



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 37º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 4 – 7 de septiembre de 2018)

Cuestión 2 : Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico

ENCUESTA JURÍDICA SOBRE LOS SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Durante el 36º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 30 de noviembre al 3 de diciembre de 2015), la Secretaría presentó la nota LC/36-WP/2-4, cuyo Apéndice contenía un estudio llevado a cabo por la Secretaría para determinar si en el régimen de responsabilidad de terceros establecido en el marco del Convenio de Roma de 1952 y los Convenios de Montreal de 2009 quedaban aspectos con respecto a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) que debían ser estudiados (el “Estudio sobre responsabilidad”). El estudio sobre responsabilidad incluía la conclusión de que si bien la propagación de los RPAS probablemente exponga un nuevo panorama probatorio con respecto a cómo se aplicará el régimen internacional de responsabilidad a las operaciones y a los explotadores de RPAS, en su estado actual el régimen es legalmente adecuado para integrar la tecnología de RPAS.

1.2 No obstante la satisfacción general con que fue recibido el Estudio sobre responsabilidad, el Comité determinó que los aspectos jurídicos de las operaciones de los RPAS que no se refieren a las responsabilidades aún necesitan ser estudiados y expresó amplio apoyo a una encuesta dirigida a los Estados miembros, tanto como un medio para recoger información sobre las legislaciones nacionales sobre los RPAS como un medio para identificar las posibles cuestiones jurídicas internacionales pertinentes. Esta encuesta (comunicación LE 4/63 – 16/77) fue distribuida el 29 de agosto de 2016 y en ella se invitaba a los Estados a presentar sus respuestas para el 31 de octubre de 2016, respuestas que posteriormente fueron analizadas por la Secretaría y de las que se informa seguidamente.

2. ANTECEDENTES

2.1 De conformidad con el *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP 2017-2019), los RPAS constituyen una de las cuatro nuevas prioridades¹ de la OACI. El principal objetivo de la OACI en materia de aeronaves no tripuladas en la aviación es proporcionar el marco reglamentario fundamental mediante normas y métodos recomendados (SARPS), con procedimientos para los servicios de navegación aérea (PANS) y textos de orientación, para apoyar la explotación internacional primaria de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en todo el mundo en una forma segura, armonizada y fluida comparable a la de las operaciones de aeronaves tripuladas.² En otras

¹ Las otras tres prioridades son el seguimiento mundial de vuelos, el transporte espacial y los riesgos que surgen en las zonas de conflicto. *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (2017-2019), Doc. 10004 de la OACI, párrafo 3.2.1.

² *Sistemas de aeronaves no tripuladas* (UAS), Cir. 328 (2011) de la OACI, pág. iii (Preámbulo) [en adelante, “Cir. 328”]. S18-2225

palabras, la introducción de aeronaves tripuladas a distancia en un espacio aéreo no segregado y en aeródromos no debería degradar la seguridad operacional de la aviación tripulada.

2.2 La aviación no tripulada ha estado en el ámbito del Convenio de Chicago desde su inicio. En 2007, en una reunión oficiosa de la OACI sobre los que generalmente se mencionaban como vehículos aéreos no tripulados (UAV) (Palm Coast, Florida, 11-12 de enero de 2007), se sugirió que los UAV más bien deberían denominarse sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), según RTCA³, EUROCAE⁴ y sus acuerdos.⁵ El uso del término sistemas de aeronaves tripuladas a distancia (RPAS) para identificar un subgrupo de UAS fue introducido posteriormente por el Grupo de estudio sobre sistemas de aeronaves no tripuladas (UASSG) en 2009.⁶ El UASSG concluyó que únicamente las aeronaves no tripuladas que son pilotadas a distancia podrían ser integradas junto con las aeronaves tripuladas en el espacio aéreo no segregado y en aeródromos; por consiguiente, el UASSG decidió limitar su enfoque, de una categoría más amplia de todos los UAS a solamente las aeronaves que eran pilotadas a distancia.⁷ Así pues, desde el comienzo quedó entendido que los RPAS solo son un tipo de aeronave no tripulada⁸, y que todas las aeronaves no tripuladas están sujetas a las disposiciones del Artículo 8 del Convenio de Chicago.

2.3 Más recientemente, en 2015, la OACI publicó el *Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)* (Doc 10019), que estableció la visión de la OACI respecto a los RPAS como un igual en el sistema de aviación civil, que en definitiva podía interactuar con el control de tránsito aéreo (ATC) y otras aeronaves en tiempo real. Por consiguiente, el enfoque de las normas que se habrán de elaborar en esta materia en el curso de los próximos 5 a 10 años se concentrará principalmente en la integración de los RPAS que operan de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos y en aeródromos controlados. Aunque las operaciones con visibilidad directa visual y las aeronaves no tripuladas autónomas no están totalmente excluidas del examen reglamentario, presentan retos únicos para su inclusión en el marco de la OACI. Por el momento, están principalmente sujetas a la reglamentación del Estado, como algunos tipos de aeronaves (p. ej., planeadores, aeronaves experimentales y modelos). Respecto a esto último, la OACI continuará trabajando para promover y facilitar la armonización internacional de los regímenes de reglamentación nacional de los Estados.

3. DEFINICIÓN ACTUAL DE LOS RPAS SEGÚN LA OACI

3.1 El texto original del Anexo 7 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago), firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, enmendado (Doc 7300), definía “aeronave” como “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire”. Esta definición era una adaptación del texto de la definición de “aeronave” en idioma francés en el Convenio de París de 1919 (“*Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l’atmosphère grâce aux réactions de l’air.*”). En 1967, las enmiendas al Anexo 7 introdujeron una nueva definición de “aeronave” como “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”, para excluir de la misma a todo aerodeslizador. Sin embargo, el Anexo 7 aclara que una aeronave pilotada a distancia (RPA) es simplemente un tipo de aeronave no

³ RTCA Inc. es una asociación privada sin fines de lucro fundada en 1935 como Comisión Radiotécnica Aeronáutica. <https://www.rtca.org/>.

⁴ Organización Europea para el Equipamiento de la Aviación civil (RTCA).

⁵ *Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)*, Doc 10019, AN/507 (primera edición, 2015) de la OACI [en adelante, “Manual sobre RPAS”], párrafo 1.2.11.

⁶ En 2007, se constituyó un Grupo de estudio sobre sistemas de aeronaves no tripuladas (UASSG) a fin de iniciar las actividades legislativas para la cooperación internacional, la elaboración de reglamentación y manuales, especificaciones técnicas y normas y métodos recomendados (SARPS). Véase A38-WP/262 LE/7, párrafo 2.2.

⁷ Manual sobre RPAS (Doc 10019 de la OACI), véase nota 5, párrafo 1.2.14

⁸ Véase el Anexo 7 al *Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves* (6ª edición, 2012).

tripulada⁹, y todas las aeronaves no tripuladas (sin piloto), sean pilotadas a distancia, totalmente autónomas o combinaciones de las mismas, están sujetas a las disposiciones del Artículo 8 del Convenio de Chicago.¹⁰

3.2 En 2003, la 11ª Conferencia de navegación aérea (AN-Conf/11) respaldó el concepto operacional de gestión del tránsito aéreo (ATM) mundial que contiene el siguiente texto: “un vehículo espacial no tripulado es una aeronave sin piloto en el sentido del Artículo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional que vuela sin un piloto al mando a bordo y que se controla a distancia y plenamente desde otro lugar (tierra, otra aeronave, espacio) o que ha sido programada y es plenamente autónoma”. Esta idea de vehículo espacial no tripulado (UAV) fue respaldada por el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en 2004 (A35-14).

3.3 Más recientemente, la Circular 328 AN/190 *Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)* y el *Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia* proporcionaron las siguientes descripciones:

- a) *Aeronave no tripulada* [UA]. Aeronave destinada a volar sin piloto a bordo.
- b) *Sistema de aeronave no tripulada* [UAS]. Una aeronave y sus elementos conexos que operan sin piloto a bordo.
- c) *Aeronave pilotada a distancia (RPA)*. Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.
- d) *Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS)*. Aeronave pilotada a distancia, su estación o estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

4. RESPUESTA DE LOS ESTADOS A LA ENCUESTA

4.1 Sesenta y un Estados (o casi un tercio de los miembros de la OACI) respondieron a la encuesta y las respuestas recibidas provenían de Estados de todas las regiones de la OACI; sin embargo, no todos los 61 Estados que respondieron trataron todas las cuestiones presentadas. La encuesta comprendía cinco partes principales: “Definiciones”; Parte A: Marco jurídico para los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) “pequeños”; Parte B: Marco jurídico para los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS); Parte C: Problemas jurídicos internacionales que plantea la integración de los RPAS; y Parte D: Otros comentarios.

4.2 En la primera parte de la encuesta sobre “Definiciones”, se invitaba a responder describiendo las definiciones aplicables a los RPA en la propia legislación nacional.

4.2.1 Las 43 respuestas sobre esta cuestión demostraron una considerable divergencia en las respectivas definiciones de los Estados en cuanto a RPAS y/o UAS. Únicamente 17 Estados afirmaron usar definiciones que eran iguales o similares a las establecidas por la OACI. Además, aunque la encuesta invitaba a los Estados a considerar “UAS pequeños” a aquellos que *pesan 25 kg o menos* para fines de la encuesta propiamente dicha y las respuestas indicaban que los Estados generalmente clasificaban las RPA según el peso, las respuestas también sugerían que las categorías RPA y/o UA establecidas por los

⁹ Véase el *Anexo 7 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*, pág. 1 (6ª edición, 2012) [en adelante “*Anexo 7*”].

¹⁰ *Idem.*

Estados, basadas en el peso, desde muy pequeñas a muy grandes, diferían mucho. De hecho, únicamente 7 de los 43 Estados que respondieron a esta pregunta identificaron como “UAS pequeños” a aquellos que pesaban 25 kg o menos, como en la encuesta.

4.2.2 Aparte de las clasificaciones por el peso, otros criterios dignos de atención usados por los Estados para establecer categorías de RPAS y/o UAS incluían el nivel de riesgo de las operaciones que realiza la aeronave, el tipo o el fin del vuelo (p. ej., “agricultura”; “recreativo” por oposición a “no recreativo”; y “militar” por oposición a “civil”), las medidas y dimensiones de la aeronave, y la altitud del vuelo. También se mencionaron otros criterios menos comunes, incluidas la duración del vuelo y la velocidad del vuelo.

4.3 En las Partes A y B de la encuesta se pedía información acerca de la naturaleza y el fondo general de los marcos jurídicos de los Estados para los sistemas de aeronave no tripuladas (UAS “pequeños”) y el marco jurídico para sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), respectivamente. Las respuestas no textuales de los Estados a las preguntas formuladas en las Partes A y B se resumen en el Apéndice.

4.3.1 Las respuestas de los Estados a las Partes A y B revelan que considerablemente más Estados han establecido marcos jurídicos y/o institucionales para UAS pequeños (25 kg o menos) que los que han establecido marcos jurídicos para RPAS, y que estos marcos para UAS pequeños generalmente abarcan los mismos aspectos básicos de operaciones UAS. Por otra parte, además de que pocos Estados han establecido marcos jurídicos para RPAS, las respuestas de los Estados demuestran que hay mucho menos uniformidad con respecto a qué aspectos de las operaciones RPAS están previstos.

4.3.2 Estos resultados parecen reflejar y quizá son producto directo del doble enfoque de la OACI para la reglamentación de RPAS/UAS, de acuerdo con el cual la OACI encabeza el desarrollo de un régimen de reglamentación completo con respecto a los RPAS, a la vez que adopta un enfoque gradual “basado en el riesgo” para los UAS, lo que pone a los Estados al frente, mientras la OACI promueve y facilita la armonización internacional de los regímenes de reglamentación nacional de los Estados. En efecto, el importante grado de uniformidad entre los marcos de los Estados para UAS pequeños, combinado con indicaciones de Estados que parecen adoptar una actitud de “esperar y ver” con respecto a la reglamentación de RPAS, decididamente sugiere que el enfoque actual de la OACI está, de hecho, funcionando como estaba previsto y debería continuar al mismo ritmo.

4.4 La Parte C de la encuesta se refería a problemas jurídicos internacionales presentados por la integración de RPAS; las respuestas no textuales de los Estados a las preguntas formuladas en esta Parte también están resumidas en el Apéndice.

4.4.1 Las respuestas a la Parte C indican que el número de Estados actualmente afectados por las operaciones internacionales de RPAS es limitado, dado que en los dos últimos años menos de la mitad de los que respondieron afirmaban que habían recibido una solicitud de un explotador de RPAS extranjero para una “autorización especial” (según el Artículo 8 del Convenio de Chicago) para explotar una aeronave civil pilotada a distancia dentro de su territorio. Al mismo tiempo, para aquellos Estados que participaron en operaciones internacionales de RPAS durante dicho período, el panorama jurídico actual no parece ser un obstáculo, dado que más del 80% de estas solicitudes fueron aprobadas y solamente en tres casos las solicitudes fueron rechazadas por razones que no eran soberanía del Estado, seguridad operacional, seguridad nacional o seguridad de la aviación, o leyes o reglamentos nacionales.

4.4.2 Recordando la conclusión del “Estudio sobre responsabilidad” de que el actual régimen internacional de responsabilidad es legalmente adecuado para integrar la tecnología de RPAS, cabe señalar que el 90% de los Estados que respondieron a la encuesta también indicaron que dentro de sus territorios la responsabilidad por el daño causado por aeronaves extranjeras (incluidos los RPAS) a terceros en la superficie terrestre se determina de conformidad con la ley nacional.

4.5 Por último, la Parte D de la encuesta invitaba a formular comentarios sobre cuestiones de derecho aéreo internacional relacionadas con los RPAS, particularmente aquellas que podrían ser abordadas mejor por la OACI.

4.5.1 *Cuestión de establecer categorías.* Algunos Estados indicaron que falta claridad en cuanto a la aplicabilidad del Convenio de Chicago a “UAS pequeños”. Naturalmente, como se explicó antes, la encuesta sugiere que en realidad hay una falta de consenso entre los Estados con respecto a la distinción entre RPA y UA. Sin embargo, la definición de aeronave del Anexo 7 es clara; y no se exceptúan de los SARPS de la OACI las RPA que están por debajo de un cierto límite de peso.¹¹ Por consiguiente, la incertidumbre expresada no se refiere a la aplicabilidad del Convenio de Chicago. Más bien, parece provenir de la falta de una comprensión clara del enfoque “centrado en la operación, basado en el riesgo” que adopta la OACI para las aeronaves no tripuladas, en el que las RPA se perciben como que operan junto a aeronaves tripuladas y la OACI está, por consiguiente, elaborando el marco de reglamentación completo para que los RPAS realicen operaciones en el espacio aéreo no segregado controlado; mientras que la labor de la OACI relativa a otros UAS está limitada al nivel de riesgo que presenta a otros y está principalmente concentrada en prestar asistencia a los Estados en la elaboración de sus propios reglamentos nacionales en armonía con los de otros Estados.

4.5.2 *Especificaciones técnicas y normas.* Varios Estados expresaron preocupación acerca de la falta de un criterio común para las especificaciones técnicas, la clasificación de los tipos de operaciones, los requisitos respecto a instrucción y certificación para piloto a distancia, y los límites de altitud aplicables a los RPAS. Del mismo modo, algunos Estados mencionaron la necesidad de que las normas de la OACI sean compatibles con las de la UE. Sin embargo, como se mencionó antes, la OACI actualmente está trabajando sobre los SARPS relacionados con aeronavegabilidad, operaciones, certificación del explotador, gestión del tránsito aéreo, detectar y evitar, seguridad y medio ambiente. Los SARPS sobre otorgamiento de licencias y procedimientos para instrucción se han completado. Por consiguiente, muchas de las preocupaciones mencionadas por los Estados son principalmente técnicas, por oposición a jurídicas, y ya han sido abordadas en textos de orientación existentes tales como el *Manual sobre RPAS* y nuevos SARPS adoptados sobre otorgamiento de licencias, o se abordarán en SARPS que se están elaborando actualmente.

4.5.3 *Número y responsabilidad.* Algunos Estados manifestaron preocupación acerca de la responsabilidad por operaciones de RPAS cuando, por ejemplo, un piloto a distancia opera más de un RPA al mismo tiempo y/o cuando varios pilotos a distancia situados en diferentes Estados controlan un RPA y se transfieren el control entre sí. Sin embargo, también estas preocupaciones fueron abordadas en el Estudio sobre responsabilidad, que examinó el régimen de responsabilidad actual y concluyó que es legalmente adecuado para integrar la tecnología de RPAS, señalando al mismo tiempo que la propagación de RPAS probablemente exponga un nuevo panorama probatorio con respecto a cómo se aplica el régimen internacional de responsabilidad a las operaciones y los explotadores de RPAS.

4.5.4 *Otras preocupaciones: privacidad, seguridad, seguridad operacional.* Finalmente, algunos Estados manifestaron preocupación acerca de UA pequeñas cuando se trata de privacidad, seguridad, seguridad operacional en tierra, procedimientos para hacer cumplir las normas y/o la imposición de sanciones o multas. Sin embargo, algunas de estas cuestiones (p. ej., privacidad) no son fácilmente susceptibles de reglamentación internacional, mientras que otras, de conformidad con el enfoque gradual “basado en el riesgo” de la OACI respecto a los UAS, se abordan de una forma más correcta y eficaz en las leyes y reglamentos nacionales.

¹¹ Manual sobre RPAS (Doc 10019 de la OACI), véase la nota 5, párrafo 6.1.3.

5. ESPACIO AÉREO SOBRE ALTA MAR

5.1 Cuando la OACI inició la elaboración de un marco de reglamentación necesario para apoyar la integración de RPAS (en ese momento comprendido en el tema más amplio de los “sistemas de aeronaves no tripuladas” o “UAS”) en el espacio aéreo no segregado y en aeródromos, el UASSG tomó nota de lo que era entonces el párrafo 2.2 del Anexo 2, Apéndice 4 – *Globos libres no tripulados*, del Convenio de Chicago — según el cual los globos libres no tripulados ligeros usados exclusivamente para fines meteorológicos reciben el equivalente de una “autorización general” para operar sobre el territorio de otros Estados — posiblemente importante para las RPA (AN-WP/8525). Aunque hubo acuerdo en que el apéndice en su totalidad podría servir como guía para elaborar un apéndice más extenso adaptado a las RPA, el UASSG no consideró que las operaciones de los RPAS presentaban un riesgo suficientemente bajo como para que no fueran necesarias tales autorizaciones previas. Por el contrario, la opinión del UASSG fue que todos los vuelos de RPA necesitarían autorización; por consiguiente, en vez de una “autorización general” para las RPA, la OACI adoptó normas a fin de que el contenido de las solicitudes de autorización para operar sobre el territorio de otros Estados se hiciera de conformidad con el Artículo 8 del Convenio.

5.2 Sin embargo, como la OACI continúa concentrándose en la elaboración de un marco de reglamentación y SARPS para los RPAS, promoviendo al mismo tiempo su enfoque “basado en el riesgo” para la reglamentación de otros UAS, han surgido cuestiones relacionadas con los requisitos de la documentación de aeronavegabilidad para los UAS que operan en el espacio aéreo sobre alta mar, particularmente cuando se trata de UAS en tránsito entre el espacio aéreo sobre el territorio del Estado costero y el espacio aéreo sobre alta mar (por ejemplo, para servicio de petróleo/gas en el mar y otras plataformas en alta mar, incluidos los barcos) sin volar sobre el territorio de otro Estado.

5.3 A fin de evitar un trastorno innecesario del enfoque “doble” de la Organización para su trabajo en esta materia, dando al mismo tiempo a las operaciones UAS de menos riesgo sobre alta mar la posibilidad de continuar siendo acordes con el Convenio de Chicago, la Dirección de navegación aérea (ANB) y la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores (LEB) están preparando juntas una propuesta de enmienda al Anexo 2. El objeto de la propuesta de enmienda será dar una aprobación general a las operaciones UAS en el espacio aéreo sobre alta mar conforme a un modelo operacional de bajo riesgo especificado previamente, *siempre que* también sean aprobadas, y cumplan los requisitos pertinentes del Estado del explotador y/o el Estado de matrícula. La aprobación general propuesta hará que estas operaciones UAS sean eficientes y efectivamente legales y, lo que es más importante, *operacionalmente seguras* y estén dentro del ámbito del Convenio, mientras la OACI continúa integrando los RPAS en la aviación civil internacional y supervisa la armonización de las reglamentaciones nacionales de los Estados respecto a los UAS.

6. CONCLUSIONES

6.1 Con fundamento en los resultados de la encuesta jurídica sobre los RPAS, la Secretaría estima que no hay actualmente cuestiones jurídicas internacionales que requieran atención urgente mediante la elaboración de nuevos tratados o protocolos. Sin embargo, el Comité Jurídico podrá evaluar si hay otras cuestiones jurídicas que es necesario considerar.

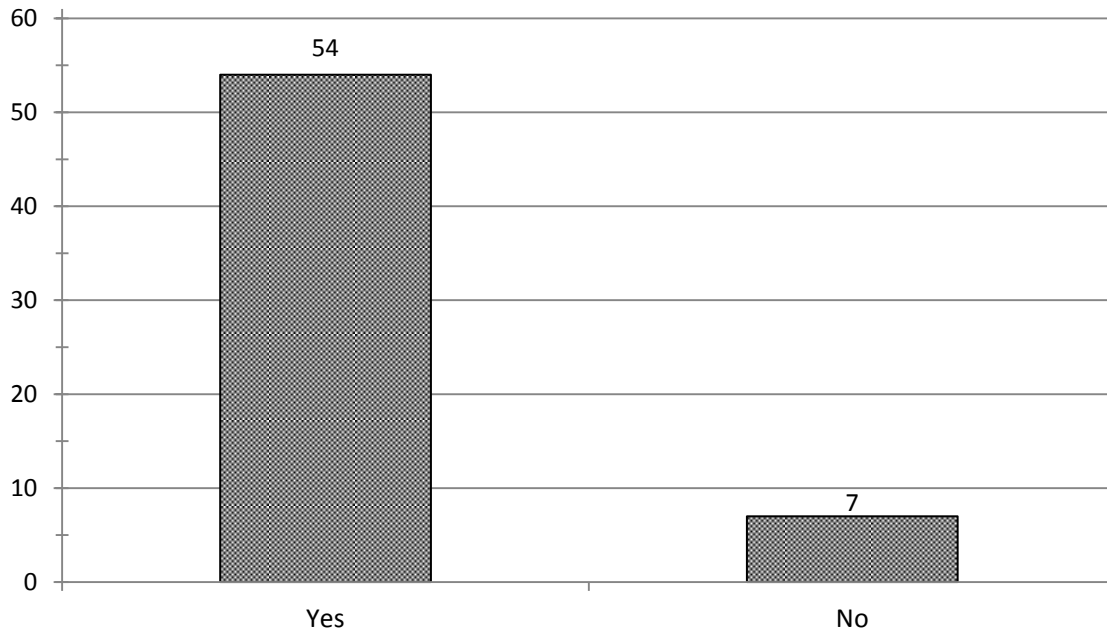
7. DECISIÓN DEL COMITÉ

7.1 Se invita al Comité Jurídico a considerar la presente nota de estudio y adoptar las medidas que considere necesarias.

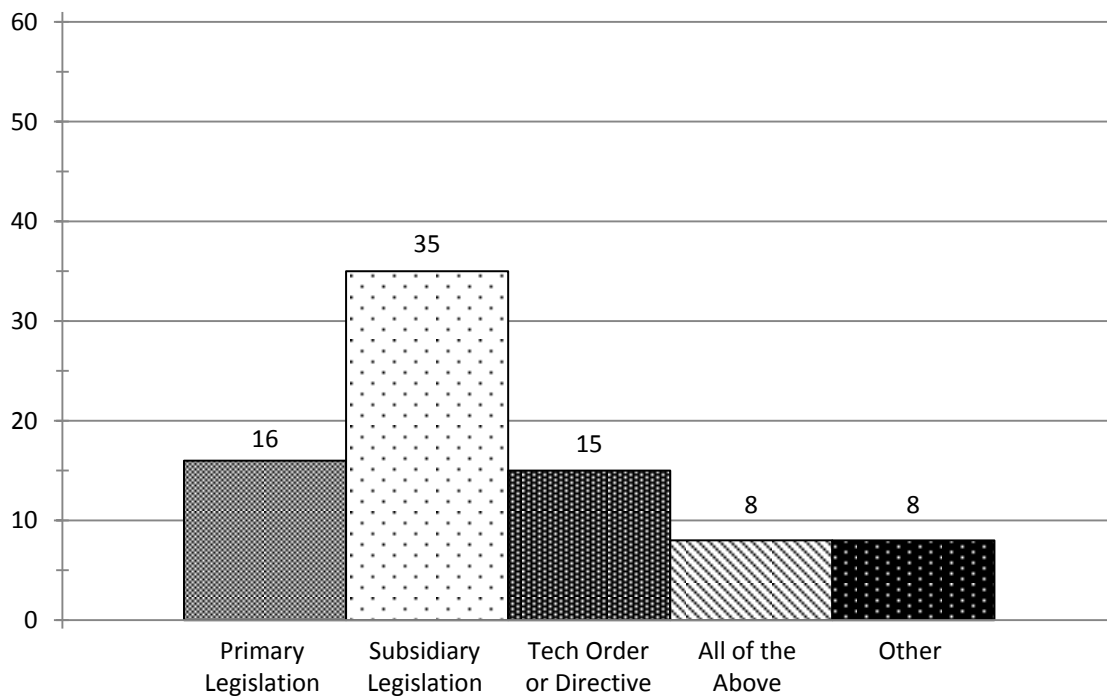
APPENDIX

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

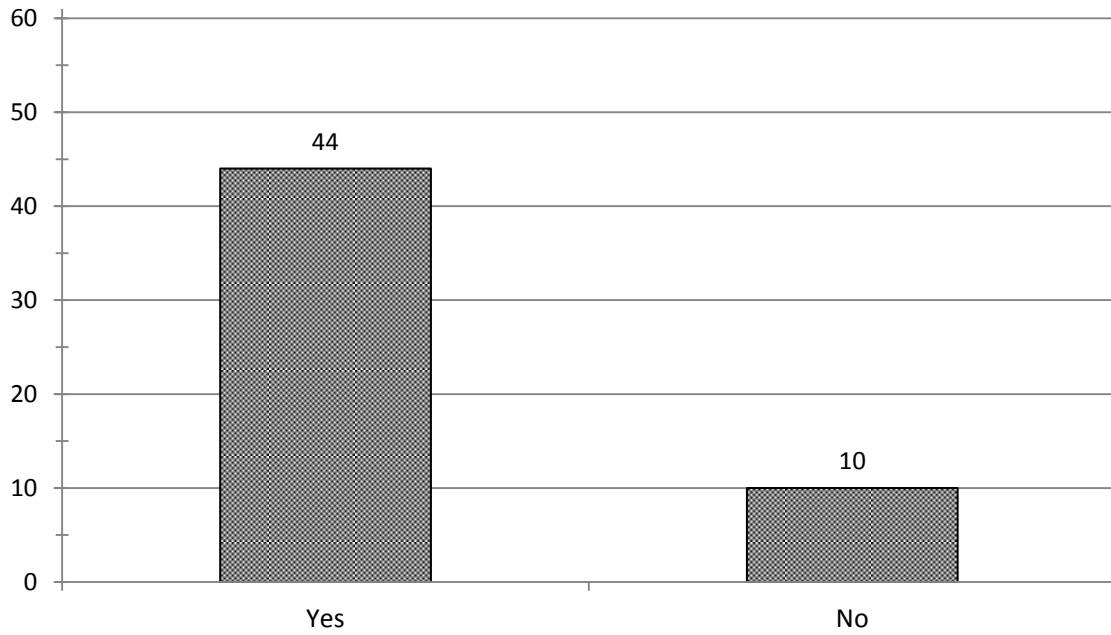
1. Has the State established a legal and/or regulatory framework for small unmanned aircraft systems (UAS) operations?



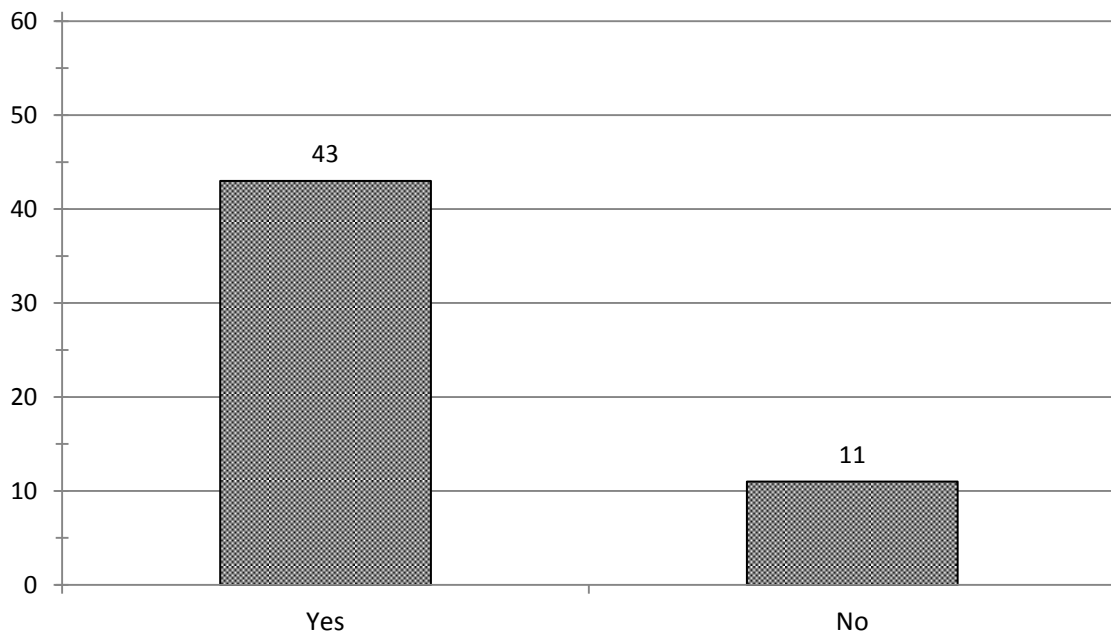
2. If the answer to Question 1 is yes, what is the form of the framework for small UAS?



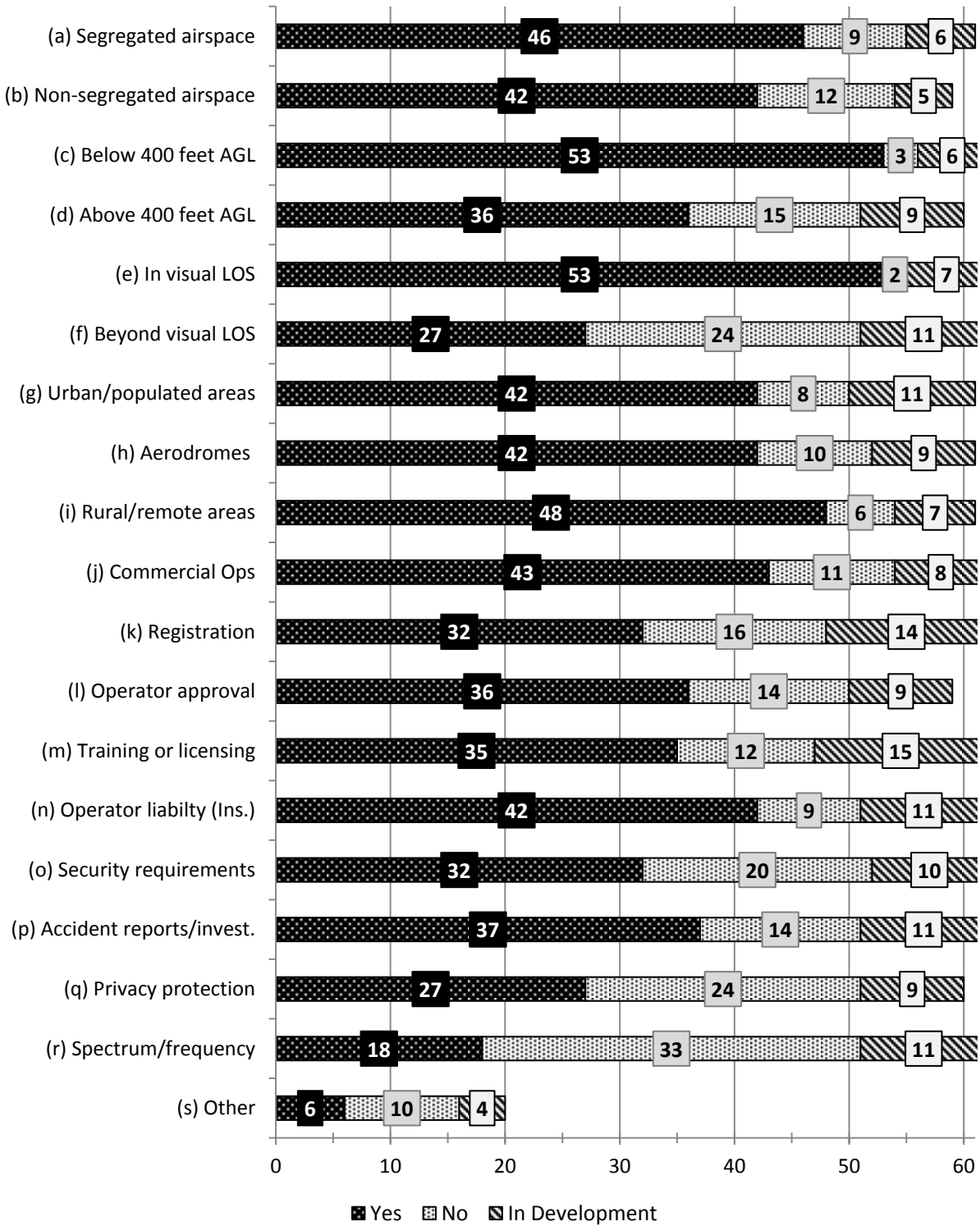
3. If the answer to Question 1 is yes, does the State's small UAS framework allow an operator from another State to conduct small UAS flights within its territory?



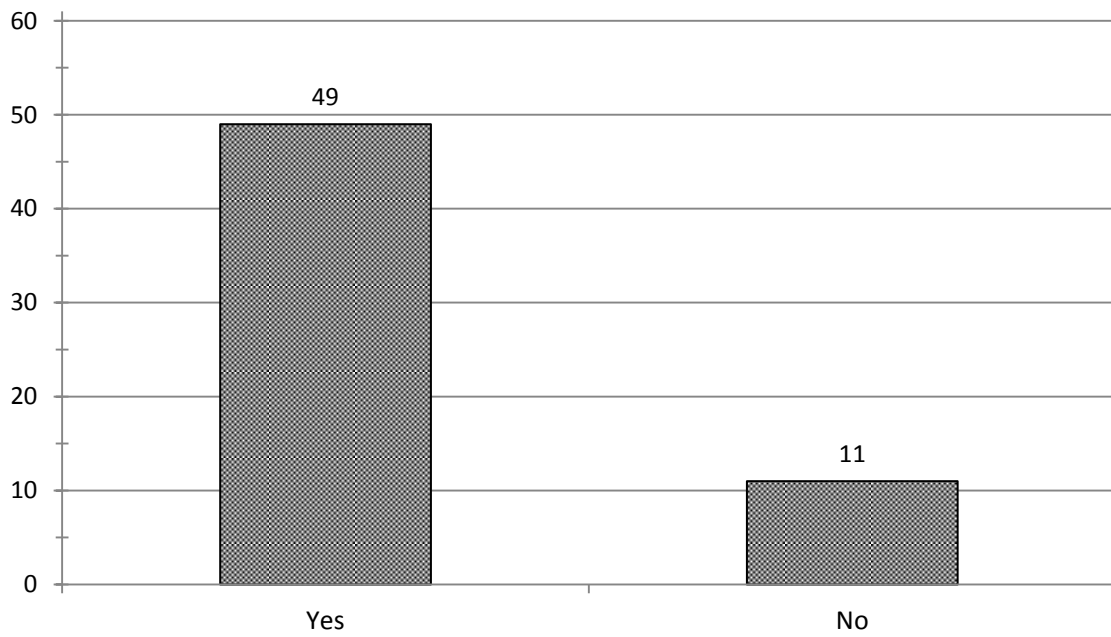
4. If the answer to Question 3 is yes, does the State's small UAS framework require an operator from another State to obtain prior approval to conduct small UAS flights within its territory?



6. What does the framework for small UAS cover?

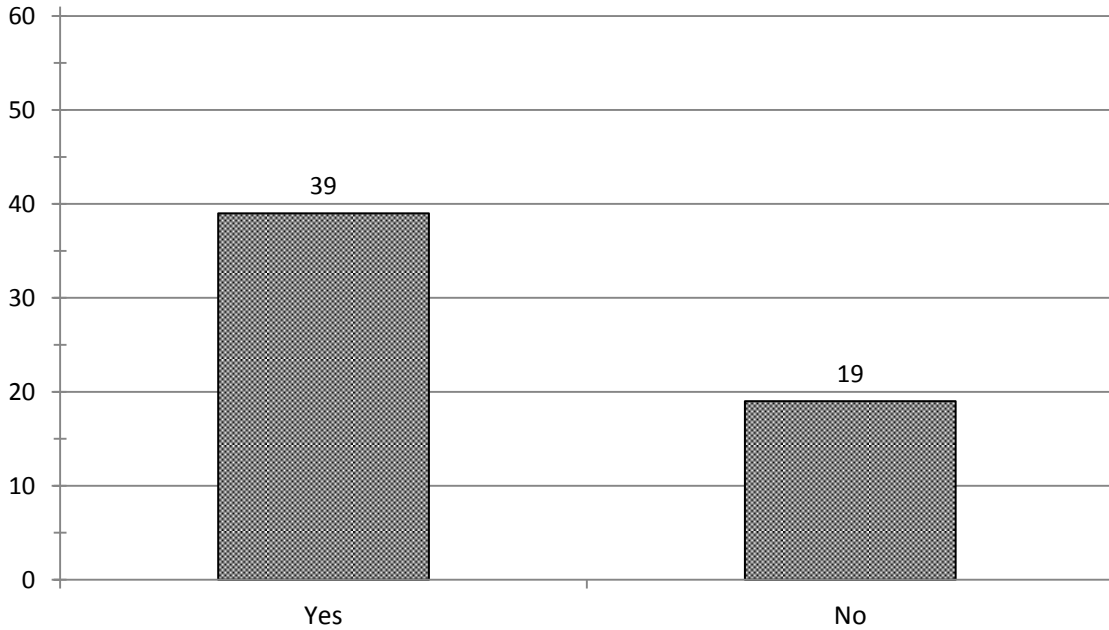


7. Does the State's small UAS framework have an enforcement process, including civil and/or criminal penalties?

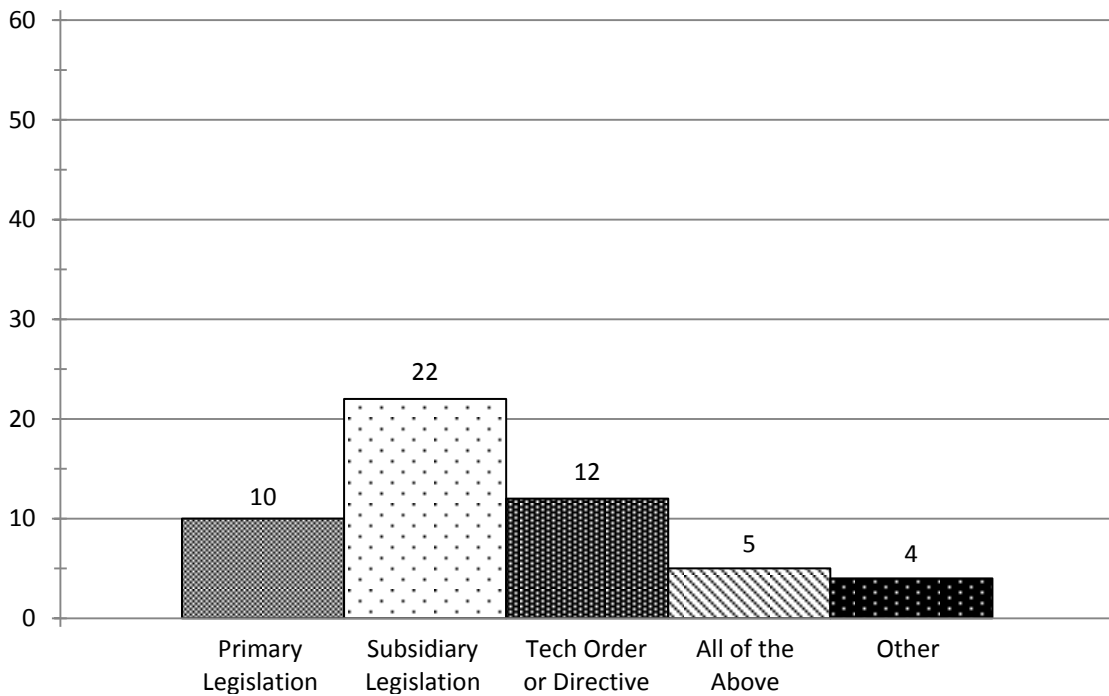


PART B: Legal Framework for Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)

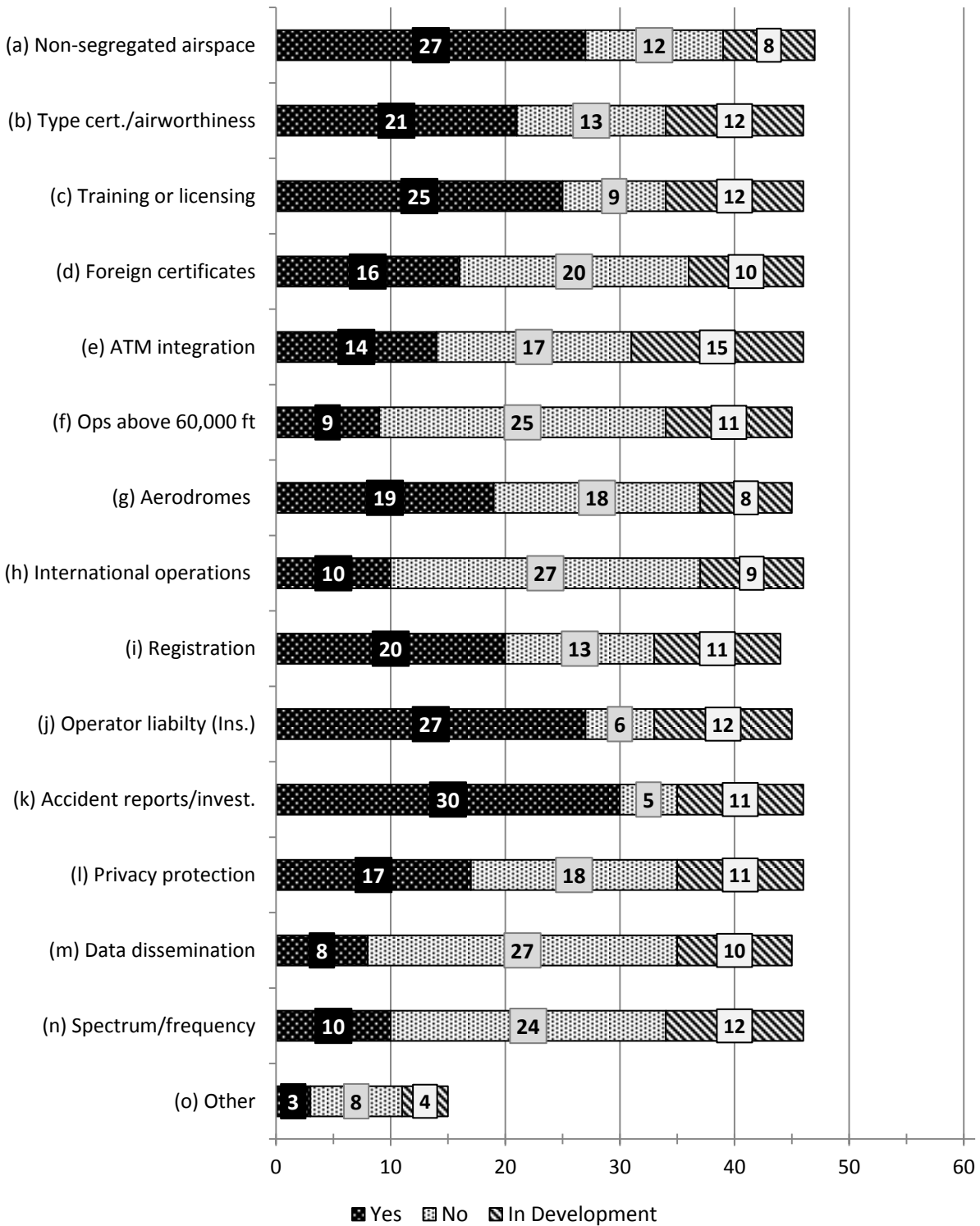
9. Has the State established a legal and/or regulatory framework for remotely piloted aircraft systems (RPAS) operations?



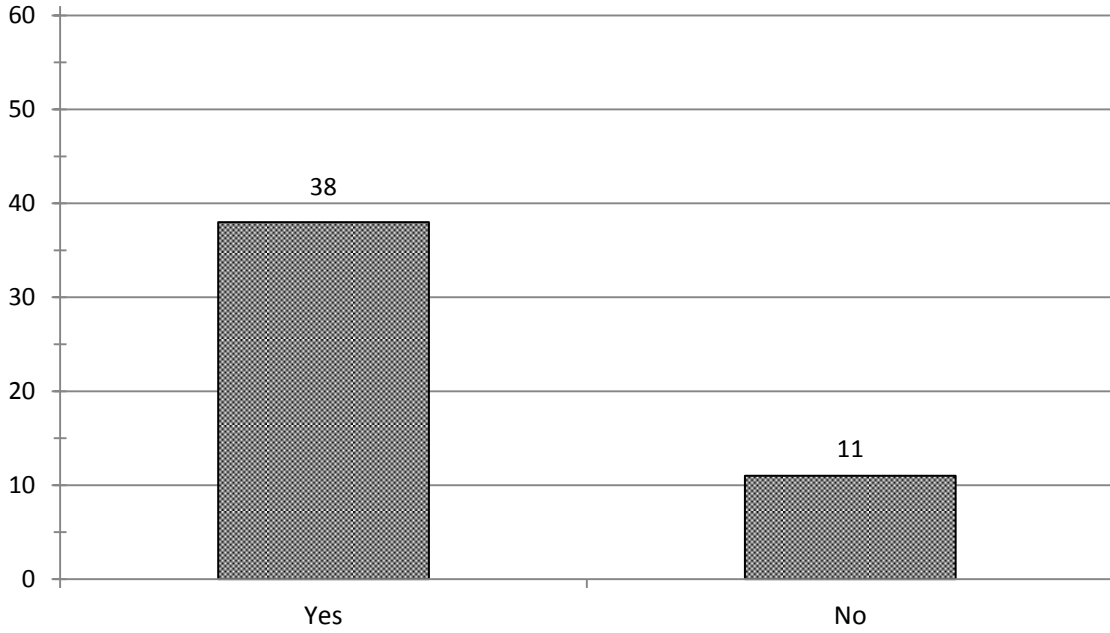
10. If the answer to Question 9 is yes, what is the form of the RPAS framework?



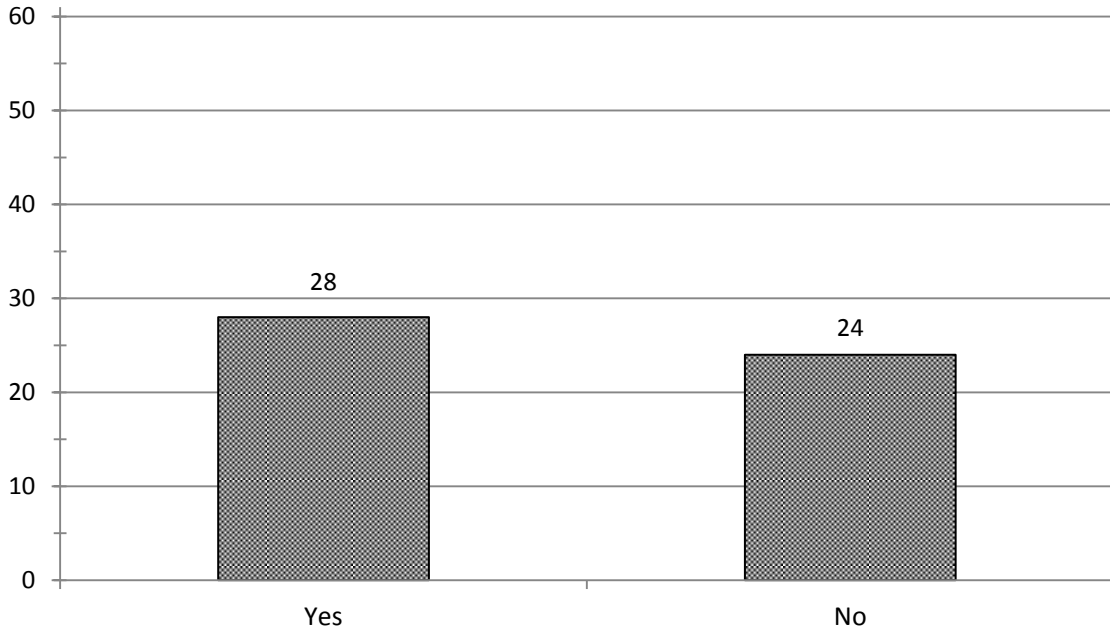
11. What does the RPAS framework cover?



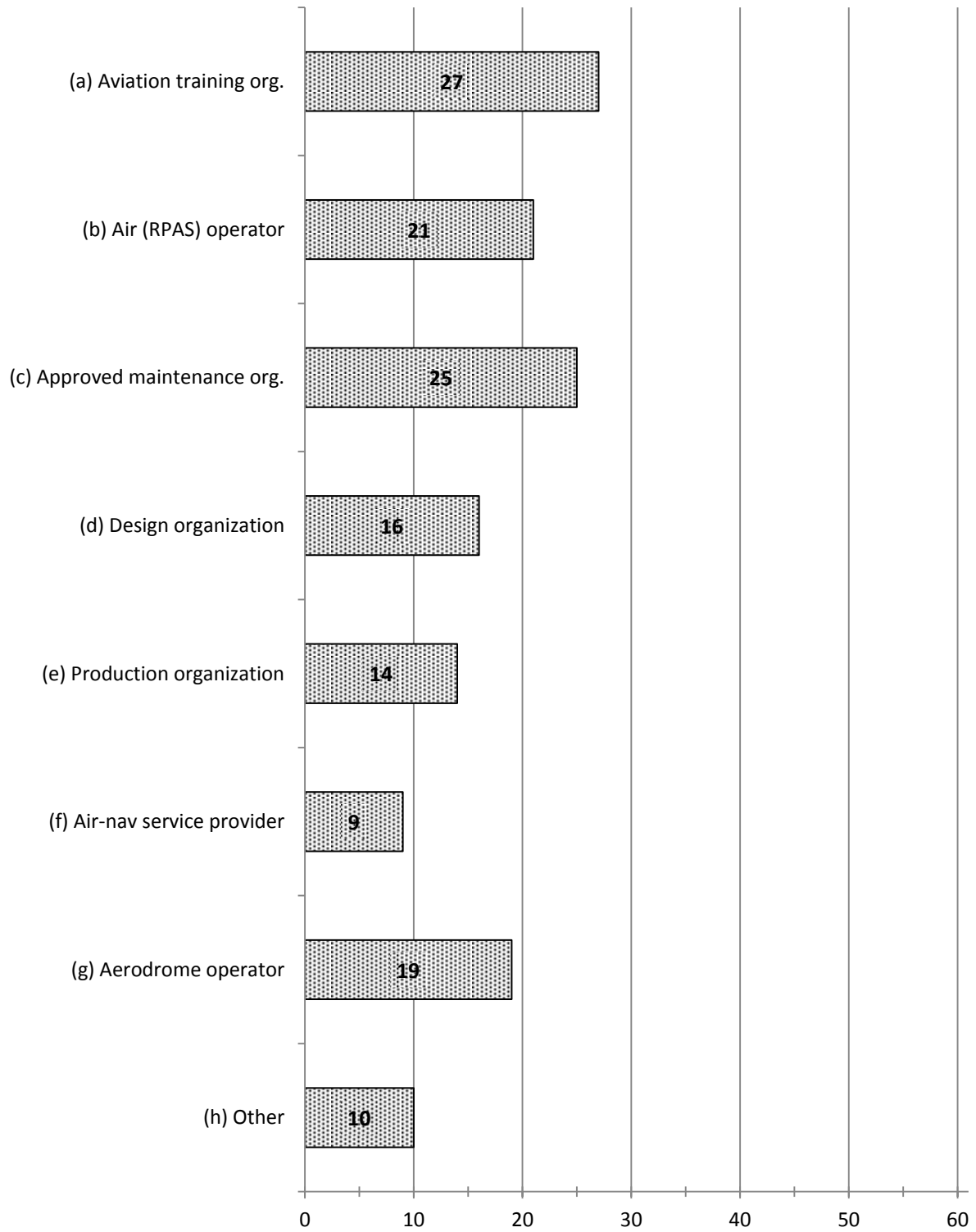
12. Does the State's RPAS framework have an enforcement process, including civil and/or criminal penalties?



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



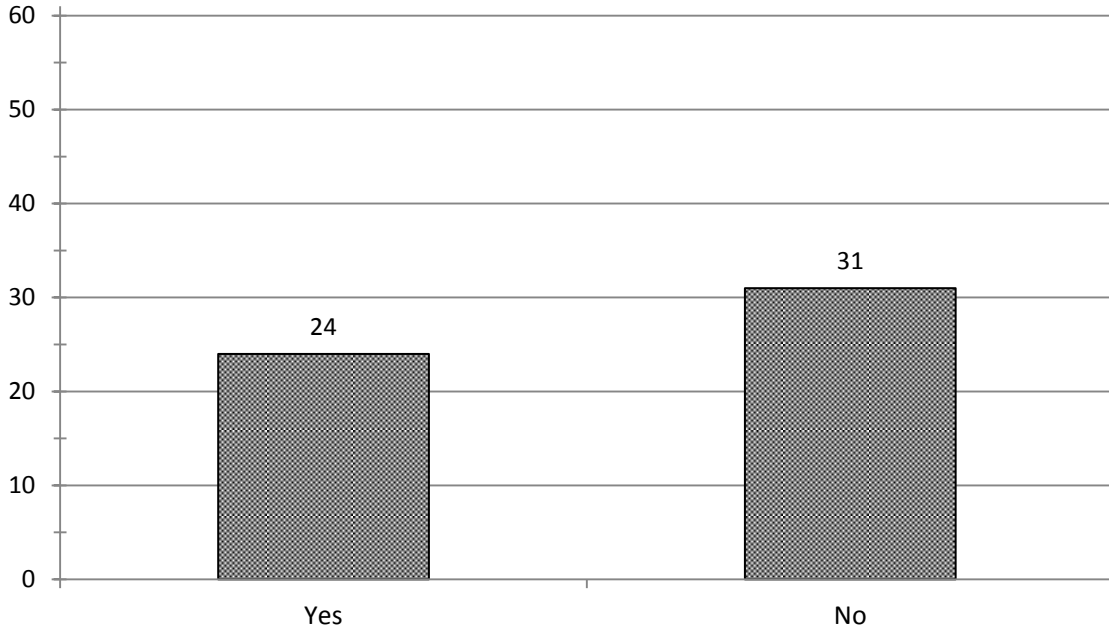
15. If the answer to Question 14 is yes, which activities or services is the State involved in?



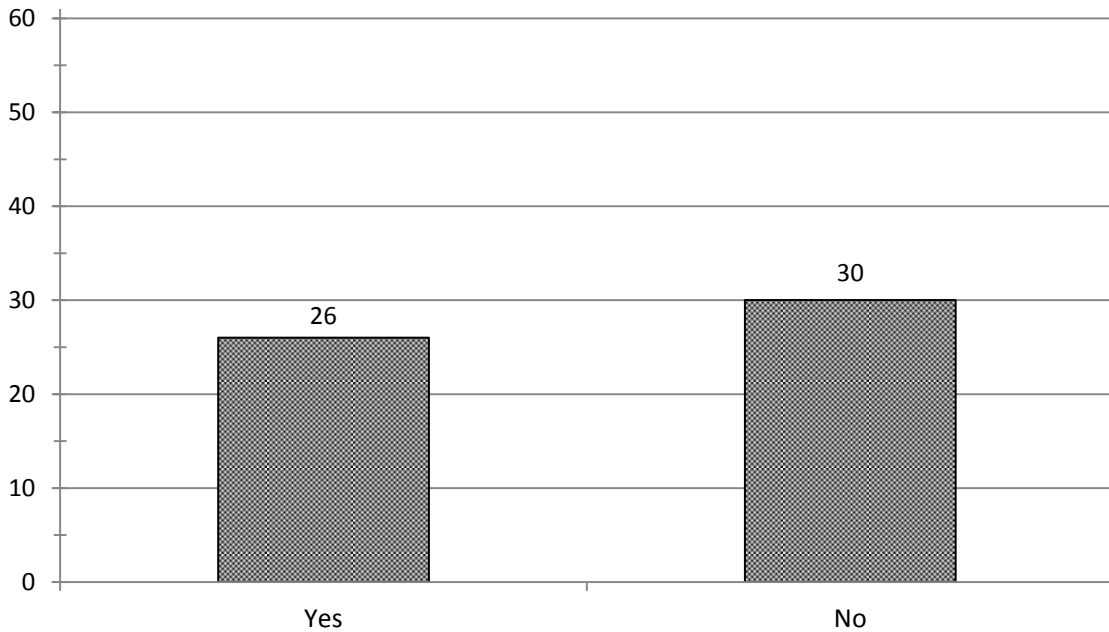
PART C: International legal problems presented by RPAS integration

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?

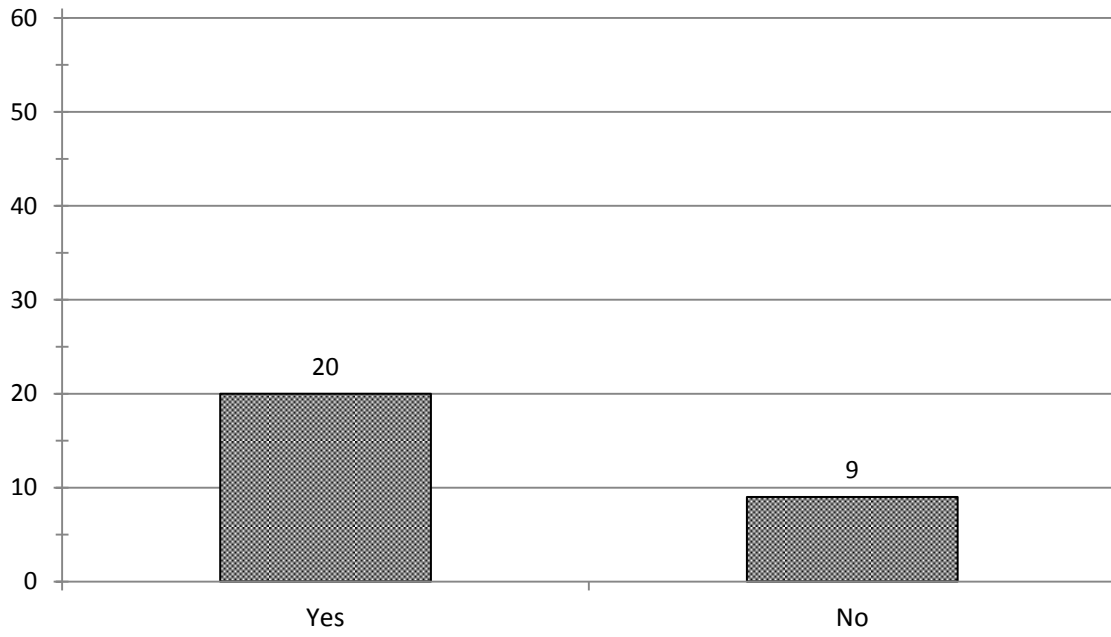


(b) From an RPAS operator from another State?

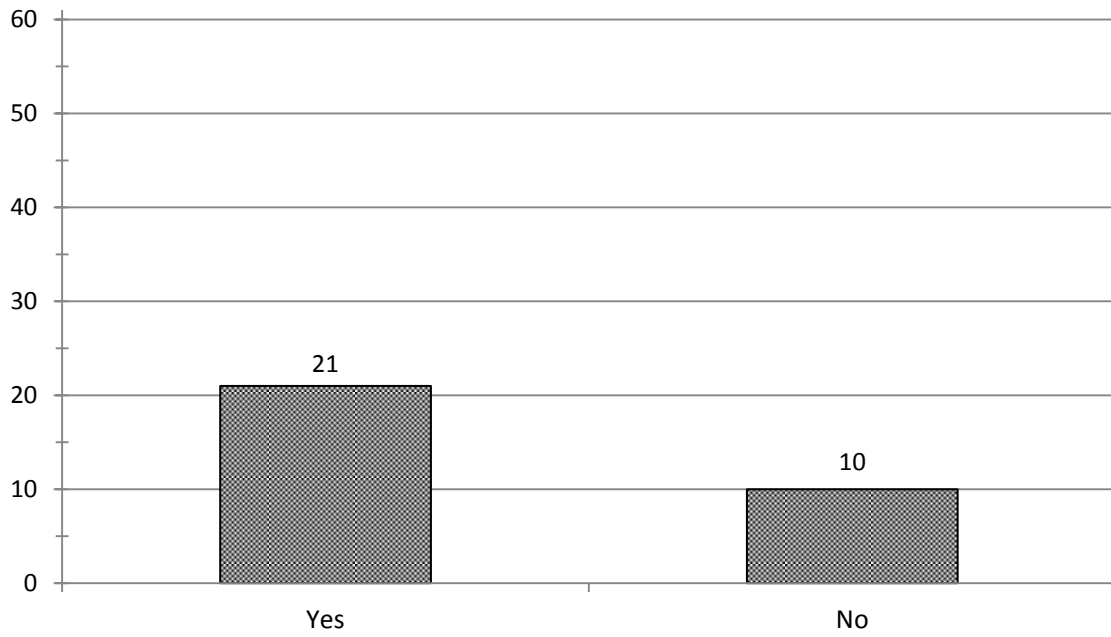


17. If the answer to either Question 16 (a) or (b) is yes, was the request granted?

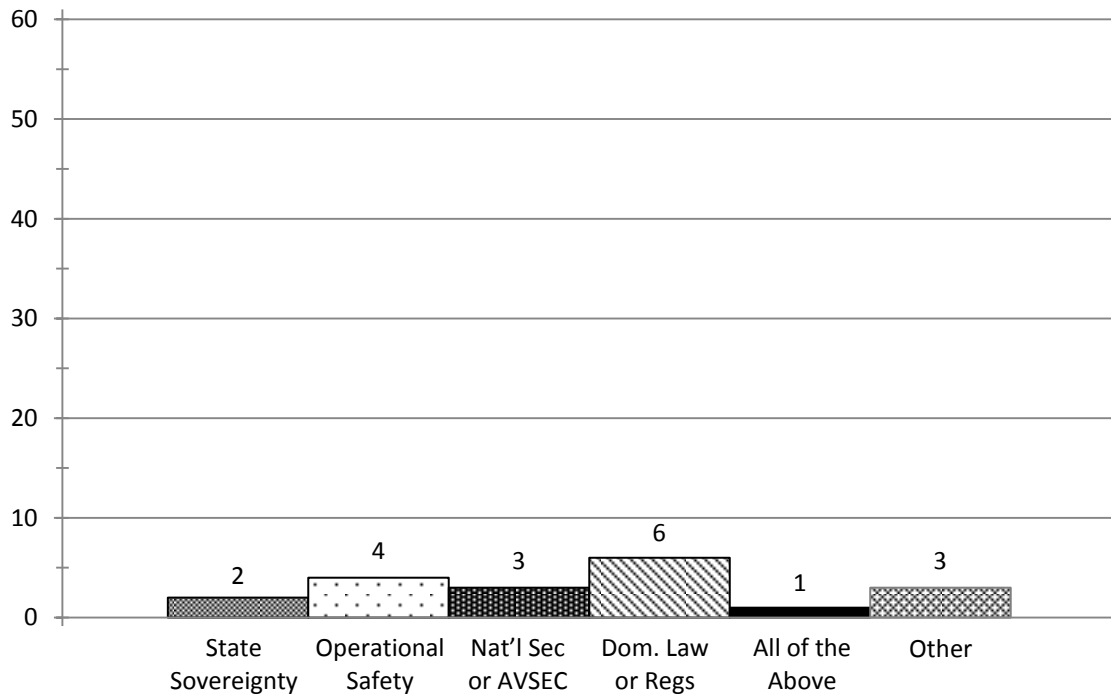
(a) From a domestic RPAS operator?



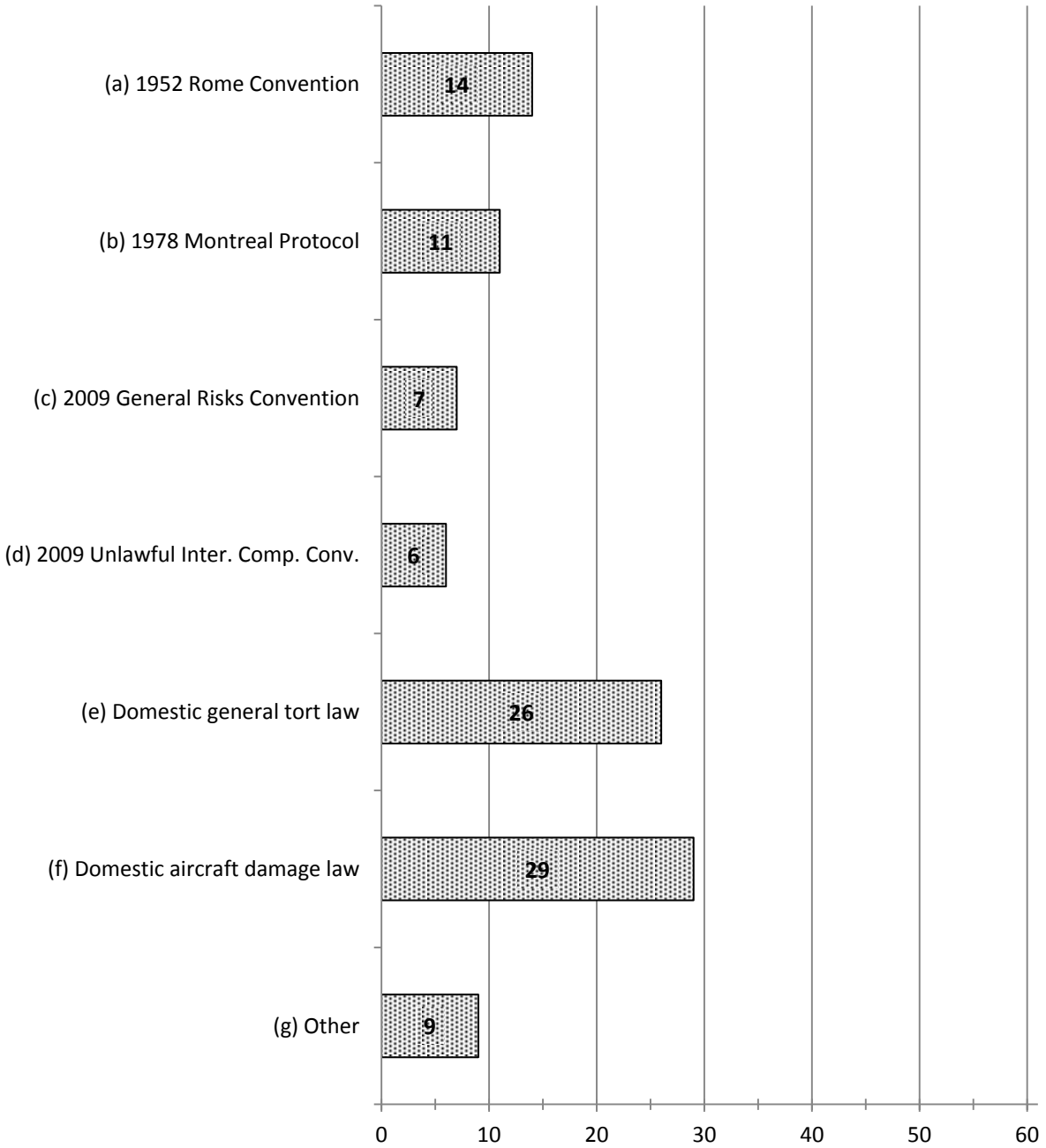
(b) From an RPAS operator from another State?



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?



— END —