

Odpowiedzialność operatora za użytkowanie bezzałogowego statku powietrznego - wybrane zagadnienia

Responsibility of the operator for the operation of the unmanned aerial vehicle - selected issues



Agnieszka Fortońska

Mgr

Uniwersytet Śląski

afortonska@gmail.com

Streszczenie: W artykule przedstawiono problematykę odpowiedzialności za użytkowanie bezzałogowego statku powietrznego. W ramach opracowania dokonano analizy wybranych przepisów krajowych, jak i zagranicznych. Autorka przedstawiła wybrane regulacje prawne państw członkowskich Unii Europejskiej: Polski i Chorwacji. Co więcej, przedmiotem rozważań były przepisy prawne Kanady i Stanów Zjednoczonych.

Słowa kluczowe: Dron; Odpowiedzialność cywilna; Odpowiedzialność Karna

Abstract: The article presents the issue of responsibility for the use of unmanned aerial vehicles. As part of the study, selected domestic and foreign regulations will be analyzed. The author will present selected legal regulations of the European Union Member States: Poland and Croatia. Moreover, the laws of Canada and the United States will be discussed.

Keywords: Drone; Civil liability; Criminal Liability

Wstęp

Zgodnie z danymi udostępnionymi przez *Federal Aviation Administration* (dalej: FAA) na dzień 28 marca 2022 r. zostało zarejestrowanych 853,857 dronów [1]. Oczywiście przedstawione statystyki dotyczą wyłącznie Stanów Zjednoczonych i jest to tylko pewna część ogólnej liczby zarejestrowanych bezzałogowych statków powietrznych na całym świecie. Warto podkreślić, że wartość globalnego rynku dronów cywilnych wynosi 73,5 mld USD, a europejskiego 20,7 mld USD [2]. Biorąc pod uwagę powyższe, można zauważyć, iż obecnie używanie dronów jest bardzo popularne. Jednakże należy pamiętać, że dron nie jest zabawką i z jego posiadaniem może się wiązać odpowiedzialność w różnych sferach, np. cywilnej czy karnej. Tym

samym istotne jest, aby przed dokonaniem zakupu zapoznać się z obowiązującymi przepisami prawnymi zarówno na szczeblu europejskim, jak i krajowym.

Na potrzeby niniejszego artykułu zostaną przedstawione regulacje prawne, odnoszące się do odpowiedzialności prawnej za użytkowanie dronów, w wybranych państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz państw trzecich.

Polska

Wedle Białej Księgi Rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych [2] w polskiej przestrzeni powietrznej jest około 100 tys. dronów. Co więcej, w I kwartale 2019, aż 10 tysięcy osób uzyskało świadectwo kwalifikacji, które pozwala na wykonywanie lotów komercyjnych. Z kolei aż

93,8 tysięcy osób pobrało aplikację Drone Radar. Branża dronowa rozwija się, co potwierdzają statystyki z 31.12.2020 roku. Wedle nich świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego używanego w celach innych niż rekreacyjne i sportowe otrzymało 22962 osób (1866 kobiet i 21096 mężczyzn) [3]. Jednakże ze wzmożonym ruchem dronów w przestrzeni powietrznej wiąże się ryzyko wystąpienia incydentu lub wypadku lotniczego. W takim przypadku operator bezzałogowego drona może podlegać odpowiedzialności karnej. Źródło odpowiedzialności karnej może wynikać z naruszenia przepisów:

- prawa lotniczego: dotyczących ruchu lotniczego (art. 211 i 212 ustawy *Prawo lotnicze*);
- prawa karnego: odpowiedzialność za spowodowanie kata-

strofy lub spowodowanie niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu powietrznym (art. 173 i 174 *Kodeksu karnego*), odpowiedzialność za spowodowanie uszczerbku na zdrowiu (art. 156 i 157 k.k.), odpowiedzialność za uporczywe nękanie (art. 190 a k.k.) oraz odpowiedzialność za naruszenie miru domowego (art. 193 k.k.) [4].

Analizując powyższe przepisy karne, można zauważyć, iż jeżeli operator drona będzie odpowiedzialny karnie za spowodowanie ciężkiego, średniego i lekkiego uszczerbku na zdrowiu. W przypadku ciężkiego uszczerbku operator podlega karze pozbawienia wolności na czas nie krótszy niż od 3 lat. Jeżeli skutkiem będzie śmierć człowieka, wtedy wymiar kary pozbawienia wolności oscyluje od 5 lat. Ponadto jest zagrożony karą 25 lat pozbawienia wolności oraz karą dożywotniego pozbawienia wolności. Nie można nie zauważyć, iż w przypadku średniego lub lekkiego uszczerbku sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 3 miesięcy do 5 lat. Należy pamiętać, że zarówno w przypadku art. 156 i 157 k.k. ustawodawca przewidział złagodzenie wymiaru kary, jeżeli sprawca działał nieumyślnie [5].

W świetle art. 173 k.k. odpowiedzialność karna grozi sprawcy, który spowoduje katastrofę w ruchu powietrznym, która zagraża życiu lub zdrowiu wielu osób albo mieniu w wielkich rozmiarach. W tym wypadku ustawodawca przewidział złagodzenie wymiaru kary, jeżeli osoba popełniająca czyn zabroniony działała nieumyślnie oraz podwyższenie kary, gdy następstwem katastrofy była śmierć człowieka. Sprawcy tego czynu grozi od roku do 10 lat pozbawienia wolności [5].

Z kolei, na mocy art. 174 odpowiedzialność poniesie osoba, która spowodowała niebezpieczeństwo

katastrofy w ruchu powietrznym. Przy tym należy pamiętać, że drony są uznawane jako statki powietrzne [6], a tym samym możemy założyć, iż przepisy odnośnie do samolotów, będą mieć zastosowanie też do dronów. W tym wypadku hipotetycznym scenariuszem może być, np. zderzenie drona z samolotem. W konsekwencji tego sprawca podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8. Warto podkreślić też postanowienia art. 190 a i 193 k.k., które dotyczą uporczywego nękania i naruszenia miru domowego. Biorąc pod uwagę art. 190 a, można założyć, że operator drona mógłby nieustannie obserwować daną osobę, co naruszałoby jej prywatność. W konsekwencji tego groziłaby mu kara pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat. Należy zaznaczyć, że zgodnie z wyrokiem Sądu Okręgowego z dnia 5 września 2017 r., nękanie musi być nieustanne. Ponadto sprawca powinien istotnie naruszać prywatność innej osoby i wzbudzić w niej poczucie zagrożenia [7]. Biorąc to pod uwagę, można analogicznie zastosować to orzeczenie do operatora drona, ponieważ ciągle wykonywanie lotów i nagrywanie danej osoby, wypełniłyby znamiona tego czynu.

W świetle art. 193 k.k. można przyjąć, że zastosujemy tę regulację w sytuacji, gdy dron wleci na teren nieruchomości prywatnej, której nie jest właścicielem [5]. W tym względzie należy wspomnieć o postanowieniu Sądu Najwyższego z dnia 9 lipca 2013 r., w którym podkreślono, że warunkiem karalności przestępstwa z art. 193 k.k. będzie ogrodzenie terenu. Tym samym, jeżeli posesja jest ogrodzona płotem, to można wnioskować, że właściciel nie wyraża zgody na wstęp osób trzecich. W tej sytuacji możemy przyjąć, że odnosi się to też do dronów, które mogłyby latać na terenie nieruchomości [8]. Inne postanowienie SN z 3 lutego

2011 r. wskazuje, że sprawcą może być tylko osoba, której nie przysługuje prawo dostępu do obiektu [9]. W tym wypadku sprawcą byłby operator bezzałogowego statku powietrznego. Co więcej, w świetle wyroku SN (II AKa 384/10) *wdarcie* określone w art. 193 k.k. odnosi się do naruszenia woli osoby uprawnionej, a nie do samego aktu fizycznego wejścia (w przypadku drona — wlotu) na teren nieruchomości [10]. Podobne zdanie wyraził SN w wyroku z dnia 9 maja 2018 r., w którym zostało wyjaśnione, jak należy rozumieć *wdarcie się* z art. 193 k.k. Zgodnie ze stanowiskiem SN *wdarcie* nie można jedynie pojmować jako pokonanie fizycznych przeszkód, ale trzeba brać pod uwagę przełamanie woli osoby uprawnionej [11].

Chorwacja

W przypadku Chorwacji lotnictwem zajmuje się tamtejszy Urząd Lotnictwa Cywilnego, czyli *Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo* [12]. Zgodnie z informacjami zawartymi na stronie Urzędu, można zauważyć, że istnieje różnica w pojęciach *operator bezzałogowego statku powietrznego* i *pilot zdalny*. Pierwsze z nich oznacza osobę prawną lub fizyczną, prowadzącą lub mającą zamiar prowadzić działalność przy użyciu jednego lub więcej systemów bezzałogowych statków powietrznych. W tym wypadku operatorzy dronów muszą zarejestrować się w systemie Chorwackiej Agencji Lotnictwa Cywilnego. Z kolei pilot zdalny jest osobą obsługującą drona w konkretnej operacji. Ponadto nie musi on rejestrować się w systemie rejestracji CCAA. Nie mniej jednak pilot musi przejść szkolenie i zdać egzamin wedle obowiązujących przepisów [12].

Warto dodać, że w chorwackim porządku prawnym istnieje Rozporządzenie *Uredba o snimanju iz zrakla*, które określa zasady nagrywa-

nia, rejestracji obrazów z powietrza. W świetle art. 1 wyżej wspomnianego aktu prawnego wskazuje krąg osób, które mogą wykonywać zdjęcia lotnicze obszarów i powierzchni wodnych. Ustawodawca tym zakresem objął osoby fizyczne i osoby prawne. W art. 3 określono pojęcie *nagrania z powietrza*, które ma miejsce, kiedy urządzenie, za pomocą którego rejestruje się obraz, nie znajduje się na lądzie czy na wodzie. Warto dodać, że w świetle art. 4 podmioty wskazane w art. 2 oraz 6 muszą uzyskać zgodę na wykonywanie zdjęć lotniczych. Tymi podmiotami są, m.in.: zagraniczne osoby prawne i fizyczne; osoby prawne zajmujące się koprodukcją filmową i telewizyjną z zagranicznymi osobami fizycznymi i prawnymi; oraz osoby prawne i fizyczne, rejestrujące na swoje potrzeby. Zgodę na nagrywanie wydaje Państwowa Administracja Geodezyjna (chor. *Državna geodetska uprava*) po uprzedniej akceptacji Ministra Obrony. Zgodnie z art. 5 wniosek powinien zawierać następujące dane: klient; wykonawcy nagrania oraz dowód rejestracji działalności, której celem jest filmowanie lotnicze; dane dewelopera; termin nagrywania; spis obiektów, szkic lub mapa z zaznaczonym obszarem nagrywania; informacje o rodzaju i skali fotografowania, aparacie, ogniskowej obiektywu, filmie lub formacie (analogowy/cyfrowy); sposób przechowywania oryginalnych danych zapisu. Warto podkreślić, że jeżeli nagrywanie dotyczy filmowania z powietrza poszczególnych obiektów wojskowych, telekomunikacyjnych, energetycznych i przemysłowych, obszarów parków narodowych i parków przyrody oraz innych chronionych części przyrody, konieczne jest dołączenie opinii użytkownika obiektu lub instytucja zarządzająca chronioną częścią [13].

Kanada

Wedle prawa kanadyjskiego [14,15] drony używane do celów rekreacyjnych nie mogą latać powyżej 90 metrów nad ziemią i w odległości mniejszej niż 5,5 km od lotniska. W przypadku naruszenia tych przepisów grozi kara do 25 tys. kanadyjskich dolarów. W roku 2017 w Kanadzie doszło do zderzenia samolotu z dronem, który uderzył maszynę w prawe skrzydło [16]. Warte uwagi jest też orzeczenie w sprawie *R v. Shah*, w której został wykonany lot dronem w parku, w pobliżu lotniska Calgary International Airport (YYC). Policja ukarała Pana Shah zgodnie z ówczesnym art. 602.45 *Canadian Aviation Regulations* (CARs). Wspomniana sprawa była przedmiotem rozważań kanadyjskiego Sądu. W trakcie postępowania wezwano na świadka eksperta z branży dronowej. Mark Wuenenberg zeznał, iż często dochodzi do utraty kontroli nad dronem przez operatora, co może powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego [17,18]. Obecnie art. 900.06 przewiduje, że żadna osoba nie może obsługiwać zdalnie pilotowanego systemu statku powietrznego w tak lekkomyślny lub niedbały sposób, aby zagrazać, lub prawdopodobnie zagrazić bezpieczeństwu lotniczemu lub bezpieczeństwu jakiegokolwiek osoby [15]. Należy zaznaczyć, iż aktualne przepisy dotyczące dronów znajdują się w Części 9 *Canadian Aviation Regulations* (CARs).

Stany Zjednoczone

Ciekawym przypadkiem są Stany Zjednoczone, w których mamy zarówno prawo federalne, jak i lokalne oraz stanowe. Tym samym każdy stan może mieć odmienne regulacje prawne, odnoszące się do bezzałogowych statków powietrznych. Na potrzeby niniejszego artykułu zosta-

na przedstawione tylko przykładowe regulacje prawne odnoszące się do wybranych stanów.

Wedle postanowień stanu Arkansas nie można używać dronów do nagrywania video, ponieważ jest to naruszenie prywatności i będzie to zaklasyfikowane jako wykroczenie klasy B. Z kolei wykroczeniem klasy A będzie rozpowszechnianie nagranych obrazów albo publikowanie ich w Internecie. Ponadto zgodnie z art. 1019 zakazane jest używanie dronów do obserwacji czy gromadzenia informacji o „infrastrukturze krytycznej” bez pisemnej zgody. Do infrastruktury będą się zaliczać, np. rafineria ropy naftowej, zakład produkcji chemicznej, elektrownia [19].

Kolejnym stanem, który ma swoje odrębne zasady dotyczące dronów jest California. Na mocy Kodeksu Cywilnego (California Code, Civil Code) odpowiedzialność poniesie osoba, która używa drona do nagrywania wideo lub dźwięku z inną osobą bez jej zgody. W tym wypadku dochodzi do naruszenia prywatności i czyn ten jest zagrożony karą do trzykrotności odszkodowania związanego z naruszeniem prywatności oraz grzywnę cywilną w wysokości od 5000 USD do 50 000 USD [20].

Stan Floryda wprowadził postanowienia, na mocy których bezzałogowych statków powietrznych nie można używać do obserwacji innych osób z naruszeniem ich prywatności. Jednakże Policja jest wyjątkiem od tej zasady, bowiem może używać dronów z ważnym nakazem przeszukania. Jeżeli ktoś naruszy postanowienia tego przepisu, może zostać obciążony kosztami prawnymi i odszkodowaniami. Ponadto osoby poszkodowane mogą ubiegać się o nakaz sądowy [21].

Na mocy prawa stanu Illinois została stworzona ustawa o grupie zadaniowej nadzoru nad bezzałogowym systemem powietrznym. Celem tej grupy jest regulacja ko-

mercyjnego i prywatnego wykorzystania dronów. Tym samym ich działania dotyczą praw właścicieli gruntów, praw do prywatności oraz zasad bezpiecznej i zgodnej z prawem eksploatacji dronów [22].

Z kolei w prawie Louisiany została uregulowana kwestia użycia dronów do celów rolniczych (monitorowanie itp.). Tym samym operatorzy bezzałogowców muszą być licencjonowani i zarejestrowani. Licencja jest odnawialna, co trzy lata [23].

W stanie Maine przed kupnem drona konieczne jest uzyskanie zgody od właściwych władz. Warto dodać, że w stanie Minnesota obowiązują przepisy federalne, stanowe, jak i administracyjne, odnoszące się do bezzałogowych statków powietrznych [24]. Na poziomie federalnym istnieją regulacje w tytule nr 14 *Combined Federal Regulations* (CFR), które można analogicznie odnieść do bezzałogowych statków powietrznych, np. 14 CFR Part 1 [25], 14 CFR Part 91 [26], 14 CFR Part 107 [27]. W przypadku stanu Minnesota można wyróżnić postanowienia zawarte w *Minnesota Statutes* [28]: 360.012; 360.013; 360.075; 360.511-360.675. Z kolei w *Minnesota Administrative Rules* wyszczególnione są przepisy, które dotyczą dronów: 8800.3100 [29]; 8800.3200 [30]; 8800.3950 [31].

W stanie Mississippi zgodnie z *Mississippi Code Section 97-29-61* nie można używać dronów, aby podglądać inne osoby. Przesłanką karalności takiego czynu jest srośny, rozwiązły, nieprzyzwoity cel takiej obserwacji. W konsekwencji działanie to zagrożone jest karą do 5 lat więzienia. Jednakże, jeżeli podmiotem obserwacji jest dziecko w wieku 16 lat lub poniżej tego wieku, kara wynosi do 10 lat pozbawienia wolności [32].

W Nowadzie dron został zaklasyfikowany jako statek powietrzny. Zgodnie z Section 18 zabronione jest zbrojenie bezzałogowego stat-

ku powietrznego. Co więcej, w świetle Section 18.5. nie wolno używać dronów w określonej odległości od lotnisk i innych „krytycznych” obiektów [33].

Wedle prawa stanu New Hampshire (Section 207:57) nie można używać dronów, aby zakłócić legalne polowanie [34]. Co więcej, zakazane jest nagrywanie dronem osób, które legalnie polują. Należy podkreślić, iż pojęcie *bezzałogowego statku powietrznego* zostało tutaj zdefiniowane. Jest nim: *any device capable of flying in the air which is remotely, automatically, or otherwise piloted without an occupant, including but not limited to, drones* [34].

Prawo Dakoty Północnej określa ograniczenia odnośnie do użycia dronów [35]. Zgodnie z nimi (29-29.4-02) informacje, które zostały uzyskane za pomocą bezzałogowego statku powietrznego, nie mogą zostać wykorzystane w oskarżeniu lub w postępowaniu. Jednakże od tej zasady istnieje wyjątek. Dane, które zostały pozyskane na mocy ważnego nakazu przeszukania, mogą zostać użyte. Co więcej, w dokumencie tym zostały wymienione wyjątki od zakazu użycia drona. Tym samym można wykorzystać bezzałogowy statek do np. celów badawczych, naukowych. Ponadto zabronione jest zbrojenie drona oraz obserwacja innej osoby bez jej zgody.

Z kolei w stanie Texas w Gov. Code znajdują się postanowienia, odnoszące się do dronów. Wedle Section 423.002(a) można nagrywać obraz przy użyciu drona, jeżeli prowadzi się, np. badania naukowe czy akademickie [36]. Warto dodać, że można utrwać wizerunek osób za pomocą dronów, jeżeli nie będzie można ich zidentyfikować albo wyraziły na to zgodę [37]. Inną istotną regulacją jest Section 423.0045, która dotyczy przestępstwa nielegalnego używania dronów nad „obiektem infra-

struktury krytycznej”, np. elektrownia [38].

Nie można zapomnieć o stanie Virginia, w którym zgodnie z Code of Virginia należy uzyskać nakaz, zanim wykorzystana się bezzałogowy statek powietrzny w śledztwach. Co więcej, zostało wyjaśnione pojęcie drona. Wedle definicji jest to *an aircraft that is operated without the possibility of human intervention from within or on the aircraft* [39]. Z kolei wedle prawa stanu West Virginia nie można użyć drona do np. polowania czy zabijania dzikich ptaków (West Virginia Code, §20-2-5.) [40].

W przypadku Stanów Zjednoczonych na uwagę zasługuje wymienienie kilku postępowań w sprawie dronów w sądach federalnych:

- Taylor v. FAA I (trzy sprawy, ale Sąd je połączył) – orzeczenie. Taylor wygrał z FAA. Sąd uznał, że zasady rejestracji dronów zostały stworzone nielegalnie [41]. W tej sprawie skarżący twierdził, że Federalna Administracja Lotnictwa (FAA) wydała przepis odnoszący się do niektórych bezzałogowych statków powietrznych, czyli „dronów”. Składający petycję John Taylor twierdzi, że regulacja ta wykracza poza ustawowe uprawnienia FAA.
- EPIC v. FAA II (2016) – Obecnie trwa postępowanie sądowe. W tej sprawie EPIC wniosła pozew przeciwko FAA, który dotyczył nieuwzględnienia przez FAA prywatności w tworzeniu przepisów odnoszących się do małych dronów [42].

Zakończenie

Analizując przykładowe przepisy państw członkowskich Unii Europejskiej (Polska, Chorwacja) oraz państw trzecich (Kanada i Stany Zjednoczone) można zauważyć, że każde państwo ma odrębne regulacje, odnoszące się do odpo-

wiedzialności operatora za wykonywanie lotów. Niewątpliwym jest fakt, że najczęściej karze podlega nękanie czy zakłócanie miru domowego. Polska praktyka orzecznicza potwierdza, że w pojęciu wdarcia istotne jest przełamanie woli osoby uprawnionej, a nie samo pokonanie przeszkody fizycznej.

Z kolei, na przykładzie Stanów Zjednoczonych należy wskazać, że z jednej strony istnieją federalne przepisy dotyczące dronów, a z drugiej każdy stan może uregulować kwestię dronów w szczególowy sposób. Zważywszy na statystyki odnośnie do bezzałogowych statków powietrznych trzeba stwierdzić, iż branża dronowa szybko się rozwija, co może potwierdzać też ilość spraw, które były przedmiotem rozstrzygnięć sądów. ◀

Materiały źródłowe

- [1] https://www.faa.gov/uas/resources/by_the_numbers/
- [2] Darowska M., Kutwa K., Biała Księga Rynku Bezzałogowych Statków Powietrznych, Warszawa 2019.
- [3] https://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/%C5%9Awiadectwa_kwalifikacji_wa%C5%BCne_na_dzie%C5%84_31.12.2020_r.pdf
- [4] Konert A., Kotliński M., How come I cannot fly a drone above the prime minister's office? - criminal and civil liability of a drone operator in Poland, „Ius Novum” 4/2018, s. 102-107
- [5] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny, Dz.U.2021.2345 t.j. z dnia 2021.12.17.
- [6] Konert A., Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne, Warszawa 2020, s.5 -7.
- [7] Wyrok SO w Świdnicy z 5.09.2017 r., IV Ka 125/17, LEX nr 2389434.
- [8] Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 9 lipca 2013 r., III KK 73/13, LEX nr 1353965.
- [9] Postanowienie SN z 3.02.2011 r., V KK 415/10, OSNKW 2011, nr 5, poz. 42.
- [10] Wyrok SA w Katowicach z 9.12.2010 r., II AKa 384/10, LEX nr 785453.
- [11] Wyrok SN z 9.05.2018 r., V KK 406/17, LEX nr 2500546.
- [12] <https://www.ccaa.hr/en/>
- [13] <https://zakon.poslovna.hr/public/uredba-o-snimanju-iz-zraka/169394/zakoni.aspx>
- [14] <http://www.studiopierallini.it/wp-content/uploads/2016/01/edition-828-200110161728380-drone-regulation-2020.pdf>, s. 24-27.
- [15] <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/acts-regulations/list-regulations/canadian-aviation-regulations-sor-96-433#part-ix>
- [16] <https://www.bbc.com/news/technology-41635518>
- [17] <https://www.mondaq.com/canada/aviation/812946/r-v-shah-lessons-learned-from-canada39s-first-drone-case>
- [18] <https://www.fieldlaw.com/News-Views-Events/123671/Case-Summary-R-v-Shah>
- [19] <http://www.arkleg.state.ar.us/assembly/2015/2015R/Acts/Act293.pdf>
- [20] <https://codes.findlaw.com/ca/civil-code/civ-sect-1708-8.html>
- [21] http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&URL=0900-0999/0934/Sections/0934.50.html
- [22] <http://www.ilga.gov/legislation/ilcs/ilcs3.asp?ActID=3664&ChapterID=5>
- [23] <https://legis.la.gov/Legis/Law.aspx?d=962853>
- [24] <https://www.dot.state.mn.us/aero/drones/regulations.html>
- [25] <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-A/part-1/section-1.1>
- [26] <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-91>
- [27] <https://www.ecfr.gov/current/title-14/chapter-I/subchapter-F/part-107>
- [28] <https://www.revisor.mn.gov/statutes/cite/360.012>
- [29] <https://www.revisor.mn.gov/rules/8800.3100/>
- [30] <https://www.revisor.mn.gov/rules/8800.3200/>
- [31] <https://www.revisor.mn.gov/rules/8800.3950/>
- [32] <http://billstatus.ls.state.ms.us/documents/2015/pdf/SB/2001-2099/SB2022SG.pdf>
- [33] <https://www.leg.state.nv.us/App/NELIS/REL/78th2015/Bill/1672/Text>
- [34] <http://www.gencourt.state.nh.us/rsa/html/xviii/207/207-mrg.htm>
- [35] <https://www.ndlegis.gov/cencode/t29c29-4.pdf?20160204161543>
- [36] <https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/GV/htm/GV.411.htm#411.062>
- [37] <https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/GV/htm/GV.423.htm#423.002>
- [38] <https://statutes.capitol.texas.gov/Docs/GV/htm/GV.423.htm>
- [39] <https://law.lis.virginia.gov/vacode/19.2-60.1/>
- [40] <http://www.wvlegislature.gov/wvcode/ChapterEntire.cfm?chap=20&art=2§ion=5>
- [41] <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/cadc/16-1302/16-1302-2018-07-06.html>
- [42] <https://epic.org/documents/epic-v-faa/>