framework have an enforcement process, including civil and/or criminal penalties?



14. Is the State involved in civil aviation activities or services in support of civil RPAS operators?



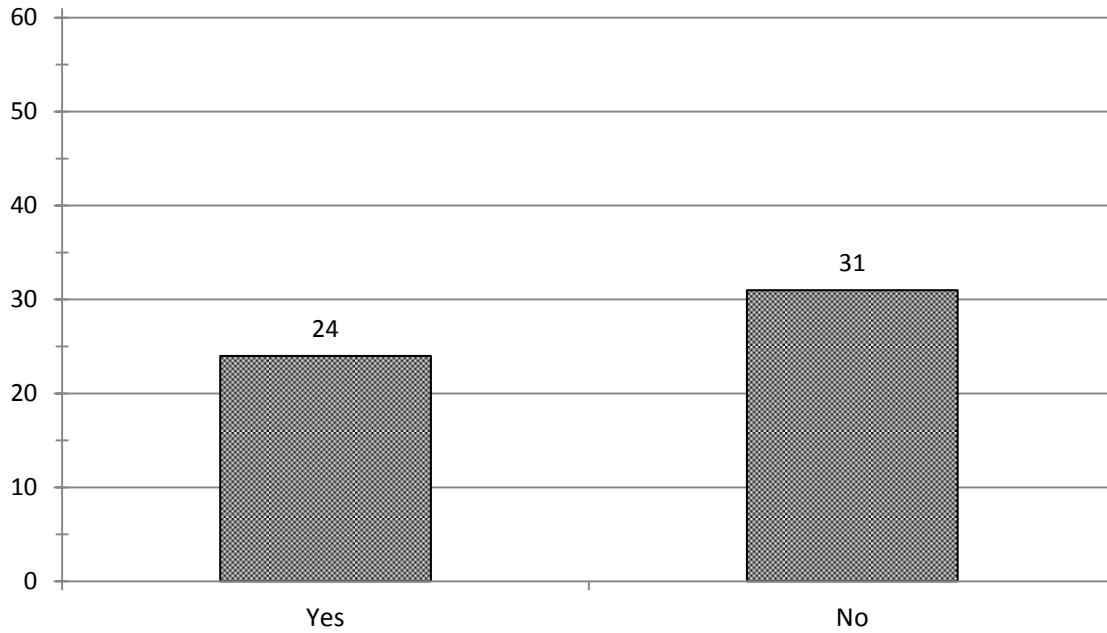
15. If the answer to Question 14 is yes, which activities or services is the State involved in?



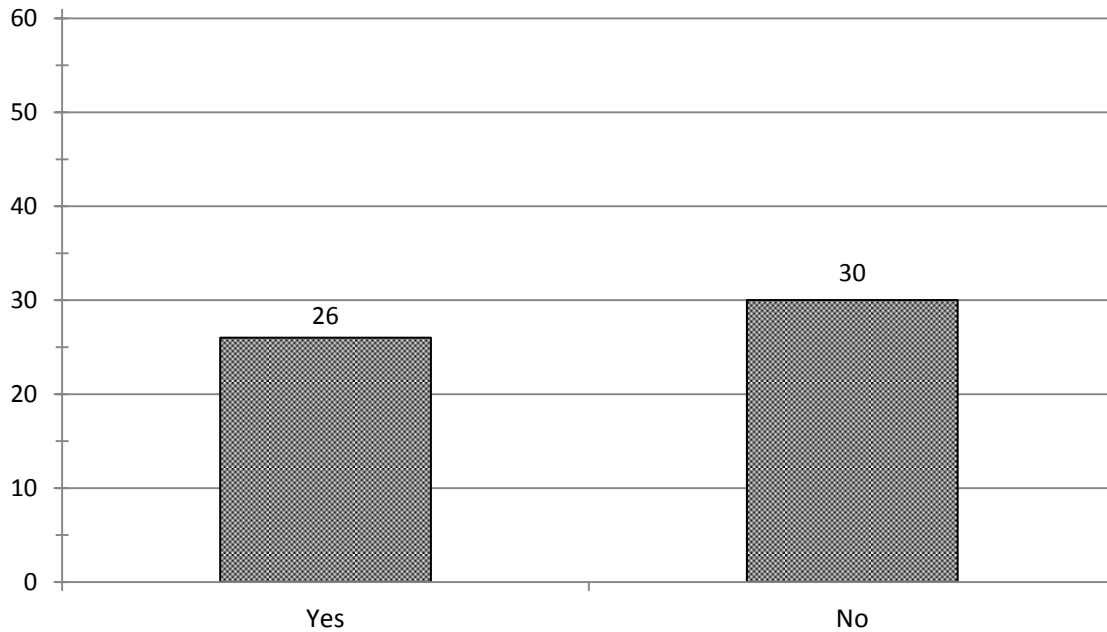
PART C: International legal problems presented by RPAS integration

16. In the last two years, has the State received a request from an RPAS operator for a “special authorization” to allow a civil remotely piloted aircraft to operate within its territory, as required by Article 8 of the Chicago Convention:

(a) From a domestic RPAS operator?

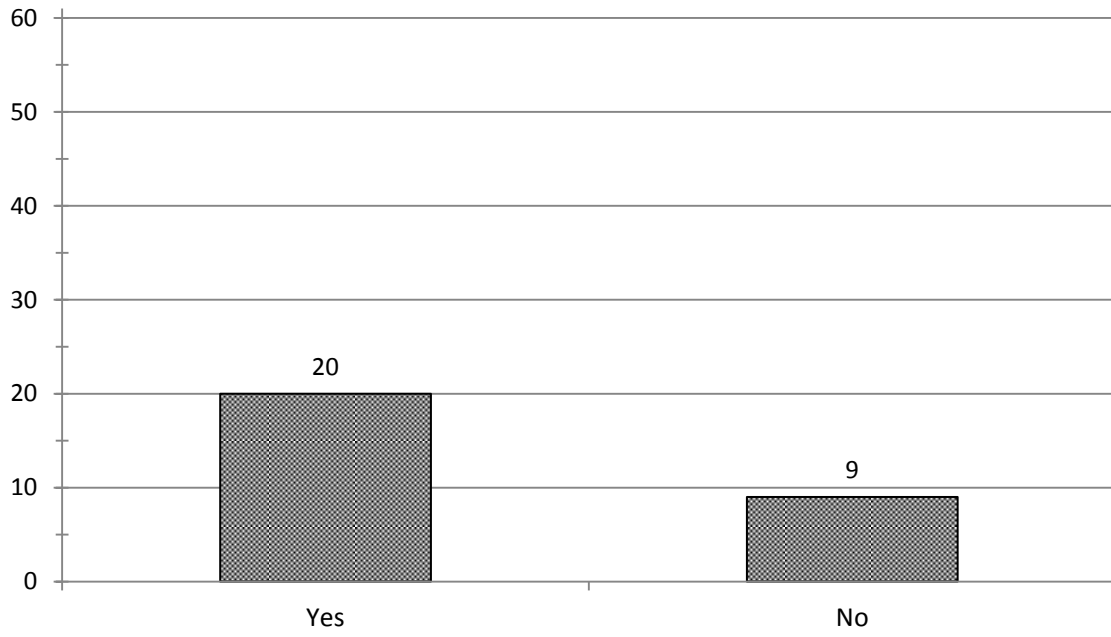


(b) From an RPAS operator from another State?

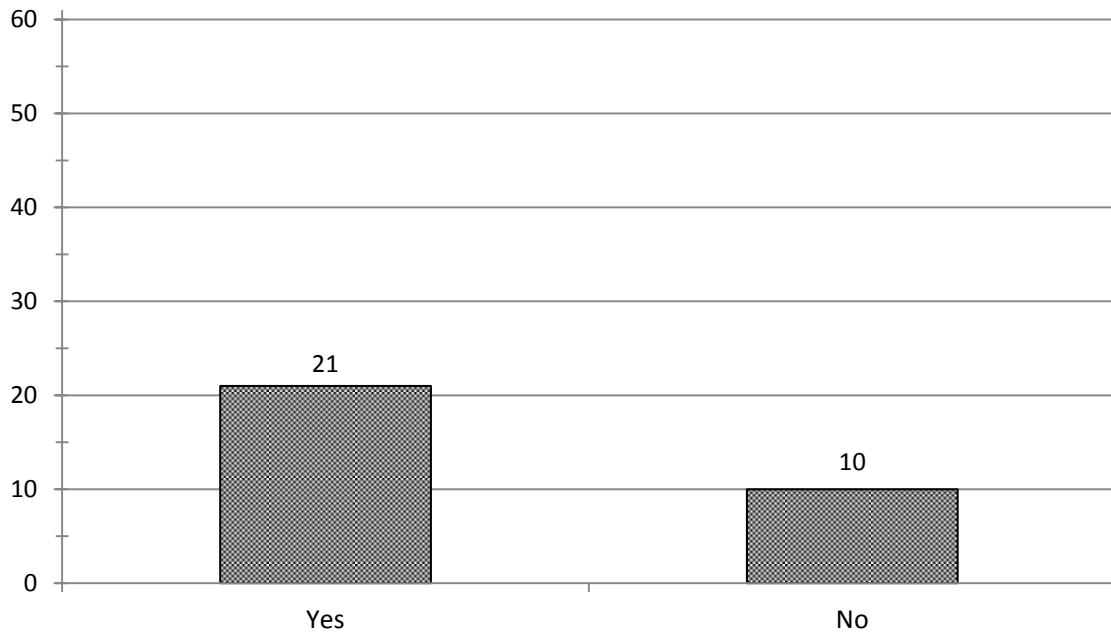


17. If the answer to either Question 16 (a) or (b) is yes, was the request granted?

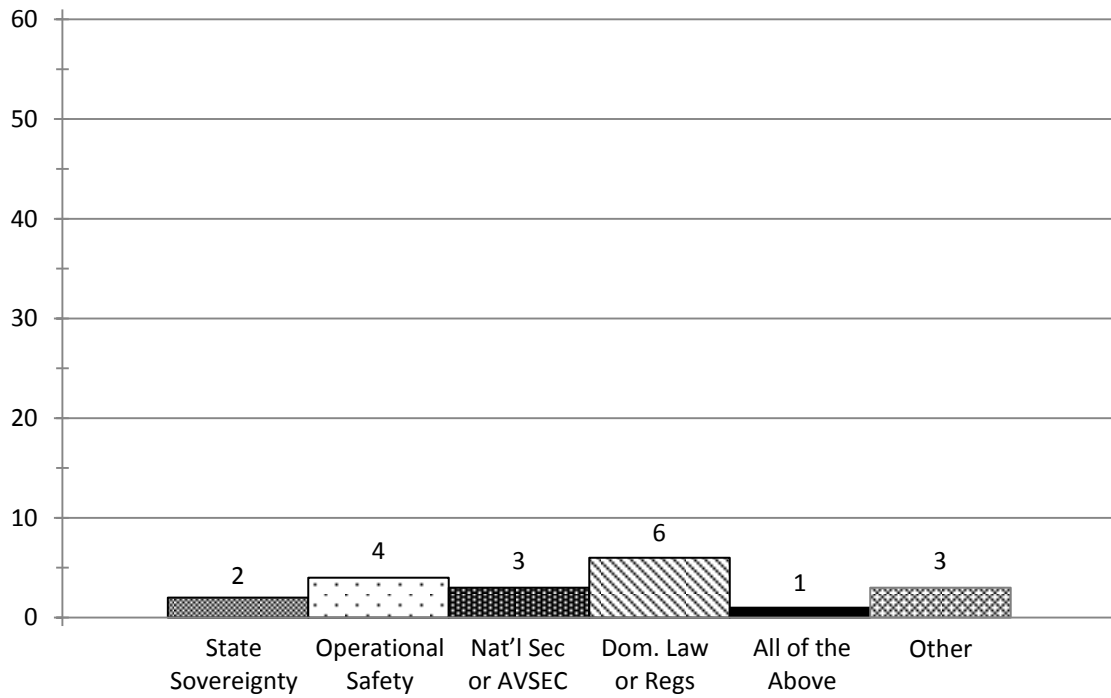
(a) From a domestic RPAS operator?



(b) From an RPAS operator from another State?



18. If the answer to either Question 17 (a) or (b) is no, what best describes the basis for denying the request?



19. What best describes the State's current legal regime for affixing liability for damage done by foreign aircraft (including RPAS) to third parties on the surface of the earth?

