

რამდენად არეგულირებს სამოქალაქო დრონების ექსპლუატაციის მარეგულირებელი ევროკავშირის სამართლებრივი ნორმები პირადი სფეროს ხელშეუხებლობისა და პერსონალურ მონაცემთა დაცვის საკითხებს?

ნათია ჯინუბაშვილი

მოწვეული ლექტორი,

საქართველოს ეროვნული უნივერსიტეტი სეუ

”დრონები შეიძლება იყოს უადრესად ეფექტური გზა მაღალი პრიორიტეტული მიზნების მისაღწევად, მაგრამ ისინი არ უნდა იქცნენ ერთგვარ მარტივ გამოსავლად იმ ადმინისტრაციისთვის, რომელსაც ემინია წარსულის წარმატებული, კანონიერი და უსაფრთხო ტაქტიკის გამოყენების“.¹

აბსტრაქტი

დრონების ექსპლუატაცია სამოქალაქო მიზნით არის ინოვაცია საზოგადოების ყველა სექტორისთვის. დრონები, რომლებიც თავდაპირველად მხოლოდ სამხედრო მიზნებისთვის გამოიყენებოდა, ამჟამად ფართოდ გამოიყენება სხვადასხვა სამოქალაქო მიზნებისთვის, როგორცაა რეკრეაციული და კომერციული გამოყენება, კატასტროფების შემსუბუქება, სოფლის მეურნეობა, მშენებლობის მართვა და სხვა მიზნები. დრონების ინდუსტრიისაგან მოვლიან რომ ის დაასაქმებს 100 000 ადამიანს და ყოველწლიურად 10 მილიარდზე მეტ შემოსავალს მოუტანს ევროკავშირს 2025² წლამდე. თუმცა, მათი პოტენციალის სრულად მისაღწევად - სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია მათგან მომდინარე რისკების სწორად შეფასება და ამ რისკების მართვის სწორი გზების შერჩევა. ასევე გლობალურად აღიარებულია რომ დრონები აუცილებლად უნდა ინტეგრირდნენ არა სეგრეგირებულ საჰაერო სივრცეში, პილოტირებული საჰაერო ხომალდების მიერ მიღწეული უსაფრთხოების სტანდარტებზე უარის თქმის გარეშე.

არსებობს რიგი საკითხები, რომლებიც უკავშირდება დრონების ექსპლუატაციას და თანაბრად მნიშვნელოვანია როგორც ფიზიკური პირებისთვის მიწაზე, ისე ჰაერში, ასევე სახელმწიფოებისათვის და საჰაერო სივრცის მომხმარებლებისათვის როგორც პილოტირებული, ისე უპილოტო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციისას, მათ შორისაა, პირადი ცხოვრების ხელშეუხებლობის საკითხებიც. არ არსებობს ინსტრუმენტები, რომლებიც პირდაპირ არეგულირებს პირადი ცხოვრების ხელშეუხებლობის უფლებას, რომელიც შეიძლება წინააღმდეგობაში მოვიდეს დრონების ექსპლუატაციასთან. აუცილებელია არსებული ხელშეკრულებები და რეგულაციები შემოწმდეს იმის დასადგენად თუ რამდენად არეგულირებს ეროვნული და რეგიონალური რეგულაციები აღნიშნულ სფეროს. როგორც ეს

¹ J. A. Rodriguez, Jr. <https://www.quoteload.com/quotes/authors/jose-a-rodriguez-jr/39352-drones-can-be-a-highly-effective-way-of-dealing-with-high-priority-targets-but-they-should-not-become-the-drug-of-choice-for-an-administration-that-is>, [უ.გ. 08.10.2021].

² https://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas_en, [უ.გ. 08.10.2021].

რიგის დეკლარაციაშია მითითებული: „საზოგადოების მიმღებლობა არის უმნიშვნელოვანესი დრონების ინდუსტრიის ზრდისათვის“. შესაბამისად, პირადი ცხოვრების ხელშეუხებლობის დაცვის საკითხების შესაბამისი მოწესრიგება სასიცოცხლო მნიშვნელობის როლს ითამაშებს დრონების ინდუსტრიის ზრდაზე.

საკვანძო სიტყვები: დრონები, სამოქალაქო პასუხისმგებლობა, უპილოტო საფრენი აპარატები, პირადი სფეროს ხელშეუხებლობა, პერსონალურ მონაცემთა დაცვა.

შესავალი

„დრონები გვთავაზობენ ახალ მომსახურებებსა და ფუნქციებს, რომლებიც სცილდება ტრადიციულ ავიაციას და გვპირდება, რომ შეასრულებს არსებულ მომსახურებას უფრო ხელმისაწვდომ და ეკოლოგიურად სუფთა გზით. ისინი მართლაც ტრანსფორმაციული ტექნოლოგიას წარმოადგენენ.“³ ევროკავშირი დაინტერესებულია დრონებით და რიგის დეკლარაციის მიღების შემდეგ წამოიწყო გლობალური დისკუსია მათ შესახებ.⁴ ამას მოჰყვა რამდენიმე კვლევა, არასავალდებულო სამართლებრივი ინსტრუმენტები და ბოლო დროს ორი განმახორციელებელი და დელეგირებული რეგულაციის მიღება. ევროკავშირი და მისი წევრი ქვეყნები ჩართულნი არიან სხვადასხვა პროექტებში სხვადასხვა პლატფორმის საშუალებით, როგორცაა კონცეფცია ოპერაციების ევროპული UTM სისტემისთვის (CORUS)⁵ და საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციის დამტკიცება პირველადი UTM-ით (PODIUM),⁶ რომელიც ეძღვნება დრონების ინდუსტრიის განვითარებას. თანამედროვე დრონები ფართოდ გამოიყენება სამოქალაქო დანიშნულებით, როგორცაა სოფლის მეურნეობა, ტურიზმი, უბედურ შემთხვევებთან ბრძოლა, ნარჩენების მართვა და მშენებლობის დაგეგმვა. მოსალოდნელია, რომ დრონების ინდუსტრიაში დასაქმდება 100,000-ზე მეტი ადამიანი და ექნება ეკონომიკური გავლენა ყოველწლიურად 10 მილიარდ ევროზე მეტი ოდენობით 2025 წლამდე.⁷ იმისათვის, რომ დრონებმა შეძლონ მათი პოტენციალის სრულად რეალიზაცია აუცილებელია მათი ინტეგრირება არასეგრეგირებულ საჰაერო სივრცეში. ამრიგად, ყველა დაინტერესებული მხარე კერძო პირების ჩათვლით, საერთაშორისო ორგანიზაციები, როგორცაა EUROCONTROL და ზესახელმწიფოებრივი ორგანიზაციები, როგორცაა ევროკავშირი, ყველა თანამშრომლობს ამ ინტეგრაციის მისაღწევად.

უპილოტო საფრენი აპარატების ინტეგრირებისათვის არასეგრეგაციულ საჰაერო სივრცეში, უმნიშვნელოვანესია რომ მათ შეძლონ საზოგადოების ნდობის მოპოვება, რაც უმნიშვნელოვანესია დრონების ინდუსტრიის ზრდისთვის. ფართო საზოგადოებას აწუხებს ისეთი საკითხები, როგორცაა პირადი სფეროს ხელშეუხებლობა, რაც იმას ნიშნავს, რომ დრონებმა, მათი ტვირთაწეობისა და შესაძლებლობების გათვალისწინებით, არ უნდა დაარღვიონ საზოგადოების პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის უფლება, არ უნდა დაამუშაოს ინფორმაცია, რომელიც დაარღვევს მონაცემთა დაცვის უფლებებს.

ეს სტატია მიზნად ისახავს ამ საკითხის განხილვას შემდეგნაირად შემდეგი - პირველი თავი ცდილობს დაადგინოს განხილვა თუ არა დრონები საჰაერო ხომალდებად.

³ იხ. სქოლიო 2.

⁴ Riga Declaration on Remotely Piloted Aircraft (drones) “Framing the Future of Aviation”, Riga, 6 March, 2015.

⁵ A set of easy-to-use rules for low-level airspace operations, <https://www.sesarju.eu/projects/corus> [უ.გ. 11.10.2021].

⁶ Putting U-space services to the test in operational scenarios, <https://www.sesarju.eu/projects/podium> [უ.გ. 11.10.2021].

⁷ იხ. სქოლიო 4.

თვითმფრინავებად, იმის გათვალისწინებით თუ რომელი მოწყობილობები უნდა განვიხილოთ, როგორც საჰაერო ხომალდები. მნიშვნელოვანი ასპექტია მათზე მოქმედი საავიაციო რეგულაციების განსაზღვრა. ასევე, ამ თავში მოკლედ იქნება მიმოხილული მისი სამხედროდან არასამხედრო დანიშნულების გადასვლის ისტორია. არსებობს სხვადასხვა ტერმინები, რომლებიც ეხება დრონებს, როგორცაა უპილოტო საფრენი აპარატები, ავტონომიური საჰაერო ხომალდები, დისტანციური მართვის საფრენი აპარატები და ა.შ.

მეორე თავი შეისწავლის პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის უფლების კონცეფციას: არის ეს აბსოლუტური უფლება თუ დასაშვებია მისი შეზღუდვა და რა ვითარებაშია ნებადართული გადახვევა. დრონები თავად არ უქმნიან საფრთხეს პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის უფლებას, მაგრამ მონაცემების დამუშავების ფუნქცია, რომლითაც ისაა აღჭურვილი შესაძლოა წარმოადგენდეს საფრთხეს. შესაბამისად, ეს თავი ეცდება იმ საზღვრის გავლენას თუ როდისაა პირადი სფეროს უფლებაში ჩარევა ლეგიტიმური და როდის გვაქვს სახეზე აშკარა დარღვევა. ასევე, განხილული იქნება ზემოაღნიშნული უფლებების დარღვევის შესაძლო ფორმები, როგორცაა ფარული თვალთვალი, ვოიერინგი, სხეულის ხელშეუხებლობის უფლების დარღვევა და გეო-ლოკალიზაცია. დრონების მარეგულირებელი ჩარჩო კანონმდებლობა არც ევროკავშირის რეგულაცია 2019/947-მდე და არც შემდგომ პირდაპირ არ ეხება პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის საკითხებს; შესაბამისად, პირადი სფეროს ხელშეუხებლობისა და პერსონალური მონაცემების დაცვის უფლებებმა სამართლებრივი დაცვა მიიღეს სხვა სამართლებრივი ინსტრუმენტების საფუძველზე, როგორცაა ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის 1950 წლის კონვენცია, ევროკავშირის ფუნდამენტური უფლებების ქარტია, დირექტივა 95/46/EC პირთა დაცვა პერსონალური მონაცემების დამუშავებასთან დაკავშირებით და ამ მონაცემების თავისუფალ გადაადგილებაზე და მონაცემთა დაცვის ზოგადი რეგულაცია. ეს თავი შეაფასებს, შეცვალა თუ არა ახალმა რეგულაციამ არსებული მდგომარეობა, რამდენად არის მასში დაცული პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის და პერსონალური მონაცემების დაცვის უფლებები და შეესაბამება თუ არა ეს დაცვა საკანონმდებლო ინსტრუმენტების მოთხოვნებს.

ზემოაღნიშნულ კითხვებზე პასუხის გასაცემად ჩატარდება თვისებრივი კვლევა. არსებული ლიტერატურა საკმარისად არ ეხება ამ სფეროებს; შესაბამისად, კვლევისათვის, არსებულ ლიტერატურასთან ერთად, საერთაშორისო კონვენციები, ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს (ECHR) პრეცედენტული სამართალი, ევროკავშირის რეგულაციები, დირექტივები, რბილი სამართლის ინსტრუმენტები, სხვადასხვა ინტერნეტ წყაროები და სხვა წყაროები გამოყენებული იქნება პასუხის გასაცემად. შემდეგ კითხვაზე: რამდენად არეგულირებს სამოქალაქო დრონების ექსპლუატაციის მარეგულირებელი ევროკავშირის სამართლებრივი ნორმები პირადი სფეროს ხელშეუხებლობისა და პერსონალურ მონაცემთა დაცვის საკითხებს?

1. ისტორია, განმარტებები და ტაქსონომია

1.1. საჰაერო ხომალდი, მანქანა თუ სხვა რამ?

პარიზის 1919 წლის კონვენცია საჰაერო ნავიგაციის რეგულირების შესახებ იყო სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო დონეზე რეგულირების პირველი მცდელობა.⁸ მასში არ იყო გათვალისწინებული რაიმე კონკრეტული მუხლი დრონებთან დაკავშირებით. თუმცა, 1929 წლის 15 ივნისის ოქმის მე-15 მუხლის მე-2 პუნქტი შეიცავდა იურიდიულ დებულებას უპილოტო საჰაერო ხომალდების შესახებ, სადაც ნათქვამია შემდეგი: „ხელშემკვრელი სახელმწიფოს არცერთ საჰაერო ხომალდს, რომელსაც შეუძლია პილოტის გარეშე იფრინოს, გარდა სპეციალური ნებართვისა, არ უნდა იფრინოს პილოტის გარეშე სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე“.⁹ პარიზის კონვენცია 1919 შემდგომში შეიცვალა 1944 წლის ჩიკაგოს კონვენციით საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ (შემდგომში ჩიკაგოს კონვენცია).¹⁰

ამერიკის შეერთებული შტატები (შემდგომში აშშ) არ გამხდარა პარიზის კონვენციის მხარე, რადგან მიიჩნევდა, რომ კონვენცია საკმარისად არ აწესრიგებდა ვაჭრობისა და ტრანსპორტის თავისუფლების კონცეფციებს. მეორე მსოფლიო ომის დამთავრებისთანავე კომერციული საჰაერო ტრანსპორტის სისტემა თითქმის ჩამონგრეული იყო საომარი მოქმედებების გამო და აშშ წამოიწყო ახალი მარეგულირებელი ჩარჩოს შექმნის ინიციატივა.¹¹ ჩიკაგოს კონვენცია მიზნად ისახავდა საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის უსაფრთხო და მოწესრიგებულ განვითარებას, რათა საერთაშორისო საჰაერო სატრანსპორტო მომსახურება დაფუძნებოდა თანასწორობასა და თანაბარ შესაძლებლობებს და ეფუძნებოდა გონივრულად და ეკონომიურად.¹²

სამოქალაქო ავიაციის საერთაშორისო ორგანიზაციამ (შემდგომში - იკაო) აღიარა დრონების მნიშვნელობა და მათი სამომავლო პერსპექტივები და ზემოთ დასახული მიზნების მისაღწევად, 2007 წლის 19 აპრილს შეიქმნა უპილოტო საჰაერო ხომალდების სისტემის შემსწავლელი ჯგუფი. შემდგომში, 2014 წლის 6 მაისს შეიქმნა უპილოტო საფრენის აპარატების სისტემის პანელი. 2011 წელს გამოქვეყნდა უპილოტო თვითმფრინავების სისტემის ცირკულარი 328¹³ და მას მოჰყვა სახელმძღვანელო დისტანციურად მართვადი უპილოტო საფრენი აპარატების სისტემის შესახებ Doc 10019 და ეს პროცესი განგრძობითად მიმდინარეობს უფრო დახვეწილი მარეგულირებელი ჩარჩოს შემუშავებისათვის. გლობალურ მოვლენებს არც ევროკავშირი ჩამორჩენილა, თავდაპირველად ევროპული ავიაციის უსაფრთხოების სააგენტოს (შემდგომში - ეასა) საბაზისო რეგულაცია 216/2008¹⁴ აწესრიგებდა დრონების ექსპლუატაციის საკითხებს რომელთა მაქსიმალური ასაფრენი მასა უდრიდა ან

⁸ B. I. Scott, A. Trimarchi, „Fundamentals of International Aviation Law and Policy“, „Routledge“, at 25, 2020.

⁹ მუხლი მე-8, 1944 წლის 7 დეკემბრის კონვენცია საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ.

¹⁰ იხ. სქოლიო 9.

¹¹ L. Weber, „The Chicago Convention“, in P.S. Dempsey, R.S. Jakhu (ed.), „Routledge Handbook of Public Aviation Law“, გვ. 9, 2017.

¹² იხ. სქოლიო 4, პრეამბულა.

¹³ ICAO, Unmanned Aircraft Systems (UAS), Cir 328 AN/190, 2011.

¹⁴ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 20 თებერვლის რეგულაცია (EC) 216/2008, სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საერთო წესებისა და ევროპული საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს შექმნის შესახებ და რომელმაც გააუქმა საბჭოს დირექტივა 91/670/ EEC, რეგულაცია 1592/2002 და დირექტივა 2004/36/EC.

აღმატებოდა 150 კგ. ხოლო 2019 წელს შემუშავდა ორი უმნიშვნელოვანესი დოკუმენტი საიმპლემენტაციო რეგულაცია 2019/947¹⁵ და დელეგირებული რეგულაცია 2019/945.¹⁶ იმის დასადგენად ვრცელდება თუ არა სამოქალაქო საჰაერო ხომალდების ექსპლუატაციისათვის შემუშავებული მარეგულირებელი დრონებზეც, პირველ რიგში უნდა განისაზღვროს მათი სამართლებრივი სტატუსი. ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 მუხლმა გაითვალისწინა ის დებულება, რომელიც მოცემული იყო 1919 წლის პარის კონვენციის მე-15 მუხლის მე-2 პუნქტში, რომელიც შემდგომ შეიცვალა 1929 წლის 15 ივნისის პროტოკოლით.¹⁷ თუმცა არც პარიზის კონვენციის მე-15 მუხლის მ-2 ნაწილი და არც ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 მუხლი არ მოიცავს ზუსტ განმარტებას თუ რა მოიაზრება უპილოტო საჰაერო ხომალდში. ჩიკაგოს კონვენციის დანართი 7 მოიცავს საჰაერო ხომალდის შემდგომ განმარტებას: „აპარატი, რომელიც ატმოსფეროში მდებარეობს ინარჩუნებს ჰაერთან ურთიერთქმედების შედეგად, დედამიწის ზედაპირიდან არეკლილ ჰაერთან ურთიერთქმედების გამოკლებით.“¹⁸ მე-8 მუხლში არ არის მითითებული უპილოტო საფრენი აპარატის რაიმე კონკრეტული მახასიათებელი; თუმცა, ნათქვამია შემდეგი: „ხელშემკვრელი სახელმწიფოს არცერთ საჰაერო ხომალდს, რომელსაც შეუძლია პილოტის გარეშე იფრინოს, გარდა სპეციალური ნებართვისა, არ უნდა იფრინოს პილოტის გარეშე სხვა ხელშემკვრელი სახელმწიფოს ტერიტორიაზე“.¹⁹ შესაბამისად, "უპილოტო საჰაერო ხომალდი: შეიძლება განიმარტოს უბრალოდ როგორც პილოტის გარეშე, ამრიგად მოიცავს როგორც უპილოტო საჰაერო ხომალდებს, რომლებიც დაფრინავენ ავტონომიურად, ასევე მათ, რომლებიც მუშაობენ დისტანციურად. აღნიშნული მიდგომა მოგვიანებით დადასტურდა გლობალური საჰაერო მოძრაობის მართვის ოპერატიული კონცეფციით.²⁰ შემდგომში, ჩიკაგოს კონვენციის მე-7 დანართის მეექვსე შესწორებამ გაითვალისწინა დისტანციულად პილოტირებული საჰაერო ხომალდის განმარტება - უპილოტო საჰაერო ხომალდი, რომელიც პილოტირებულია დისტანციური მართვის სადგურიდან.²¹ იკაო-ს მიდგომა კიდევ ერთხელ ადასტურებს, რომ ჩიკაგოს კონვენციის მე-8 მუხლის მიზნებისათვის ორივე ავტონომიური და დისტანციური მართვის მქონე საჰაერო ხომალდები ჩაითვლება უპილოტო საჰაერო ხომალდებად და, შესაბამისად, სამოქალაქო ავიაციის მარეგულირებელი რეგულაციები მათ მიმართაც თანაბარი წარმატებით გამოიყენება.

იმის გათვალისწინებით, რომ უპილოტო საფრენი აპარატები არსებობდა და გამოიყენებოდა პირველი და მეორე მსოფლიო ომის დროს,²² 1969 წლის ვენის კონვენციის 31 (1) მუხლის თანახმად, შეიძლება ვივარაუდოთ, რომ ჩიკაგოს კონვენციის მხარეები აპირებდნენ მათ

¹⁵ კომისიის განმარტებული რეგულაცია (EU) 2019/947 წლის 24 მაისი, უპილოტო თვითმფრინავების ექსპლუატაციის წესისა და პროცედურების შესახებ.

¹⁶ კომისიის დელეგირებული რეგულაცია (ევროკავშირი) 2019/945, 2019 წლის 12 მარტი, უპილოტო თვითმფრინავების სისტემებისა და უპილოტო თვითმფრინავების სისტემების მესამე ქვეყნის ოპერატორების შესახებ.

¹⁷ ოქმი, რომელმაც ცვლილებები შეიტანა ევროკომისიის საიმპლემენტაციო რეგულაცია 2019/947-ში უპილოტო საფრენი აპარატის ექსპლუატაციის წესებისა და პროცედურების შესახებ მე-3, მე-5, მე-7, მე-15, 34-ე, 37-ე, 41-ე და 42-ე მუხლებში და საბოლოო დებულებებში. საჰაერო ნავიგაციის რეგულაციასთან დაკავშირებით 1919 წლის 13 ოქტომბერი, ციტირებული როგორც 1929 წლის 15 ივნისის ოქმი, რომელიც ცვლის პარიზის 1919 წლის კონვენციას, ძალაში შევიდა 1933 წლის 17 მაისს.

¹⁸ Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation - Aircraft Nationality and Registration Marks, at Definitions.

¹⁹ იხ. სქოლიო 2, მუხლი მე-8.

²⁰ ICAO, Global Air Traffic Management Operational Concept, Doc 9854 AN/458, გვ. 82, 2005.

²¹ A set of easy-to-use rules for low-level airspace operations, <https://www.sesarju.eu/projects/corus> [უ.გ. 08.10.2021].

²² The Secret History of World War II-Era Drones, <https://www.wired.com/2015/12/the-secret-history-of-world-war-ii-era-drones/> [უ.გ 08.10.2021].

გათვალისწინებას და რომ მე-8 მუხლის "კეთილსინდისიერი" და "ობიექტებისა და მიზნის გათვალისწინებით"²³ განმარტებისას, ნამდვილად უნდა მოიცავდეს როგორც ავტონომიურ, ისე დისტანციურად მართულ საჰაერო ხომალდებსაც. შესაბამისად, სამოქალაქო თვითმფრინავებთან დაკავშირებული ყველა რეგულაცია ვრცელდება დრონებზეც, მათი განსაკუთრებული მახასიათებლების გათვალისწინებით.

1.2. არასამხედრო დანიშნულების დრონების განვითარების მოკლე ისტორიული მიმოხილვა

ერთ-ერთი ყველაზე ადრეული უპილოტო საჰაერო ხომალდის სიტემა იყო ძველი ბერძენი ფილოსოფოსის არქიტეს მტრედი ძვ.წ.ა. 425 წ., რომელიც შეიქმნა ფრინველთა ფრენის მექანიზმის გასაგებად.²⁴ ჩინურ კულტურაშიც მოიპოვება ასევე დრონის წინაპარი წინაპარი, "ჩინური ზედა" - ჯოხი თავზე ბუმბული. ძვ.წ. 200 წლით დათარიღებული ეგვიპტური საქქარას ჩიტი იყო ასევე იყო აეროდინამიკის წესების გაგების კიდევ ერთი მცდელობა.²⁵

მიუხედავად იმისა, რომ თანამედროვე დრონების უფრო მოწინავე წინაპრებს აქვთ თითქმის საუკუნოვანი ისტორია, მათ შესახებ საზოგადოების ცნობიერება მხოლოდ ბოლო წლებში გაიზარდა. დღეს უფრო და უფრო ხშირად გამოიყენება წარსულში სამხედრო მიზნებისთვის გამოყენებული დრონები. 1818 წელს საჰაერო ბურთი შეიქმნა სამი ეროვნებით ფრანგი სამხედროს მიერ, რათა ემოდრავათ მტრის ტერიტორიაზე და რაკეტები გაიშვათ მათ თავზე.²⁶ 1894 წელს ავსტრიელებმა გამოიყენეს უპილოტო ბუმბულები ბომბებით ვენეციაში შეჭრის მიზნით.²⁷ 1898 წელს აშშ-მ გამოიყენა უპილოტო ფრანგები, რომლებიც აღჭურვილი იყო კამერებით, საჰაერო თვალთვალისთვის ესპანეთ-ამერიკის ომის დროს. 1898 წლის პატენტში "გემებისა და მანქანების გადაადგილების მექანიზმის კონტროლის მეთოდები და აპარატები", ტესლა იყო პირველი ვინც იწინასწარმეტყველა სამხედრო უპილოტო აპარატების გამოყენება.²⁸ პირველი უპილოტო საფრენი აპარატი გამოიყენეს პირველი მსოფლიო ომის დროს, როდესაც 1917 წელს ჰუიტ-სპერის ავტომატურმა საჰაერო ხომალდმა შეასრულა თავისი პირველი ფრენა. ეს იყო შესანიშნავი მიღწევა, რადგან იგი წარმოადგენდა ტექნოლოგიურ პროგრესს რამდენადაც მასში გათვალისწინებული იყო გიროსტაბილიზატორი, რაც აფერხებდა მის გადაბრუნებას. მას მოჰყვა ქეთინგ ბაგი (Ketting bug) 1918 წელს - თანამედროვე საკრუიზო რაკეტების წინამორბედი, შემდეგ ლარინქსი (larynx)²⁹ 1927 წელს, ფეირი ქვინი (Fairy Queen) 1931 წელს და DH 82B, მეტსახელად "დედოფალი ფუტკარი". უკანასკნელი მიიჩნევა, რომ ტერმინს „დრონის“ საფუძვლის ჩამყრელად, უკანასკნელი არის მამალი ფუტკრის სახელი,

²³ მუხლი 31-ე (1), 1969 წლის 23 მაისის ვენის კონვენცია სახელშეკრულებო სამართლის შესახებ.

²⁴ K. Dalamagkidis et al., „On Integrating Unmanned Aircraft Systems into the National Airspace Systems“, გვ. 12, 2012.

²⁵ D. Hodgkinson, R. Johnston, „Aviation Law and Drones – Unmanned Aircraft and the Future of Aviation“, „Routledge“, გვ. 4, 2018.

²⁶ G. K. James, „Unmanned Aerial Vehicles and Special Operations: Future Directions“ (Postgraduate Thesis, Monterey California Naval Postgraduate School) გვ.5, 2000.

²⁷ The First Air Raid Happened When Austria Dropped Bombs on Venice from Pilotless Hot-Air Balloons (1849), <http://www.findingdulcinea.com/news/on-this-day/July-August-08/On-this-Day--Austria-Rains-Balloon-Bombs-on-Venice.html> [უ.გ. 08.10.2021].

²⁸ The History of Drone Warfare, <https://www.thoughtco.com/history-of-drones-4108018>, [უ.გ. 08.10.2021].

²⁹ იხ. სქოლიო 3, გვ.6.

რომელიც დევნის დედოფალ ფუტკარს, DH82B-იც გამიზნული იყო სწორედ საბრძოლო თვითმფრინავების დევნისათვის.³⁰

პირველი მასიურად წარმოებული უპილოტო საფრენი აპარატი იყო OQ-2, რომელიც გამოიყენებოდა მეორე მსოფლიო ომის დროს OQ-3– თან ერთად.³¹ Vergeltungswaffe 1 (V1) იყო გერმანული უპილოტო საფრენი აპარატი მეორე მსოფლიო ომის დროს, რომელიც მიზნად ისახავდა ჩამოვარდნას გარკვეული დროის შემდეგ.³² MQM-57 Falconer იყო პირველი უპილოტო საფრენი აპარატი, რომელიც გამოიყენეს საჰაერო სივრცის შემოწმებისთვის.³³ რაიან ფაიერბის დრონები გამოიყენეს ვიეტნამის ომისა და ერაყის შეჭრის დროს. MQ-1 გამოიყენეს ავღანეთში, პაკისტანში, ზოსნიაში, სირიასა და სომალში. მძიმე და მძლავრი ვერსია MQ-9 გამოიყენეს ერაყში 2007 წელს და ის კვლავ გამოიყენება ავღანეთში.³⁴

რადგანაც დრონები ისტორიულად ძირითადად სამხედრო მიზნებისთვის გამოიყენებოდა, ძირითადად ისინი სამხედრო მოქმედებებთან იყო ასოცირებული.³⁵ თუმცა, ეს თვალსაზრისი შეიცვალა და მათი სამოქალაქო გამოყენების ტენდენცია გაიზარდა 1990-იან წლებში, როდესაც NASA– მ შექმნა მზის ენერჯიაზე მომუშავე ჰელიოსი (Helios) და პათფაინდერი (Pathfinder).³⁶ ამავე პერიოდში, იაპონიამ ფართოდ გამოიყენა უპილოტო საფრენი აპარატები სასუქების და პესტიციდების მოსავლისათვის შესასხურებლად.³⁷ უპილოტო საფრენი აპარატები გამოიყენებოდა ქარიშხალი ნოელის შესასწავლად.³⁸ ჩინეთში დაფუძნებული იანგ ინოვეიშენის მიერ პანტომის (Phantom) წარდგენა ითვლება თანამედროვე სამომხმარებლო დრონების წინამორბედად, მათ შორის მაღალი ხარისხის GoPro 4 კამერა.³⁹ 2013 წელს BBC– მ გამოიყენა ჰექსაკოპტერი რათა განეხორციელებინა თავისი პირველი დრონის საშუალებით წარმოებული გადაცემა. ⁴⁰დრონების პოპულარობა და გამოყენება იზრდება დიდი სისწრაფით და მიიჩნევა რომ 2021 წლის ბოლოსთვის მარტო აშშ-ში 7 მილიონი დრონის რეალიზაცია მოხდება.⁴¹

³⁰ A. Masutti, F. Tomasello, International regulation of non-military drones, Edward Publishing Limited, გვ. 4, 2018.
³¹ B. A Whitmore, Evolution of Unmanned Aerial Warfare: A Historical Look at remote Airpower – A Case Study Innovation, A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree, გვ.16, 2016.
³² B. I. Scott, “Overview “in B. I. Scott (ed.), “The Law of Unmanned Aircraft Systems: An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International Law “ , “Wolters Kluwer “, გვ. 4, 2016.
³³ H. Gonzalez-Jorge, J. Martinez-Sanchez, M. Bueno, P. Arias, “Unmanned Aerial Systems for Civil Applications: A Review, MDPI “, გვ.1, 2017.
³⁴ იხ. სქოლიო 3, გვ.8.
³⁵ B. Custers, “Drones Here, There and Everywhere: Introduction and Overview” B. Custers (ed.), ”The Future of Drone Use: Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives”, გვ. 11, 2016.
³⁶NASA Armstrong Fact Sheet: Helios Prototype <https://www.nasa.gov/centers/armstrong/news/FactSheets/FS-068-DFRC.html> [უ.გ 08.10.2021].
³⁷Japanese firm to use drone to force overtime staff to go home, <https://www.thenational.ae/business/japan-uavs-take-the-back-breaking-labour-out-of-farming> 1.221693 [უ.გ 08.10.2021].
³⁸ NASA and NOAA Fly Unmanned Aircraft into Hurricane Noel <https://www.nasa.gov/centers/wallops/news/story105.html>, [უ.გ 08.10.2021].
³⁹ First Click: I, for one, welcome our Chinese drone overlords <https://www.theverge.com/2016/1/20/10796844/Drones-rise-chinese-innovation> [უ.გ. 08.10.2021].
⁴⁰ BBC: A bird’s eye view of breaking news <https://www.cbinsights.com/research/report/corporations-drone-technology/#bbc> [უ.გ. 08.10.2021].
⁴¹ Euro vision: unravelling the new pan-European drone regulations <https://www.airport-technology.com/features/new-eu-drone-rules/> [უ.გ. 08.10.2021].

1.3. ტერმინოლოგია და მათ შორის სხვაობა

არსებობს სხვადასხვა ტერმინი, რომელიც გამოიყენება დრონებთან მიმართებით მაგრამ თითოეულს აქვს თავისი თავისებურებები და მათ შორის დემარკაცია ძალზე მნიშვნელოვანია იმისათვის, რომ გავიგოთ დრონების ხასიათი და საექსპლუატაციო მახასიათებლები და ამასთან გამოვიყენოთ ზუსტი რეგულაციები. დრონები ფართოდ გამოიყენება მედიაში და კარგად არის ცნობილი ფართო საზოგადოებაშიც. ეს არის ასევე მიზეზი იმისა, რომ ტერმინი "დრონი" გამოყენებული იქნება ამ სტატიაშიც, იმ ნაწილების გამოკლებით, სადაც საჭირო იქნება კონკრეტული ტიპის უპილოტო საფრენი აპარატის კონკრეტულად დასახელება ან რეგულაციების მითითება, რომლებიც კონკრეტული ტიპის უპილოტო საფრენ აპარატს ეხება. ტერმინი დრონი თავდაპირველად გამოიყენებოდა სამხედრო ოპერაციებში, აღნიშნული მიდგომა შეიცვალა, თუმცა ამ ტერმინს კანონმდებლობაში არ ვხვდებით.

ფართოდ გამოიყენება ტერმინები, უპილოტო საჰაერო მოწყობილობა (UAV) და უპილოტო საჰაერო სისტემა (UAS). ევროკავშირის რეგულაციები 2019/947 და 2019/945 იყენებს ტერმინს - უპილოტო საფრენი სისტემა და ასევე იკავს თავის ბოლოდროინდელ დოკუმენტებში.

სხვა ტერმინებს შორის, რომელიც გამოიყენება ლიტერატურაში არის დისტანციურად პილოტირებული საჰაერო ხომალდის სისტემა (RPAS), რომელიც ითვალისწინებს უპილოტო საჰაერო სისტემებს, რომლებიც დისტანციურად კონტროლდება პილოტის მიერ. ეს ეხება მთელ სისტემას, რომელიც შეიძლება მოიცავდეს დისტანციურად მართულ დრონებს, ოპერატორს, საკომუნიკაციო და მონაცემთა კავშირებს, თანამგზავრებს, დისტანციურ საპილოტე სადგურებს, დამატებით პერსონალს, დამხმარე სისტემებს და ექსპლუატაციისათვის აუცილებელ ნებისმიერ სხვა მოწყობილობას. ეს ტერმინი ხაზს უსვამს პილოტის არსებობას, რაც ყოველთვის არ არის სავალდებულო, რადგან ზოგიერთი საჰაერო ხომალდი დაპროგრამებულია ავტონომიურად მუშაობისთვის. რეგულაცია 2019/947 განსაზღვრავს უპილოტო საფრენი სისტემა როგორც "უპილოტო საჰაერო ხომალდი და აღჭურვილობა მისი დისტანციური მართვისთვის".⁴² დრონის მახასიათებლიდან გამომდინარე, ასევე გამოიყენება ისეთი ტერმინები, როგორცაა უპილოტო საჰაერო ხომალდი და ავტონომიური საჰაერო ხომალდი, რომლებიც გულისხმობენ ავტონომიურად მართულ საჰაერო ხომალდებს ადამიანის ჩარევის გარეშე. ისინი არ საჭიროებენ პილოტის ჩარევას ან მოქმედებენ წინასწარ განსაზღვრული გზით; სამაგიეროდ ისინი მოქმედებენ პრაგმატული გზით გადაწყვეტილების მისაღებად გარემოს გამოყენებით.⁴³ მათ ასევე მოიხსენიებენ როგორც უპილოტო თვითმფრინავებს.⁴⁴

⁴² იხ. სქოლიო 8.

⁴³ ICAO, Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS), Doc 10019 AN/507, at Definitions.

⁴⁴ იხ. სქოლიო 4, მუხლი 2(1).

2. დრონების ექსპლუატაცია, პირადი სივრცის ხელშეუხებლობის უფლებისა და პერსონალურ მონაცემთა დაცვის საკითხები

2.1. პირადი სივრცის ხელშეუხებლობის კონცეფცია და მისი შეზღუდვები

დრონების დანიშნულებასთან დაკავშირებით სულ უფრო იზრდება საზოგადოების ეჭვები. გამოყენების მიზანი ხშირად მოიცავს ვიდეო გადაღებას, სურათების გადაღებას, პერსონალური მონაცემების შეგროვებას და დამუშავებას, ბიომეტრიული მონაცემების დამუშავებას, GPS სისტემებს, რომლებიც ამუშავებენ ადამიანების ადგილსამყოფელს, თვალყურს ადევნებენ მათ და ა.შ. ამიტომ, თვითმფრინავების მუშაობამ შეიძლება სერიოზული საფრთხე შეუქმნას პირადი სივრცის ხელშეუხებლობის უფლების დაცვას.⁴⁵

სამუელ დ. უორენმა და ლუი დ. ბრანდისმა შეიმუშავეს პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის პირველი კონცეფცია და განმარტეს ის, როგორც "მარტო დარჩენის უფლება". საუკუნეზე მეტია, აღიარებულია, რომ განვითარებადი ტექნოლოგიები საფრთხეს შეუქმნის პირადი სივრცის ხელშეუხებლობას.⁴⁶ მარტო დარჩენის უფლება მოგვიანებით იქნა აღიარებული 1948 წლის 10 დეკემბერის ადამიანის უფლებათა საყოველთაო დეკლარაციის მე-12 მუხლით, რომელშიც ნათქვამია, რომ „არავინ შეიძლება დაექვემდებაროს პირად და ოჯახურ ცხოვრებაში, მის საცხოვრებელსა და მიმოწერაში თვითნებურ ჩარევას, ისევე როგორც მისი პატივისა და რეპუტაციის ხელყოფას. ყველას აქვს უფლება დაცული იყოს კანონის მიერ ასეთი ჩარევისა ხელყოფისაგან.“⁴⁷

მოგვიანებით, ადამიანის უფლებათა ევროპული კონვენციის მე -8 მუხლმა ასევე აღიარა პირადი და ოჯახური ცხოვრების დაცულობის უფლება. პირადი და ოჯახური ცხოვრების პატივისცემის უფლება ასევე აღიარებულია ევროკავშირის ქარტიით ძირითადი უფლებების შესახებ მე-7 მუხლით. თუმცა, პირადი ცხოვრების პატივისცემის უფლება არ არის აბსოლუტური უფლება, რადგან გადახვევები ნებადართულია შეზღუდულ გარემოებებში, მათ შორის ეროვნული უსაფრთხოების, საზოგადოებრივი უსაფრთხოების ან ჯანმრთელობის დაცვის ინტერესების გამო.⁴⁸ 1981 წლის 28 იანვრის პერსონალური მონაცემების ავტომატური დამუშავებისას ფიზიკური პირების დაცვის შესახებ კონვენცია (კონფიდენციალურობის კონვენცია), „აღიარებს, რომ აუცილებელია კონფიდენციალურობისა და ხალხთა შორის ინფორმაციის თავისუფალი ნაკადის ფუნდამენტური ღირებულებების შეჯერება“, მე-9 მუხლის თანახმად, შესაძლებელია მოხდეს გადახრები „ა) სახელმწიფოებრივი უსაფრთხოების, საზოგადოებრივი წესრიგის, სახელმწიფოს მონეტარული ინტერესების ან სისხლისსამართლებრივ დანაშაულებებთან ბრძოლის ინტერესების დაცვის მიზნით; (ბ) ინფორმაციის ობიექტებისა და სხვათა უფლებათა და თავისუფლებათა დაცვის მიზნით.“⁴⁹

⁴⁵ DG for Internal Policies – Policy Department Citizen’s Rights and Constitutional Affairs, „Privacy and Data Protection implications of the civil use of drones“, გვ. 23, 2015.

⁴⁶ S. D. Warren and L. D. Brandeis, „The right to privacy“, „Harvard Law Review“, 4 (5), გვ.220, 1890.

⁴⁷ მუხლი მე-12, ადამიანის უფლებათა საყოველთაო დეკლარაცია, ხელმოწერილი 1948 წლის 10 დეკემბერს, პარიზი, გენერალური ასამბლეის რეზოლუცია 217A.

⁴⁸ მუხლი მე-8 (2), ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის კონვენცია, ხელმოწერილი რომში 1950 წლის 4 ნოემბერს.

⁴⁹ მუხლი მე-9, კონვენცია პერსონალური მონაცემების ავტომატურ დამუშავებასთან დაკავშირებით პირთა დაცვის შესახებ, ხელმოწერილი სტრასბურგში 1981 წლის 28 იანვარს.

პირადი და ოჯახური ცხოვრების, პირადი სივრცისა და კომუნიკაციის ხელშეუხებლობის უფლებები დაცულია საქართველოს კონსტიტუციის მე-15 მუხლით, რომლის მეორე ნაწილი ითვალისწინებს იმ შემთხვევებს, როდესაც ამ უფლებათა შეზღუდვა ლეგიტიმურია, კერძოდ, „დემოკრატიულ საზოგადოებაში აუცილებელი სახელმწიფო ან საზოგადოებრივი უსაფრთხოების უზრუნველყოფის ან სხვათა უფლებების დაცვის მიზნით, სასამართლოს გადაწყვეტილებით ან მის გარეშე, კანონით გათვალისწინებული გადაუდებელი აუცილებლობისას. გადაუდებელი აუცილებლობისას უფლების შეზღუდვის შესახებ არაუგვიანეს 24 საათისა უნდა ეცნობოს სასამართლოს, რომელიც შეზღუდვის კანონიერებას ადასტურებს მიმართვიდან არაუგვიანეს 24 საათისა“.⁵⁰ საქართველო ასევე მხარეა ზემოთ ჩამოთვლილ ინსტრუმენტთა უმრავლესობის, რომლებიც ემსახურება პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის დაცვას.

ადამიანის უფლებათა ევროპული სასამართლოს (შემდეგში ECHR) წინააღმდეგობის მიუხედავად განემარტა პირადი სივრცის ხელშეუხებლობა, რათა თავიდან აეცილებინა მისი გამოყენების შეზღუდვა პირადი ცხოვრების ხელშეუხებლობის უფლების შესაძლო დარღვევის გამო, ლიტერატურაში კვლავ გამოვლენილია პირადი ცხოვრების ხელშეუხებლობის კონცეფციის განმარტების ოთხი კომპონენტი - სხეულის ხელშეუხებლობა, პირადი ქცევის ხელშეუხებლობა, მათ შორის პირადი ცხოვრების ხელშეუხებლობის უფლების გონივრული მოლოდინიც კი საზოგადოებრივი ადგილები, პირადი კომუნიკაციის კონფიდენციალურობა და მონაცემთა დაცვა.⁵¹

საქმეში ფონ ჰანოვერი გერმანიის წინააღმდეგ,⁵² ადამიანის უფლებათა ევროპულმა სასამართლომ გაიმეორა, რომ პირადი ცხოვრების პატივისცემის უფლება ვრცელდება პიროვნების იდენტობის დაცვაზე, მათ შორის მათი ფოტოსურათზე და, შესაბამისად, პირს აქვს უფლება გააკონტროლოს მისი გამოყენება. სასამართლომ ხაზი გაუსვა, რომ პირი შეიძლება დაეყრდნოს პირადი ცხოვრების დაცვისა და პატივისცემის "ლეგიტიმურ მოლოდინს", ისეთი გარემოებების გათვალისწინებით, როგორცაა მათი სახელგანთქმულობა და ადგილი, სადაც ფოტოსურათია გადაღებული.⁵³

ადამიანის უფლებათა ევროპულმა სასამართლომ უზუნი გერმანიის წინააღმდეგ ასევე აღნიშნა, რომ „GPS მეთვალყურეობა თავისი არსით განსხვავდება ვიზუალური ან აკუსტიკური მეთვალყურეობის სხვა მეთოდებისაგან, რომლებიც, როგორც წესი, უფრო მგრძობიარეა პიროვნების პატივისცემის უფლების ხელყოფის თვალსაზრისით. ისინი უფრო მეტ ინფორმაციას ავლენენ ადამიანის ქცევის, მოსაზრებების ან განცდების შესახებ“.⁵⁴

ევროკავშირის კომისია ჩამოთვლის პირადი სფეროს დაცვის შესაძლო დარღვევის გზებს, როგორცაა ე.წ. „გაცივების ეფექტი“ (ინდივიდები აკონტროლებენ თავიანთ ქცევას), გამოხატვის თავისუფლება, შიშის გამო აქტივობებში მონაწილეობა,⁵⁵ მონაცემთა დამუშავების ობიექტის დეკუმანიზაცია მათზე მგრძობიარე მონაცემების შეგროვებით, უკანასკნელის მონაწილეობის უფლების გარეშე.⁵⁶ ვოაიერიზმი ნიშნავს პირის თვალთვალს, როდესაც ის

⁵⁰ საქართველოს 1995 წლის კონსტიტუცია, მუხლი 15.

⁵¹ იხ. სქოლიო 15, გვ. 216.

⁵² Von Hannover v. Germany, 40660/08. 2012. ECHR, para 95-96 (7 Feb. 2012).

⁵³ იხ. სქოლიო 52, პარაგრაფი 51.

⁵⁴ Uzun v. Germany, 35623/05. 2010. ECHR, para 52 (2 Dec. 2010).

⁵⁵ Two sides of the same coin – the right to privacy and freedom of expression [უ.გ 08.10.2021].

⁵⁶ იხ. სქოლიო 15, გვ. 211.

დაკავებულია პირად საქმიანობით,⁵⁷ გასაიდუმლოებული მეთვალყურეობა (მოწყობილობის ან სხვა მექანიზმის გამოყენება მონაცემთა დაგროვების მიზნით)⁵⁸ სხეულის კონფიდენციალურობის დარღვევა და ადგილმდებარეობის, სივრცის კონფიდენციალურობის ან შეკრების უფლების დარღვევა.⁵⁹

უპილოტო თვითმფრინავების შესაძლებლობებისა და მათი უწყვეტი ტექნოლოგიური წინსვლის გათვალისწინებით, პირადი სფეროს დაცვის უფლების ფართო სპექტრი, მათ შორის ყველა სასამართლო პრაქტიკა, დაკავშირებული სფეროებში, ასევე კონფიდენციალურობის უფლების შესაძლო შეზღუდვები.

2.2. რამდენად არეგულირებს დრონების ექსპლუატაციის მომწესრიგებელი ნორმები პირადი სფეროს დაცვის საკითხებს?

ევროკავშირის რამდენიმე მარეგულირებელი ინსტრუმენტი ეხება პირადი სფეროს ხელშეუხებლობას. ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის კონვენციის მე-8 მუხლი და ევროკავშირის ფუნდამენტური უფლებების ქარტიის მე-7 მუხლი აღნიშნული საკითხის შემდგომი რეგულირების საფუძველია. ისინი ბუნებით ზოგადია და არ იძლევა სახელმძღვანელო წესს, თუ როგორ უნდა განხორციელდეს პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის უფლების დაცვის საკმარისი დონის უზრუნველყოფა. თუმცა, ისინი მიუთითებენ, რომ ეს უფლება არ არის აბსოლუტური და შეიძლება იყოს შემთხვევები, როდესაც მათი შეზღუდვა ლეგიტიმურია.⁶⁰

არ არსებობს კონკრეტული ინსტრუმენტი, რომელიც არეგულირებს პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის უფლებას დრონების ექსპლუატაციის კუთხით; თუმცა, რეგულაცია 2019/947 და რეგულაცია 2019/945 გარკვეულწილად ეხება პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის დარღვევის რისკებს. რეგულაცია 2019/947 მე-14 დეკლარაციულ ნაწილში ნათქვამია, რომ დრონების ოპერატორმა, რომლის საქმიანობამ შეიძლება საფრთხე შეუქმნას პირადი სფეროს ხელშეუხებლობას, პერსონალურ მონაცემთა დაცვას, უსაფრთხოებას და გარემოს, უნდა დაარეგისტრიროს თავისი დრონი. მე-18 ნაწილი ასევე ითვალისწინებს წევრი სახელმწიფოების შესაძლებლობას დამატებით დაარეგულირონ დრონების ექსპლუატაცია პირადი სფეროს ხელშეუხებლობისა და პერსონალური მონაცემების დასაცავად. რეგულაცია ასევე ითვალისწინებს დრონების ოპერატორების ვალდებულებას ადეკვატურად იყვნენ ინფორმირებული ევროკავშირის და ეროვნული წესების შესახებ, რომლებიც ეხება უსაფრთხოებას, პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის დაცვის, მონაცემთა დაცვას და სხვა

⁵⁷ A. McKenna, The Public Acceptance Challenge and Its Implications for the Developing Civil Drone Industry, in (ed.) B. Custers, The Future of Drone Use, Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspective, გვ. 366, 2016.

⁵⁸ Opinion of the European Data Protection Supervisor on the amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the establishment of 'EURODAC' for the comparison of fingerprints for the effective application of Regulation, გვ.7.

⁵⁹ European Commission, Study on privacy, data protection and ethical risks in civil Remotely Piloted Aircraft Systems operations – Summary for Industry, გვ.7, 2014.

⁶⁰ From Retailers To Insurance Providers, Here Are 21 Corps Using Drone Tech Today, <https://www.cbinsights.com/research/report/corporations-drone-technology/#bbc> [უ.გ. 08.10.2021].

შესაბამისი საკითხების თაობაზე.⁶¹ რეგულაცია 2019/945 მიუთითებს 2018/1139⁶² რეგულაციის 55 -ე მუხლზე, ამ უკანასკნელში მითითებულია მისი დანართი 9,⁶³ რომელიც ადგენს მოთხოვნებს დრონების დიზაინის, წარმოების, შენარჩუნებისა და ექსპლუატაციისათვის და ითვალისწინებს თითქმის იმავე ნარატივს, როგორც რეგულაცია 2019/947, რომ ოპერატორმა და დისტანციურმა მფრინავმა უნდა იცოდეს მოქმედი კავშირისა და ეროვნული წესების შესახებ, რომელიც დაკავშირებულია რიგ საკითხებთან, მათ შორის პირადი სფეროს ხელშეუხებლობასთან და მონაცემთა დაცვასთან.⁶⁴ აღნიშნული ზრდის მწარმოებლის პასუხისმგებლობას, რომ დრონების შექმნისას გაითვალისწინოს ისეთი მახასიათებლები და ფუნქციონირება რომელიც წინააღმდეგობაში არ იქნება პირადი სფეროს ხელშეუხებლობასთან და მონაცემთა დაცვის პრინციპებთან. ყველა მითითება პირადი სფეროს ხელშეუხებლობასა და მონაცემთა დაცვაზე ადგენს რეგისტრაციის და დრონების ექსპლუატანტების ვალდებულებას მათი საქმიანობა განახორციელონ მოქმედი ევროკავშირისა და ეროვნული წესების შესაბამისად, შესაბამისად, იმის დასადგენად თუ როგორ უნდა განახორციელოს დრონის ექსპლუატანტმა საქმიანობა ისე რომ თავიდან აირიდოს პირადი სივრცის ხელშეუხებლობისა და მონაცემთა დაცვის უფლებების შესაძლო დარღვევა - შესაბამისი კანონმდებლობა უნდა იქნეს გამოყენებული.

საქართველოსა და ევროკავშირისა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ შეთანხმების თანახმად საქართველოს ნაკისრი აქვს მიიღოს შესაბამისი ზომები ეროვნული კანონმდებლობის ევროკავშირის კანონმდებლობასთან დაახლოების მიზნით.⁶⁵ სწორედ ამ მიზნით, საქართველოში უკვე იმპლემენტირებულია რეგულაცია 2019/947 და რეგულაცია 2019/945 საქართველოს სამოქალაქო ავიაციის დირექტორის 2020 წლის 25 სექტემბრის ბრძანება 156 სახით. შესაბამისად, პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის უფლების პოტენციური დარღვევის მიმართ დრონების ექსპლუატაციის შედეგად გვაქვს ზუსტად ისეთივე ვითარება, როგორც ევროკავშირის ტერიტორიაზე და უნდა ვიხელმძღვანელოთ ადამიანის უფლებათა დაცვის იმ ინსტრუმენტებით, რომლებიც ითვალისწინებს პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის უფლების დაცვას.

პერსონალური მონაცემების ავტომატური დამუშავების შესახებ პირთა დაცვის კონვენცია ასევე აღიარებს პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის უფლების მნიშვნელობას და განსაკუთრებით არეგულირებს პერსონალური მონაცემების ავტომატურ დამუშავებას. კონვენცია ადგენს მოთხოვნებს ავტომატურად დამუშავებული მონაცემების მიმართ, რომ ეს მონაცემები მოპოვებული და დამუშავებული იყოს სამართლიანად და კანონიერად, შენახული იყოს განსაზღვრული და ლეგიტიმური მიზნებისთვის და არ იქნას გამოყენებული ამ მიზნებთან შეუთავსებელი დანიშნულებით, უკანასკნელი კრძალავს რასობრივი წარმოშობის,

⁶¹ იხ. სქოლიო 4, მუხლი 2 (17).

⁶² მუხლი 55-ე, ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2018 წლის 4 ივლისის რეგულაცია (ევროკავშირი) 2018/1139 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საერთო სფეროსა და ევროკავშირის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს შექმნის შესახებ და რომელმაც შეასწორა რეგლამენტი (EC) No2111/2005 ,(EC) 100 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 და დირექტივები 2014/30/EU და 2014/53/EU ევროპარლამენტისა და გააუქმა ევროსაბჭოს რეგულაციები (EC) 55552/2004 და (EC) 21216/2008 ევროპარლამენტისა და საბჭოს დებულება (EEC) No 3922/91.

⁶³ იხ. სქოლიო 56, დანართი 9.

⁶⁴ მუხლი მე-6, კონვენცია პერსონალური მონაცემების ავტომატურ დამუშავებასთან დაკავშირებით პირთა დაცვის შესახებ, ხელმოწერილი სტრასბურგში 1981 წლის 28 იანვარს.

⁶⁵ მუხლი 21(2), საქართველოსა და ევროკავშირისა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ შეთანხმება.

პოლიტიკური აზრის ან რელიგიური მონაცემების ავტომატურ დამუშავებას, ასევე რწმენის, ჯანმრთელობასა და სქესობრივ ცხოვრებასთან დაკავშირებით ინფორმაციის დამუშავებას.⁶⁶ ეს მოთხოვნა შეიძლება გავრცელებულ იქნას დრონების ექსპლუატაციაზე, რომელიც შეზღუდავს დრონების შესაძლებლობას მონაცემების ავტომატური დამუშავებაზე, რათა უკანასკნელმა არ გამოავლინოს ზემოაღნიშნული ტიპის ინფორმაცია პირთა შესახებ.

დირექტივა 2002/58 ასევე ეხება პირადი სფეროს ხელშეუხებლობადა და მის დაცვას ელექტრონული კომუნიკაციის სექტორში. დირექტივა აღიარებს ტექნოლოგიურ წინსვლას და მის გამოყენებას საზოგადოებრივ საკომუნიკაციო ქსელებში. იგი ადგენს მოთხოვნებს ელექტრონული კომუნიკაციების დამუშავებისათვის პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის, ტექნიკური სტანდარტიზაციისა და ტრაფიკის მონაცემების ჩათვლით.⁶⁷ უპილოტო საფრენი აპარატები, ფუნქციიდან გამომდინარე, შეიძლება გამოიყენებოდნენ სხვადასხვა მიზნებისთვის, ელექტრონული კომუნიკაციების სექტორში გამოყენების შემთხვევაში, ისინი დაექვემდებარებოდნენ 2002/58 დირექტივის მოთხოვნებს.

დასკვნა

დრონები გვთავაზობენ ახალ შესაძლებლობებს და გამოყენების მრავალფეროვნებას, რომლებიც სცილდება ჩვეულებრივ ავიაციას და იძლევა არსებული სერვისების უფრო ეფექტური და ეკოლოგიურად სუფთა შესრულების შესაძლებლობას. დრონები რევოლუციური მოწყობილობებია. ისინი უნდა იქნეს ინტეგრირებული არა სეგრეგირებულ საჰაერო სივრცეში და ამავდროულად, მოქალაქეთა შემფოთება, რომლებიც დაკავშირებულია პირადი სფეროს ხელშეუხებლობასთან და მონაცემთა დაცვასთან, ადეკვატურად უნდა იქნას გამკლავებული. დრონების პოტენციალი დანახულია, როგორც გლობალურად, ისე რეგიონალურად, მათ შორის ევროკავშირის მიერ. ევროკავშირი დრონების ინდუსტრიას განიხილავს, როგორც სამუშაო ადგილების შემქმნელს და როგორც ინსტრუმენტს ეკონომიკური განვითარებისათვის. ამიტომ, ის საკმაოდ მნიშვნელოვანი რესურსს უთმობს დრონების კვლევას და განვითარებას და თანამშრომლობის სხვადასხვა პლატფორმის შექმნაში. ევროკავშირმა მიიღო ახალი რეგულაცია 2019/947 და რეგულაცია 2019/945 აქამდე მიღებული გამოცდილებისა და ცოდნის საფუძველზე.

დრონის იურიდიული სტატუსის იდენტიფიცირება სასიცოცხლოდ მნიშვნელოვანია, რადგან ის განსაზღვრავს მოქმედი წესების მასივს. თვითმფრინავების იურიდიული დემარკაცია ისეთი მოწყობილობებისაგან, როგორცაა ავიამოდელებისაგან და სათამაშო საჰაერო ხომალდებისაგან, ასევე მნიშვნელოვანია, რადგან დრონები, ავიამოდელები და სათამაშო საჰაერო ხომალდები თითოეული დამოუკიდებლად რეგულირდება განსხვავებული რეგულაციებით. მოქმედი წესების დადგენისას, მხედველობაში უნდა იქნას მიღებული დრონების მახასიათებლები, როგორცაა გამოყენების ხასიათი, ზომა და ტექნიკური მახასიათებლები, რამდენადაც თითოეულ შემთხვევაში შედეგი განსხვავებული იქნება.

აუცილებელია მოქალაქეების ფუნდამენტური უფლებების პატივისცემის უზრუნველყოფა, როგორცაა პირადი ცხოვრების ხელშეუხებლობა და პირადი მონაცემების დაცვა. დრონების

⁶⁶ იხ. სქოლიო 64.

⁶⁷ ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 12 ივლისის დირექტივა 2002/58/EC 2002 წლის 12 ივლისის პერსონალური მონაცემების დამუშავებისა და ელექტრონული კომუნიკაციების სექტორში კონფიდენციალურობის დაცვის შესახებ.

ექსპლუატაციამ უკვე გამოიწვია მრავალი შეშფოთება, მათ შორის, პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის და მონაცემთა დაცვის დარღვევის სახით, რაც გამოწვეული იყო დრონების მიერ შესასრულებელი ფუნქციიდან. თუ საზოგადოების შიშებს საკადრისი პასუხი არ გაეცემა, ეს შეამცირებს საზოგადოების მხრიდან დრონების მიმღებლობას და, შესაბამისად, უარყოფითად იმოქმედებს დრონების ინდუსტრიის განვითარებაზე.

პირადი სფეროს ხელშეუხებლობისა და მონაცემთა დაცვის უფლებები არ არის აბსოლუტური და მათი შეზღუდვა შესაძლებელია შესაბამისი მიზნებისათვის; თუმცა, როდესაც ისინი შეზღუდულია, გამოყენებული ზომები უნდა იყოს მოქმედი რეგულაციების შესაბამისი და მისაღწევი მიზნის პროპორციული. პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის არსებული მარეგულირებელი ჩარჩო კონკრეტულად არ ეხება დრონების ექსპლუატაციას და მასთან დაკავშირებულ რისკებს; თუმცა, არსებული წესები მაინც შეიძლება გამოყენებულ იქნას დრონებთან დაკავშირებით და რეგულაცია 2019/947 დანაწესის თანახმად მათი გათვალისწინება სავალდებულოა. უფრო მეტიც, პირადი სფეროს ხელშეუხებლობის და მონაცემთა დაცვის რეგულაციების გამოყენება არ უნდა იყოს ძალიან შემოკლებული, რადგან ამან შეიძლება ხელი შეუშალოს ინდუსტრიის განვითარებას; სამაგიეროდ უნდა მოხდეს შემთხვევის ინდივიდუალური მიდგომა სწორი ბალანსის მისაღწევად. ყველა დაინტერესებული მხარე - სამოქალაქო ავიაციის ორგანოები, მწარმოებლები და დრონების ექსპლუატანტებმა - უნდა ითანამშრომლონ ინდუსტრიის დაცვისა და ზრდის საკმარისი დონის კუმულაციურად მისაღწევად.

ბიბლიოგრაფია

1. ვენის კონვენცია სახელმწიფოებო სამართლის შესახებ, 23 მაისი 1969 წ;
2. საქართველოსა და ევროკავშირისა და მის წევრ სახელმწიფოებს შორის ერთიანი საჰაერო სივრცის შესახებ შეთანხმება;
3. ადამიანის უფლებათა საყოველთაო დეკლარაცია, ხელმოწერილი 1948 წლის 10 დეკემბერს, პარიზი, გენერალური ასამბლეის რეზოლუცია 217A;
4. ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის კონვენცია, ხელმოწერილი რომში 1950 წლის 4 ნოემბერს;
5. კონვენცია პერსონალური მონაცემების ავტომატურ დამუშავებასთან დაკავშირებით პირთა დაცვის შესახებ, ხელმოწერილი სტრასბურგში 1981 წლის 28 იანვარს;
6. საერთაშორისო სამოქალაქო ავიაციის შესახებ კონვენცია ხელმოწერილი ჩიკაგოში 1944 წლის 7 დეკემბერს;
7. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2008 წლის 20 თებერვლის რეგულაცია (EC) 216/2008, სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საერთო წესებისა და ევროპული საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს შექმნის შესახებ და რომელმაც გააუქმა საბჭოს დირექტივა 91/670/ EEC, რეგულაცია 1592/2002 და დირექტივა 2004/36/EC;
8. კომისიის განმახორციელებელი რეგულაცია (EU) 2019/947 წლის 24 მაისი, უპილოტო თვითმფრინავების ექსპლუატაციის წესისა და პროცედურების შესახებ;
9. კომისიის დელეგირებული რეგულაცია (ევროკავშირი) 2019/945, 2019 წლის 12 მარტი, უპილოტო თვითმფრინავების სისტემებისა და უპილოტო თვითმფრინავების სისტემების მესამე ქვეყნის ოპერატორების შესახებ;
10. ოქმი, რომელმაც ცვლილებები შეიტანა ევროკომისიის საიმპლემენტაციო რეგულაცია 2019/947-ში უპილოტო საფრენი აპარატის ექსპლუატაციის წესებისა და პროცედურების შესახებ მე-3, მე-5, მე-7, მე-15, 34-ე, 37-ე, 41-ე და 42-ე მუხლებში და საბოლოო დებულებებში. საჰაერო ნავიგაციის რეგულაციასთან დაკავშირებით 1919 წლის 13 ოქტომბერი, ციტირებული როგორც 1929 წლის 15 ივნისის ოქმი, რომელიც ცვლის პარიზის 1919 წლის კონვენციას, ძალაში შევიდა 1933 წლის 17 მაისს;
11. ადამიანის უფლებათა საყოველთაო დეკლარაცია, ხელმოწერილი 1948 წლის 10 დეკემბერს, პარიზი, გენერალური ასამბლეის რეზოლუცია 217A;
12. ადამიანის უფლებათა და ძირითად თავისუფლებათა დაცვის კონვენცია, ხელმოწერილი რომში 1950 წლის 4 ნოემბერს;
13. კონვენცია პერსონალური მონაცემების ავტომატურ დამუშავებასთან დაკავშირებით პირთა დაცვის შესახებ, ხელმოწერილი სტრასბურგში 1981 წლის 28 იანვარს;
14. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2018 წლის 4 ივლისის რეგულაცია (ევროკავშირი) 2018/1139 სამოქალაქო ავიაციის სფეროში საერთო სფეროსა და ევროკავშირის საავიაციო უსაფრთხოების სააგენტოს შექმნის შესახებ და რომელმაც შეასწორა რეგლამენტი (EC) No2111/2005, (EC) 100 1008/2008, (EU) No 996/2010, (EU) No 376/2014 და დირექტივები 2014/30/EU და 2014/53/EU

ევროპარლამენტისა და გააუქმა ევროსაბჭოს რეგულაციები (EC) 5552/2004 და (EC) 21216/2008 ევროპარლამენტისა და საბჭოს დებულება (EEC) No 3922/91;

15. კონვენცია პერსონალური მონაცემების ავტომატურ დამუშავებასთან დაკავშირებით პირთა დაცვის შესახებ, ხელმოწერილი სტრასბურგში 1981 წლის 28 იანვარს;
16. ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2002 წლის 12 ივლისის დირექტივა 2002/58/EC 2002 წლის 12 ივლისი პერსონალური მონაცემების დამუშავებისა და ელექტრონული კომუნიკაციების სექტორში კონფიდენციალურობის დაცვის შესახებ;
17. 1995 წლის საქართველოს კონსტიტუცია;
18. Benjamyn. I. Scott, Andrea. Trimarchi, *Fundamentals of International Aviation Law and Policy*, Routledge, 2020;
19. Ludwig Weber, *The Chicago Convention*, in Paul Stephen Dempsey, Ram Jakhu (ed.), *Routledge Handbook of Public Aviation Law*, 2017;
20. Konstantinos Dalamagkidis et al., *On Integrating Unmanned Aircraft Systems into the National Airspace Systems*, 2012;
21. David Hodgkinson, Rebecca Johnston, *Aviation Law and Drones – Unmanned Aircraft and the Future of Aviation*, Routledge, 2018;
22. Gregory K. James, *Unmanned Aerial Vehicles and Special Operations: Future Directions* (Postgraduate Thesis, Monterey California Naval Postgraduate School) 2000;
23. Anna Masutti, Filippo. Tomasello, *International regulation of non-military drones*, Edward Publishing Limited, at 4, 2018;
24. Bishane A. Whitmore, *Evolution of Unmanned Aerial Warfare: A Historical Look at remote Airpower – A Case Study Innovation*, A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College in partial fulfillment of the requirements for the degree, 2016;
25. Benjamyn I. Scott, *The Law of Unmanned Aircraft Systems: An Introduction to the Current and Future Regulation under National, Regional and International Law*, Wolters Kluwer, 2016;
26. Bart Custers, *The Future of Drone Use: Opportunities and Threats from Ethical and Legal Perspectives*, 2016;
27. Higinio Gonzalez-Jorge, Joaquin Martinez-Sanchez, Martin Bueno, Pedor Arias, *Unmanned Aerial Systems for Civil Applications: A Review*, MDPI, 2017;
28. Samuel D. Warren, Louis D. Brandeis, *The right to privacy*, *Harvard Law Review*, 4 (5), 1890;
29. ICAO, *Unmanned Aircraft Systems (UAS)*, Cir 328 AN/190, 2011;
30. ICAO, *Global Air Traffic Management Operational Concept*, Doc 9854 AN/458, at 82, 2005;
31. ICAO, *Manual on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*, Doc 10019 AN/507, at Definitions;
32. DG for Internal Policies – Policy Department Citizen’s Rights and Constitutional Affairs, *Privacy and Data Protection implications of the civil use of drones*, at 23, 2015;

33. Riga Declaration on Remotely Piloted Aircraft (drones) “Framing the Future of Aviation”, Riga, 6 March, 2015;
34. Opinion of the European Data Protection Supervisor on the amended proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the establishment of 'EURODAC' for the comparison of fingerprints for the effective application of Regulation, at 7;
35. European Commission, Study on privacy, data protection and ethical risks in civil Remotely Piloted Aircraft Systems operations – Summary for Industry, 7, 2014;
36. Unmanned aircraft, https://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas_en. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 08.10.2021];
37. A set of easy-to-use rules for low-level airspace operations, <https://www.sesarju.eu/projects/corus>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
38. Putting U-space services to the test in operational scenarios, <https://www.sesarju.eu/projects/podium>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
39. The Secret History of World War II-Era Drones, <https://www.wired.com/2015/12/the-secret-history-of-world-war-ii-era-drones/>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
40. The First Air Raid Happened When Austria Dropped Bombs on Venice from Pilotless Hot-Air Balloons (1849), <http://www.findingdulcinea.com/news/on-this-day/July-August-08/On-this-Day--Austria-Rains-Balloon-Bombs-on-Venice.html>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
41. The History of Drone Warfare, <https://www.thoughtco.com/history-of-drones-4108018>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
42. NASA Armstrong Fact Sheet: Helios Prototype, <https://www.nasa.gov/centers/armstrong/news/FactSheets/FS-068-DFRC.html>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
43. Japanese firm to use drone to force overtime staff to go home, <https://www.thenational.ae/business/japan-uavs-take-the-back-breaking-labour-out-of-farming-1.221693>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
44. NASA and NOAA Fly Unmanned Aircraft into Hurricane Noel, <https://www.nasa.gov/centers/wallops/news/story105.html>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
45. First Click: I, for one, welcome our Chinese drone overlords <https://www.theverge.com/2016/1/20/10796844/Drones-rise-chinese-innovation>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
46. From Retailers to Insurance Providers, Here Are 21 Corps Using Drone Tech Today, <https://www.cbinsights.com/research/report/corporations-drone-technology/#bbc>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
47. Euro vision: unravelling the new pan-European drone regulations, <https://www.airport-technology.com/features/new-eu-drone-rules/>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];

48. Two sides of the same coin – the right to privacy and freedom of expression, <https://privacyinternational.org/blog/1111/two-sides-same-coin-right-privacy-and-freedom-expression>. [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
49. Judgment by European Court of Human Rights CASE: Von Hannover v. Germany, 40660/08 [2012] (7 Feb. 2012). [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021];
50. Judgment by European Court of Human Rights CASE: Uzun v. Germany, 35623/05 [2010] ECHR, (2 Dec. 2010). [უკანასკნელად გადამოწმდა: 11.10.2021].