



ADMINISTRATĪVO TIESĪBU APAKŠNOZARE

DRONA KĀ BEZPILOTA GAISA KUĢA LIDOJUMU TIESISKĀ REGULĒJUMA ATTĪSTĪBA LATVIJĀ

*Dr. iur., Bc. paed. Kitija Bite,
Baltijas Starptautiskās akadēmijas docente, Latvija*

Ievads

Pasaulē viss mainās; nav tādu lietu un parādību, kas būtu statistiski nemainīgas, pat ja mums šķiet, ka tās nemainās. Mainās daba, mainās valstis, mainās sabiedriskās un politiskās iekārtas, mainās cilvēki un tehnoloģijas. Atsevišķām pārmaiņām ir vajadzīgs juridisks regulējums.

Raksta tapšanas ideju lielā mērā ietekmēja Vidzemes augstskolā veiktais pētījums par Vidzemes reģiona darba tirgu¹. Līdzās citiem jautājumiem pētījumā sniegts ieskats profesijās, ar kurām nākotnē būs jāsastopas sabiedrībai. Viena no nākotnes profesijām ir arī *drona pilots*. Ar bezpilota gaisa kuģiem saistītie jautājumi kļūst aizvien aktuālāki. Dažādās interneta vietnēs var sastapties ar šāda veida informāciju – “drons ietriecas lidmašīnā”, “drons pielido tuvu pie gaisā esošas lidmašīnas”, “NATO militāro sanāksmi filmē drons”, “Krievijas armija notriec dronu”² u. c. Internetā atrodamas vairākas vietnes, kurās var iegādāties dronus plašā cenu amplitūdā, proti, no dažiem simtiem līdz vairākiem tūkstošiem *eiro*. Grūti prognozēt to izmantošanas sekas.

Juridiskā aspektā raugoties, Latvijā ir tiesiskais regulējums, kurš nosaka bezpilota gaisa kuģu lidojumu kārtību – Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un cita veida lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi: Ministru kabineta 22.11.2016. noteikumi Nr. 737³ (turpmāk Noteikumi Nr. 737), ar kuriem tika aizstāti tāda paša nosaukuma Ministru kabineta 15.08.2006. noteikumi Nr. 656⁴ (turpmāk – Noteikumi Nr. 656).

2006. gada noteikumi Nr. 656 bija pieņemti pirms 10 gadiem, un tie īsti neregulēja dronu lidojumus. Tas, ka dronu izmantošana uztrauc militārpersonas saistībā ar sabiedrības drošību, jau atspoguļojies Saeimas pieņemtajos grozījumos Aviācijas likumā⁵, ļaujot Nacionālajiem

Bruņotajiem spēkiem bezpilota gaisa kuģu militāru objektu tuvumā iznīcināt vai veikt piespiedu nosēdināšanu. Bezpilota gaisa kuģu piespiedu nosēdināšanas vai iznīcināšanas kārtību Ministru kabinetam bija jāizstrādā līdz 2016. gada 1. oktobrim⁶. 2016. gada 2. augustā Ministru kabineta sēdē tika izskatīts dokumenta projekts “Instrukcija par bezpilota gaisa kuģu vai tādu lidaparātu piespiedu nosēdināšanu vai iznīcināšanu, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi, un incidenta apstākļu noskaidrošanu”⁷. Par tālāko dokumenta virzību 2016. gada decembra otrajā pusē publiski pieejama informācija nav atrodamā.

Kontekstā ar Vidzemes augstskolas pētījumu pārdomas izraisa dronu izmantošanas (pilotēšanas) juridiskie aspekti: vai jebkurš varēs būt drona pilots, vai tā būs profesija tikai noteiktam personu lokam, kādas būs prasības, lai iegūtu drona pilota atļauju. Būtiski ir arī cilvēktiesību jautājumi, pilotējot dronu: vai tiks nodrošināta cilvēku personiskās dzīves neaizskaramība, vai iegūtie dati netiks izmantoti neparedzamiem mērķiem, vai valsts ar dronu lidojumu regulējuma palīdzību varēs labāk garantēt sabiedrības drošību un kārtību? Šie ir tikai daži jautājumi, kas varētu būt interesanti nākotnes sabiedrībai un juristiem.

Raksta **objekts** ir tiesiskās attiecības bezpilota gaisa kuģu lidojumu organizēšanas jomā; **priekšmets** – bezpilota gaisa kuģu tiesiskais regulējums. Raksta **mērķis** – analizējot tiesisko regulējumu bezpilota gaisa kuģu lidojumiem, identificēt dronu lidojumu tiesiskā regulējuma problēmas un ieteikt to risinājumus. Rakstā izmantotās **metodes**: vispārzinātniskās – aprakstošā, analītiskā, sintēzes, dogmatiskā, loģiski-konstruktīvā, indukcija un dedukcija; tiesību normu interpretācijas metodes – gramatiskā, sistēmiskā, teleoloģiskā.

Rakstā autore pētīs ar dronu pilotēšanu saistīto tiesisko regulējumu un mēģinās ieskicēt

profesijas – drona vadītājs – tiesisko regulējumu. Autore cer, ka raksts rosinās interesentu pārdomas un diskusiju saistībā ar sabiedrības drošību, cilvēktiesību ievērošanu un tehnoloģiju attīstību.

Tiesiskais regulējums bezpilota gaisa kuģiem

Cilvēkam kopš senas pagātnes ir bijis sapnis par lidošanu; atceramies kaut vai Ikaru no sengrieķu mītiem un Da Vinči izgudrojumus, kas apsteidza laiku. Tomēr publiski demonstrētie pirmie lidojumi notika 18. gs. beigās Parīzē ar brāļu Mongolfjē izgudroto siltā gaisa balonu. Latvijā 1804. gadā flāmu aeronauts Gaspars Etjēns Robertsons ar šādu gaisa balonu devās lidojumā no Rīgas uz Ropažiem⁸. Pieminēšanas vērts ir arī Herberta Cukura 1933. gada lidojums ar lidmašīnu no Rīgas uz Gambiju⁹. Kopš tā laika aviācijas nozare ir strauji attīstījusies. Paralēli pilotējamiem gaisa kuģiem tiek darbināti lidaparāti, kuru lidojumu cilvēks vada tikai daļēji.

Sākumā autore sniegs ieskatu **jēdzienu izpratnē**. Likums “Par aviāciju” nosaka, ka gaisa kuģis ir lidaparāts, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav mijiedarbība ar gaisu, kas reflektēts no zemes vai ūdens virsmas¹⁰. No normas gramatiskās interpretācijas saprotams, ka par gaisa kuģi tiek atzīts lidaparāts, kurš gaisā uzturas ne ar zemes vai ūdens virsmas radītu gaisu, bet dzinēju. Pie gaisa kuģiem tiek pieskaitītas lidmašīnas, ultravieglie gaisa kuģi (piemēram, helikopters, motodeltaplāns)¹¹, aerostati (gaisa baloni un dirižabļi)¹². Gaisa kuģi vada kapteinis jeb pilots, kurš ir atbildīgs par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību tā lidojuma laikā. No šī definējuma izriet, ka, ja lidaparātam nav kapteiņa jeb pilota, šādu gaisa kuģi sauc par bezpilota gaisa kuģi.

Būtiski ir izprast, ko Latvijā uzskata par bezpilota gaisa kuģi, tāpēc analizēsim šī jēdziena tiesiskā regulējuma vēsturisko attīstību. Noteikumi Nr. 656 “Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu lidojumi, kas nav kvalificējami kā gaisa kuģi” nesniedza definīciju, kas ir bezpilota gaisa kuģi un kas ir cita veida lidaparāti. No normas gramatiskās izpratnes varēja secināt, ka tie ir lidaparāti, kas nav kvalificējami kā gaisa kuģi, un tie bija iedalāmi divās daļās – bezpilota gaisa kuģi un cita veida lidaparāti. Noteikumu Nr. 656 pirmajā punktā šiem lidaparātiem tiek dots vienots saīsinājums – *bezpilota gaisa kuģi*, nesniedzot nekādas detalizētākus paskaidrojumus. No normas teleoloģijas un loģikas izrietēja, ka Ministru kabineta (turpmāk – MK) gribā ir bijusi noregulēt tos

lidojumus, kuri tiek veikti bez pilota klātbūtnes visiem lidaparātiem, kuri nav gaisa kuģi. Būtībā tas ir pareizi. Tomēr no Noteikumu Nr. 656 tālākas gramatiskās interpretācijas bija secināms, ka MK ir nosaucis tikai četrus bezpilota gaisa kuģus, neparedzot šo uzskaitījumu paplašināt; šie bezpilota gaisa kuģi ir bezpilota raķetes, radio vadāmie lidmodeļi, bezpilota brīvie gaisa baloni un atsaitē piestiprināti bezpilota gaisa baloni un gaisa pūķi.

Tātad vispār nebija atstāta interpretācijas iespēja Noteikumos Nr. 656 minētajiem “cita veida lidaparātiem”, jo sistēmiski normatīvais akts bija veidots no 5 nodaļām: vispārīgie noteikumi un atlikušās četras nodaļas katra savam augstāk uzskaitītam bezpilota gaisa kuģa veidam. Ja šāda paplašināta interpretācija varbūt nebija nepieciešama 2006. gadā, tad tā kļuva nepieciešama vēlākajos gados, pateicoties tehnoloģiju progresa radītajiem bezpilota gaisa kuģiem, kuru definējums nebija iekļauts tiesiskajā regulējumā.

Viens no lidaparātiem, kas iegūst aizvien lielāku popularitāti, ir drons. Vārda filoloģiskās izcelsmes pamatā ir angļu valodas lietvārds *drone* – trans, liekēdis. Bet tehniski drons tiek raksturots kā bezpilota lidaparāts jeb lidojošs robots. Dronu var tieši kontrolēt cilvēks, bet populārāka ir drona versija, izmantojot autonomu vadības sistēmu – datorprogrammu, kas sasaitīta ar GPS (ģeogrāfisko pozicionēšanas sistēmu)¹³. “Drona sistēma sastāv no zemes stacijas un paša lidaparāta ar tajā iebūvētu autopilotu, kurš vada tā lidojumu autonomā režīmā, un vadība no zemes nav nepieciešama. Operators ir vajadzīgs, tikai lai definētu maršrutu, bet lidmašīna visu izpildīs pati – tā stabili ieturēs kursu, augstumu un ātrumu, pretosies vējam, pretosies lietum” uzsvēris konstruktors Konstantīns Popiks¹⁴.

Lai risinātu šo nepilnību, Satiksmes ministrija bija izstrādājusi un Valsts sekretāru sanāksmē 2016. gada 10. martā tika izsludināts jauns Ministru kabineta noteikumu projekts “Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu lidojumi, kas nav kvalificējami kā gaisa kuģi” (turpmāk – Projekts). Šajā Projektā bezpilota gaisa kuģis tika definēts kā “*gaisa kuģis, kurā neatrodas cilvēks kā pilots un gaisa kuģa lidojuma vadību autonomi vai attālināti veic pilots uz zemes vai kādā transporta līdzeklī*”. Šī definējuma tvērumā gan ietilpa, gan neietilpa droni. Tas, ka Projekts paredzēja dronus kā šī regulējuma objektus, norādīja vārds “autonomi”; tomēr vārds “autonomi” ir saistīts ar visu teikumu kopumā – lidojuma vadību veic pilots uz zemes vai kādā transporta līdzeklī. No autore

iepriekš minētā dronu tehniskā apraksta ir secināms, ka drona vadība var būt gan ar tiešu vadību uz zemes, bet lielā mērā vadība tiek organizēta autonomi, izmantojot ieprogrammētu lidojuma maršrutu un veicamās darbības. Līdz ar to droniem pilots nav nepieciešams un nav svarīgi, vai tas atrodas uz zemes vai kādā transporta līdzeklī.

Šo Projektu Satiksmes ministrija atsauc¹⁵ un tika izstrādāts cits Ministru kabineta noteikumu projekts, kuru arī pieņēma kā Noteikumus Nr. 737. Pašlaik bezpilota gaisa kuģis tiek definēts kā *kuģis, kas ir izstrādāts tā, lai cilvēks, kurš lidojuma laikā rīkojas ar bezpilota gaisa kuģa lidojuma vadības ierīcēm [..], neatrastos gaisa kuģī, un kas tiek pilotēts no attālinātas bezpilota gaisa kuģa tālvadības vietas, un kas tiek izmantots atpūtai, sportam un ar bezpilota gaisa kuģi veicamiem speciāliem aviācijas darbiem*¹⁶. Lai arī definējums ir ticis precizēts, tomēr to pilnībā nevar attiecināt uz tiem bezpilota gaisa kuģiem, kuriem ir autonoma vadība (piemēram, droniem). Autore piedāvātu papildināt definīciju, uzsverot tieši autonomo vadības sistēmu vai ieprogrammētu lidojumu, kura norisei nav nepieciešams cilvēks. Šāds definējums būtu jāparedz Noteikumu Nr. 737 redakcijā, lai saturiski jēdziena tvērums iekļautu dronus.

Drona izmantošanas iespējas un problemātika

Dronu izmantošanas iespējas ir praktiski nie robežotas. Pārsvārā droni tiek asociēti ar militāro sfēru, bet tos lieliski var izmantot meklēšanā, glābšanā, novērošanā, satiksmes uzraudzībā un ugunsgrēkos. Tāpat dronus var izmantot grūti pieejamās vai cilvēka dzīvībai riskantās vietās – šah-tās, sabrukušās ēkās, caurulēs utt. Aprakstot drona tehniskās iespējas, konstruktors K. Popiks¹⁷ norāda, ka viņa konstruētais drons lido lielā augstumā (600 – 700 m) ar ātrumu 100 km/h un to grūti pamanīt no zemes, tas ir nedzirdams un to grūti notriekt; ja to aprīko ar attiecīgu optisko kameru, operators uz zemes saņem kvalitatīvu informāciju.

Drona tehniskās iespējas lieliski nodrošina tā izmantošanu militāriem mērķiem, attiecīgiem valsts dienestiem un arī komersantiem, kuru darbība saistīta ar precīzu attēlu vai informācijas iegūšanu. Tomēr, nonākot atklātā tirgū, dronus iespējams iegādāties arī privātpersonām, kurām tāpat nav nekādu šķēršļu izmantot dronu sniegtās iespējas. Aktualizējas jautājums par to, kā drona vadītājs izmantos iegūto informāciju, piemēram, fotogrāfijas? Dronus jau tagad Latvijā izmanto personas, kuras vēlas nogādāt ieslodzījuma vietās neatļautus priekšmetus. Autore secina, ka

dronu izmantošanai valsts funkciju īstenošanai nebūtu nepieciešamas kādas īpašas atļaujas, bet privātpersonu tiesības un pienākumi dronu izmantošanā būtu jāneregulē ar tiesību normām. Un valstij jāpatur kontroles tiesības, lai izvairītos no neparedzamām dronu izmantošanas sekām.

Līdz ar to tālākajā raksta daļā pētīsim dronu izmantošanas tiesisko regulējumu. Likums “Par aviāciju”¹⁸ nosaka bezpilota gaisa kuģu izmantošanu. Tas ir likuma 47. pants, kura sākotnējā redakcija bija šāda: “47. pants. Bezpilota gaisa kuģu lidojumi vai cita veida lidaparātu pārvietošanās. Bezpilota gaisa kuģim lidojumi vai cita veida lidaparātam, kas nav kvalificējams kā gaisa kuģis, pārvietošanās, ja tas nav pretrunā ar sabiedrības interesēm un neapdraud gaisa kuģu lidojumu drošību, Latvijas Republikas gaisa telpā jāveic kārtībā, kādu pēc saskaņošanas ar Latvijas Republikas Aizsardzības ministriju nosaka Civilās aviācijas administrācija” (autores izcēlums).

2005. gadā, reorganizējot Civilās aviācijas administrāciju, tās vietā tiek izveidota Civilās aviācijas aģentūra,¹⁹ līdz ar to grozot likuma 47. pantu pašreiz spēkā esošajā redakcijā: “47. pants. Bezpilota gaisa kuģu lidojumi vai cita veida lidaparātu pārvietošanās. Bezpilota gaisa kuģu lidojumus vai tādu cita veida lidaparātu pārvietošanos, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi, ja tas nav pretrunā ar sabiedrības interesēm un neapdraud gaisa kuģu lidojumu drošumu, Latvijas Republikas gaisa telpā veic Ministru kabineta noteiktajā kārtībā”. Šajā normā ir vērojama viena no tiesiskā regulējuma problēmām – ka neaizskaramās intereses, kuras valsts aizsargā, ir sabiedrības intereses un lidojumu drošība. Tomēr, attīstoties izpratnei un starptautiskajai tiesu praksei par cilvēktiesībām un sabiedrības drošību, aktuālas kļūst ne tikai sabiedrības drošības, bet arī indivīda intereses. Piemēram, Satversmes garantētās tiesības uz cilvēka godu un cieņu, tiesības uz privātās dzīves, mājokļa neaizskaramību, tiesības uz īpašumu, tiesības uz veselību un dzīvību²⁰. Likuma “Par aviāciju” 47. pants būtu jāpapildina ar valsts garantētajām cilvēka tiesībām.

Likuma 2005. gadā pieņemtā redakcija uzdeva Ministru kabinetam izstrādāt normatīvo regulējumu bezpilota gaisa kuģu lidojumu kārtībai. Tā 2006. gadā tika pieņemti Noteikumi Nr. 656. Diemžēl publiski nav pieejama likumprojekta anotācija, kurā varētu būt iekļauti skaidrojumi jēdzieniem *bezpilota gaisa kuģis* un *cita veida lidaparāts*. Šo jēdzienu neskaidrība un nenoteiktība rada sistēmiski un teleoloģiski neiespējamu

likuma "Par aviāciju" 2016. gada grozījumu piemērošanu.

Proti, Nacionālie bruņotie spēki izvirzīja problēmu, ka, neskatoties uz Noteikumu Nr. 656 esamību, saglabājas bezpilota gaisa kuģu radīto draudu iespēja militārajiem lidlaukiem un aviācijas poligoniem, kā arī pastāv iespēja dronu izmantot izlūkošanas darbībai, kas apdraud militāro objektu drošību un integritāti²¹. Saeima 2016. gada 9. jūnijā atbalstīja minētos grozījumus, likumu "Par aviāciju" papildinot ar 47.¹ pantu Bezpilota gaisa kuģu un cita veida lidaparātu lidojumu vai pārvietošanās piespiedu pārtraukšana: "Lai novērstu kaitējumu valsts aizsardzības interesēm, Nacionālo bruņoto spēku komandieris vai viņa pilnvarota persona var pieņemt lēmumu par bezpilota gaisa kuģu piespiedu nosēdināšanu vai iznīcināšanu vai tādu cita veida lidaparātu, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi, piespiedu nosēdināšanu vai iznīcināšanu, pielietojot šaujamo ierocius vai speciālos līdzekļus, ja attiecīgais lidojums veikts, pārkāpjot normatīvajos aktos noteikto lidojumu aizliegumu virs militārajiem objektiem vai to tuvumā, virs karakuģiem, kā arī gaisa telpas aizliegtajās zonās, īslaicīgi rezervētajās zonās un īslaicīgi norobežotajās zonās, kas izveidotas Nacionālo bruņoto spēku vajadzībām, vai radot pamatotus draudus personām, kuru apsardze tiek veikta saskaņā ar Nacionālo bruņoto spēku likuma 6.¹ panta otrās daļas 1., 2. un 3. punktu"²². Nosēdināšanas vai iznīcināšanas kārtība Ministru kabinetam bija jāizstrādā līdz 2016. gada 1. oktobrim. Kā jau autore norādīja, pagaidām šāds regulējums ir izstrādes procesā.

Grozījumus, kas teorētiski dod tiesības Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem veikt bezpilota gaisa kuģu piespiedu nosēdināšanu vai iznīcināšanu, nedod tiesības Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem nosēdināt vai iznīcināt tieši dronus. Jebkura norma ir jātulko kontekstā ar normas mērķi, bet likuma "Par aviāciju" mērķis ir regulēt pilotētos gaisa kuģus. Līdz ar to Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem deleģētā kompetence jāsaista ar regulējumu, kas noteikts Noteikumos Nr. 737. No autorei iepriekš veiktās analīzes ir saprotams, ka droni Noteikumu Nr. 737 var arī netikt iekļauti bezpilota gaisa kuģu jēdzieniskajā tvērumā. Līdz ar to pagaidām, neskatoties uz pieņemtajiem likuma grozījumiem un Noteikumiem Nr. 737 Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem nav tiesību ne nosēdināt, ne iznīcināt dronus. Nenoliedzami, droni var radīt 47¹. pantā paredzēto apdraudējumu, tāpēc būtu jāgroza Noteikumus Nr. 737, ietverot bezpilota

gaisa kuģa definējumā tādos kuģus, kurus vada autonoma vadības sistēma vai tie tiek vadīti ar datorprogrammas palīdzību.

Bezpilota gaisa kuģu lidojumu tiesiskā regulējuma problēmjaudājumi

Noteikumu Nr. 737 projekta anotācijā teikts, ka bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi [...], nozare strauji attīstās, par ko liecina arvien pieaugošais bezpilota gaisa kuģu lietotāju īpatsvars. Līdz ar to būtiski palielinās arī riski civilās aviācijas drošumam un drošībai, par ko liecina vairāki incidenti Latvijas Republikas gaisa telpā. Nepilnīgi regulēta un nesankcionēta bezpilota gaisa kuģu darbība saistāma arī ar riskiem un apdraudējumu cilvēka dzīvībai, veselībai, privātumam, mantai, lidojumu drošumam un drošībai, videi, sabiedrībai kopumā, kā arī valsts nozīmes infrastruktūras objektiem²³. No kā izriet valsts mērķis noregulēt bezpilota gaisa kuģu lidojumus un novērst ar tiem saistītos riskus dažāda veida apdraudējumiem. Autore pozitīvi vērtē Noteikumus Nr. 737, jo tajos ir noregulēta virkne jautājumu, kas nebija ietverti Noteikumos Nr. 656. Piemēram, tiek definēts, kas ir bezpilota gaisa kuģis, (lai arī šis regulējums ir nepilnīgs attiecībā uz droniem); kā risks tiek noteikts cilvēktiesību apdraudējums, ietverot Satversmē aizsargājamās cilvēktiesību apdraudējumu bezpilota gaisa kuģu lidojumos; stingrākas prasības bezpilota gaisa kuģa marķēšanai un līdz ar to arī atpazīšanai; tiek noteikta obligātā apdrošināšana bezpilota gaisa kuģiem, kas smagāki par 1,5 kg; izsmeļošāks un plašāks regulējums bezpilota gaisa kuģu lidojumu nosacījumiem, ietverot arī papildprasības lidojumu veikšanai, kādas bija noteiktas Noteikumos Nr. 656 attiecībā uz radiovadāmajiem lidmodeļiem, bezpilota raķetēm, atsaitē piestiprinātiem gaisa baloniem vai gaisa pūķiem; noteikts aizliegums vadīt bezpilota gaisa kuģus, atrodoties alkoholisko, narkotisko, psihotropo u. c. vielu ietekmē; alkohola koncentrācija asinīs nedrīkst pārsniegt 0,2 promiles u.c.

Tomēr, izpētot Noteikumus Nr. 737, autore norāda uz vairākām tiesiskā regulējuma nepilnībām bezpilota gaisa kuģu, t.sk., dronu, lidojumu organizēšanai.

1. Ja likums "Par aviāciju" nosaka, ka gaisa kuģi vada kapteinis jeb pilots, kurš ir atbildīgs par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību tā lidojuma laikā²⁴, pilotējamo gaisa kuģu reģistrāciju un tehnisko drošību uzrauga un kontrolē Civilās aviācijas aģentūra likumā "Par aviāciju" noteiktajā kārtībā²⁵, tad attiecībā par bezpilota gaisa kuģiem nav noregulēts, kas ir atbildīgs par bezpilota gaisa

kuģu tehnisko uzraudzību. Noteikumi Nr. 737 paredz, ka bezpilota gaisa kuģa lidojumi veicami tā, lai neapdraudētu cilvēku dzīvību, veselību, privātumu vai mantu, lidojumu drošumu un drošību, nenodarītu kaitējumu videi, kā arī neapdraudētu valsts aizsardzības un drošības intereses.²⁶ Skatot sistēmiski šo normu kopsakarībā ar Noteikumu Nr. 737 2. punktu: par bezpilota gaisa kuģa vadītāju ir uzskatāms cilvēks, kurš lidojuma laikā rīkojas ar bezpilota gaisa kuģa lidojuma vadības ierīcēm un neatrodas gaisa kuģī²⁷, ir jāsecina, ka bezpilota gaisa kuģa drošība ir attiecināma tikai uz lidojumā esošiem lidaparātiem, bet neuzliek nekādu iespēju to drošību kontrolēt pirms lidojuma. Tātad nav tiesiski noregulēta atbildība par lidaparāta tehnisko drošību pirms lidojuma.

2. Noteikumu Nr. 737 28. punkts, paredz bezpilota gaisa kuģa pilotam būt vizuāli identificējamam un pēc uzraugošo un tiesībsargājošo institūciju pieprasījuma tam ir jāuzrāda personu apliecinošs dokuments. Šī norma vispār nebūs attiecināma uz dronu pilotiem. Tāpat kā drona pilota identifikācija un iespējamā sodīšana par lidojuma nosacījumu pārkāpšanu (piemēram, Noteikumu Nr. 737 10. punktā noteikts, ka visi lidojumi tiek veikti tikai laika posmā starp saullēktu un saulrietu. Autonomi vadāmajam dronam nav nepieciešama tieša vizuāla saikne ar pilotu un nav nepieciešamības pēc apgaismojuma drona lidojuma nodrošināšanai). Šo problēmjautājumu autore izvērtēs rakstā vēlāk, analizējot iespēju reģistrēt visus bezpilota gaisa kuģus.

3. Noteikumu Nr. 737 54. punkts nosaka **visiem** bezpilota gaisa kuģu lidojumiem saņemt atļauju, ko izsniedz Civilās aviācijas aģentūra. Salīdzinājumā ar Satiksmes ministrijas iesniegto Projektu, autore pozitīvi vērtē, ka Noteikumos Nr. 737 vairs nav paredzēts bezpilota gaisa kuģu atļaujas saņemšanas nepieciešamība tiem subjektiem, kas nodrošina valsts pārvaldes funkcijas, piemēram, Ieslodzījuma vietu pārvalde, Valsts robezsardze, Valsts policija, Nacionālie Bruņotie spēki utt.

4. Attiecībā uz dronu īpašniekiem, valdītājiem un lietotājiem, ja tie vēlas veikt lidojumu, atļaujas saņemšana var sagādāt lieku administratīvo slogu – pašlaik iesniegums bezpilota gaisa kuģu izmantošanas atļaujas saņemšanai ir noteikts Noteikumu Nr. 737 6. pielikumā, un tas izvietots uz sešām A4 lapām neaizpildītā formātā. Autore pieļauj, ka daļa dronu īpašnieku, valdītāju un lietotāju nemaz nebūs informēta par atļaujas saņemšanu, un jo sarežģītāka būs kārtība atļaujas iegūšanai, jo mazāka būs vēlme “nodarboties ar birokrātiskām lietām”.

Piemēram, vai atļauju mēģinās iegūt drona īpašnieks, valdītājs vai lietotājs, ja vēlēšies nofotografēt/nofilmēt kāzu pasākumu? Piedevām, ja kāzu pasākums notiek apdzīvotā vietā vai pilsētā, šāda atļauja nemaz netiks izsniegta, jo tas būs pretrunā ar noteikumu 12. un 15. punktu. Bet vēlme iegūt pasākuma attēlu vai ierakstu var būt lielāka par tiesisko apziņu, un drons vienalga tiks palaists. Ja šādu dronu pamanīs kontrolējošās vai tiesībsargājošās iestādes, noteikt drona pilotu būs problemātiski, īpaši, ja drons nebūs aprīkots ar noteikto prasību marķēt bezpilota gaisa kuģi ar īpašnieka vārdu, deklarēto dzīvesvietas adresi un tālruņa numuru.

Autores norādītie problēmjautājumi varētu tikt risināmi, ja tiktu ieviesta obligāta bezpilota gaisa kuģu reģistrācija un pilotu/vadītāju apmācība, kuras rezultātā tiktu iegūta apliecība-atļauja. Reģistrācija atvieglotu arī atļaujas izsniegšanu. Tas būtu veicams, papildinot likumā “Par aviāciju” Civilās aviācijas aģentūras kompetenci ar pienākumu reģistrēt ne tikai gaisa kuģus, bet arī bezpilota gaisa kuģus. Tad gan vajadzētu papildināt Noteikumus Nr. 737, izsakot tos šādi “*Kārtība, kādā veicama bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu reģistrācija un lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi*”. Attiecīgi papildinot noteikumus ar nodaļu par bezpilota gaisa kuģu reģistrāciju.

Atgriežoties pie Vidzemes augstskolas pētījuma par nākotnes profesijām, pētnieki norāda, ka izzūdoša ir profesija – pilots, un tuvāko piecu gadu laikā varētu rasties nepieciešamība pēc drona vadītāja profesijas²⁸. Autore atbalsītu šādas profesijas iekļaušanu likumā “Par reglamentētajām profesijām un profesionālās kvalifikācijas atzīšanu”²⁹. Būtu nepieciešams IV nodaļas “Prasības izglītībai un profesionālajai kvalifikācijai reglamentētajās profesijās un reglamentētajās profesionālajās darbībās transporta jomā” 18. panta “Reglamentētās profesijas transporta jomā” 6. daļu papildināt ar 9. punktu “bezpilota gaisa kuģu vadītājs”.

Šādas jaunas profesijas iekļaušana normatīvajos aktos nodrošinātu nepieciešamo apmācību, lai persona iegūtu tiesības vadīt bezpilota gaisa kuģi, t. sk., dronu. Izglītības programmās noteikti būtu iekļaujami jautājumi par cilvēktiesību ievērošanu bezpilota gaisa kuģu vadīšanā (piemēram, personas tiesības uz datu aizsardzību un privātās dzīves neaizskaramību).

Bezpilota gaisa kuģu reģistrācija un vadītāju apmācība ļautu valstij kontrolēt bezpilota gaisa kuģu apriti un to personu loku, kuri tos vada. Loģiski būtu kā uzraugošo un kontrolējošo

institūciju noteikt Civilās aviācijas aģentūru. Un nākotnē tad iespējama kļūst vēl viena profesija – dronu satiksmes uzraugs.

Valsts drošības interesēs reģistrācija un apliecības iegūšana būtu atbalstāms pasākums, kas attaisnotu privātpersonai noteiktos pienākumus. Līdzīgas prasības pastāv arī attiecībā uz autotransportu³⁰ un ūdenstransportu³¹, šāds transportlīdzeklis ir jāreģistrē, un vadītāja apliecība tiek iegūta pēc apmācības.

Secinājumi un priekšlikumi

Autore izvirza šādus secinājumus un priekšlikumus:

- 1) ar Noteikumu Nr. 737 spēkā stāšanos tiek definēts kas ir bezpilota gaisa kuģis.
 - 2) Drons ir bezpilota gaisa kuģis, kurš vadāms gan ar tiešu kontaktu, gan autonomi, un to var izmantot gan militārajā, gan civilajā, gan komercdarbības jomā.
 - 3) Dronu izmantošanai valsts pārvaldes funkciju īstenošanā nav nepieciešams speciāls deleģējums, bet, ja dronus izmanto privātpersona, valstij ir jānosaka kārtība, kā bezpilota gaisa kuģi, t. sk., droni, reģistrējami un saņemama vadītāja apliecība.
 - 4) Likums "Par aviāciju" nosaka, ka bezpilota gaisa kuģu lidojumi pieļaujami, ja tie nav pretrunā ar sabiedrības interesēm un neapdraud gaisa kuģu lidojumu drošību. Tomēr šī norma neparedz virkni Satversmē garantētās cilvēktiesības (uz dzīvību, veselību, īpašumu, privāto dzīvi utt.).
- Priekšlikums.** Likumā "Par aviāciju" papildināt 47. pantu, izsakot to šādā redakcijā: "*Bezpilota gaisa kuģu lidojumus vai tādu cita veida lidaparātu pārvietošanos, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi, ja tas nav pretrunā ar sabiedrības interesēm, cilvēktiesībām un neapdraud gaisa kuģu lidojumu drošumu, Latvijas Republikas gaisa telpā veic Ministru kabineta noteiktajā kārtībā*".
- 5) Dronu kā bezpilota gaisa kuģu lidojumu kārtību regulē Noteikumi Nr. 737, kur, bezpilota gaisa kuģa jēdzieniskajā tvērumā nav iekļauti bezpilota gaisa kuģi, ja to vadība ir autonoma, vai izmantojot datorprogrammas.
 - 6) Ar grozījumiem likumā "Par aviāciju" Saeima piešķir deleģējumu Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem veikt piespiedu nosēdināšanu vai iznīcināšanu bezpilota gaisa kuģiem, ja tie apdraud valsts drošības intereses. Tomēr pagaidām Nacionālie bruņotie spēki nevar piespiedu nosēdināšanu vai iznīcināšanu attiecināt uz droniem, jo—Noteikumos Nr. 737

ietvertais bezpilota gaisa kuģu definējums nav pilnībā attiecināms uz droniem.

Priekšlikums. Lai risinātu 5. un 6. punktā minētās problēmas, autore ierosina grozīt Noteikumu Nr. 737 1. punktu, izsakot to šādā redakcijā: *Gaisa kuģis ir kuģis, kas ir izstrādāts tā, lai cilvēks, kurš lidojuma laikā rīkojas ar bezpilota gaisa kuģa lidojuma vadības ierīcēm [...], neatrastos gaisa kuģī, un kas tiek pilotēts no attālinātas bezpilota gaisa kuģa tālvadības vietas, vai tiek vadīts ar autonomu vadības sistēmu un/vai programmatūru, un kas tiek izmantots atpūtai, sportam un ar bezpilota gaisa kuģi veicamiem speciāliem aviācijas darbiem.* Tas ļautu attiecināt atsevišķas normas arī uz droniem, “.

7) Autore uzskata, ka ar Noteikumiem Nr. 737 privātpersonai ir uzlikts pārāk liels administratīvais slogs, piesakot bezpilota gaisa kuģu lidojumus. Tā sekas var būt privātpersonu nevēlēšanās vispār pieprasīt atļaujas šiem lidojumiem un neatļauta lidojumu veikšana. Lai to risinātu, būtu ieviešama visu bezpilota gaisa kuģu reģistrācija. Tas atvieglotu ne tikai atļaujas saņemšanu, bet arī nodrošinātu bezpilota gaisa kuģu aprites uzraudzību.

Priekšlikums. Lai tiktu ieviesta visu bezpilota gaisa kuģu reģistrācija, ir jāpaplašina Civilās aviācijas aģentūras kompetence, likuma "Par aviāciju" 6. panta otrās daļas 7. punktu izsakot šādā redakcijā: "*reģistrē civilās aviācijas gaisa kuģus un bezpilota gaisa kuģus Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu un bezpilota gaisa kuģu reģistrā*". Paralēli ir jāpapildina Noteikumu Nr. 737 nosaukums – *Kārtība, kādā veicama bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu reģistrācija un lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi.* Attiecīgi Projektā būtu jāiekļauj nodaļa par *Bezpilota gaisa kuģu reģistrāciju.*

8) Būtu lietderīgi noteikt pienākumu bezpilota gaisa kuģu vadītājiem (īpašniekiem, valdītājiem un turētājiem) pēc atbilstošas apmācības iegūt apliecību.

9) Ja nākotnē darba tirgū būs pieprasījums pēc profesijas – dronu pilots, tad būs nepieciešams grozīt likumu "Par reglamentētajām profesijām un profesionālās kvalifikācijas atzīšanu", 18. pantu papildinot ar jaunu profesiju – *bezpilota gaisa kuģu vadītājs.* Šāda profesija būtu saistīta ar atbilstošu apmācību un bezpilota gaisa kuģu vadītāja apliecības iegūšanu, analogiski kā autotransporta un ūdenstransporta līdzekļu vadītājiem.

Atsauces

- ¹ Valmierā un Vidzemes reģionā piedāvātās izglītības atbilstība uzņēmēju pieprasījumam un nodarbinātības prognozēm. Pieejams: http://www.valmiera.lv/images/userfiles/cits/Petijums_Darba_tirgus_01_02.pdf [skatīts 06.08.2016.]
- ² Piemēram: http://www.tvnet.lv/zinas/latvija/608620-nato_militaro_sanaksmi_riga_noveroja_ari_aizdomigs_drons [skatīts 16.08.2016.]
- ³ Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un cita veida lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi: Ministru kabineta 22.11.2016. noteikumi Nr. 737/Latvijas Vēstnesis Nr. 231, 28.11.2016.
- ⁴ Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un cita veida lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi: Ministru kabineta 15.08.2006. noteikumi Nr. 656/ Latvijas Vēstnesis Nr. 133, 22.08.2006.
- ⁵ Grozījumi likumā “Par aviāciju”: LV likums/ Latvijas Vēstnesis Nr. 123, 29.06.2016.
- ⁶ Likums “Par aviāciju”: LV likums/ Pārejas noteikumi 33. punkts. Latvijas Vēstnesis Nr. 123, 20.10.1994.
- ⁷ Instrukcijas projekts “Instrukcija par bezpilota gaisa kuģu vai tādu lidaparātu piespiedu nosēdināšanu vai iznīcināšanu, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi, un incidenta apstākļu noskaidrošanu”. Pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/lv/mk/tap/?pid=40394207&mode=mk&date=2016-08-02> [skatīts 06.11.2016.]
- ⁸ Gaisa balons. Pieejams: https://lv.wikipedia.org/wiki/Gaisa_balons [skatīts 21.07.2016.]
- ⁹ Metuzāls, S. Cukura odiseja. Pieejams: <http://www.diena.lv/dienas-zurnali/herberta-cukura-odiseja-14031296> [skatīts 21.07.2016.]
- ¹⁰ Likums “Par aviāciju”: LV likums/ Latvijas Vēstnesis Nr. 123, 20.10.1994. Likumā lietotie termini.
- ¹¹ Ultravieģlo gaisa kuģu lidojumu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 17.02.2009. noteikumi Nr. 145/ Latvijas Vēstnesis Nr. 29, 20.02.2009.
- ¹² Aerostatu lidojumu veikšanas kārtība: Ministru kabineta 15.09.2009. noteikumi Nr. 1050/ Latvijas Vēstnesis Nr. 149, 18.09.2009.
- ¹³ Informācija pieejama: <http://internetofthingsagenda.techtarget.com/definition/drone> [skatīts 17.08.2016.]
- ¹⁴ Tirāns, I. Bezpilota lidaparāti Latvijā// Militārais Apskats 2009. Nr. 2, 59. lpp.
- ¹⁵ Valsts sekretāru sanāksmes 15.09.2016. protokollēmums Nr. 25 “Noteikumu projekts “Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veidu lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi”. Pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/mk/vsssanaksmes/saraksts/protokols/?protokols=2016-09-15#25> [skatīts 03.10.2016.]
- ¹⁶ Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un cita veida lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi: Ministru kabineta 22.11.2016. noteikumi Nr. 737/2. punkts. Latvijas Vēstnesis Nr. 231, 28.11.2016.
- ¹⁷ Turpat, 60. lpp.
- ¹⁸ Likums “Par aviāciju”: LV likums/ Latvijas Vēstnesis Nr. 123, 20.10.1994., 47. pants.
- ¹⁹ Likumprojekta “Grozījumi likumā “Par aviāciju”” anotācija. Pieejams: http://www.saeima.lv/bi8/lasa?dd=LP1437_0 [skatīts 17.08.2016.]
- ²⁰ Latvijas Republikas Satversme: LV likums/ Latvijas Vēstnesis Nr. 43, 01.07.1993., 93., 95., 96., 105. un 111. pants.
- ²¹ Likumprojekta “Grozījumi likumā “Par aviāciju”” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Pieejams: <http://titania.saeima.lv/LIVS12/SaeimaLIVS12.nsf/0/2EA9A0037B14EB-D5C2257F5500348280?OpenDocument#b> [skatīts 16.08.2016.]
- ²² Likums “Grozījumi likumā “Par aviāciju””: LV likums/ Latvijas Vēstnesis Nr. 123, 29.06.2016.
- ²³ Ministru kabineta noteikumu projekta “Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un tādu cita veida lidaparātu lidojumi, kas nav kvalificējami kā gaisa kuģi” sākotnējās ietekmes novērtējuma ziņojums (anotācija). Pieejams: <http://tap.mk.gov.lv/> [skatīts 12.12.2016.]
- ²⁴ Likums “Par aviāciju”: LV likums/ Likumā lietotie termini. Latvijas Vēstnesis Nr. 123, 20.10.1994.
- ²⁵ Likums “Par aviāciju”: LV likums/6. pants. Latvijas Vēstnesis Nr. 123, 20.10.1994.

²⁶ Kārtība, kādā veicami bezpilota gaisa kuģu un cita veida lidaparātu lidojumi, kuri nav kvalificējami kā gaisa kuģi: Ministru kabineta 22.11.2016. noteikumi Nr. 737/4. punkts. Latvijas Vēstnesis Nr. 231, 28.11.2016.

²⁷ Turpat, 2. punkts.

²⁸ Valmierā un Vidzemes reģionā piedāvātās izglītības atbilstība uzņēmēju pieprasījumam un nodarbinātības prognozēm. 43., 56. lpp. Pieejams: http://www.valmiera.lv/images/userfiles/cits/Petijums_Darba_tirgus_01_02.pdf [skatīts 06.08.2016.]

²⁹ Likums "Par reglamentētajām profesijām un profesionālās kvalifikācijas atzīšanu": LV likums/Latvijas Vēstnesis Nr. 105, 06.07.2001.

³⁰ Transportlīdzekļu vadītāja tiesību iegūšanas un atjaunošanas kārtība un vadītāja apliecības izsniegšanas, apmaiņas, atjaunošanas un iznīcināšanas kārtība: Ministru kabineta 02.02.2010. noteikumi Nr. 103/Latvijas Vēstnesis Nr. 25, 12.02.2010.

³¹ Jūras kodekss: Latvijas Republikas likums/Latvijas Vēstnesis Nr. 91, 18.06.2003.

Abstract

In this article the author examines existing and seldom researched issues regarding the legal framework for regulating unmanned aircraft flights, focussing particularly on drone flights. The purpose of the article is to analyse the existing and draft legal framework for regulating unmanned aircraft flights, identifying issues pertaining to drone flight legal regulation and recommending solutions. The author analyses the notion of unmanned aircraft flights, the existing legal framework, draft legal framework and raises concerns regarding the future of drone flights.

Currently, there is no definition for unmanned aircraft and drones. The definition is included in the draft provisions; however, the author concludes that this definition can cause problems when trying to extend the rules for drones. For this reason, the author offers to clarify the definition for unmanned aircraft flights which is included in the draft framework. It is necessary to clarify the law "On Aviation" rules, including human rights as threatened interests of unmanned aircraft flights.

The author proposes introducing all unmanned aircraft registration and training of unmanned aircraft before obtaining a license. The author also proposes introducing a new profession in the future – drone pilot – for which it would be mandatory to earn a drone pilot license.

Аннотация

Автор в статье исследует актуальный и малоизученный вопрос правового регулирования полётов беспилотных воздушных судов, уделяя особое внимание регулированию полётов дронов. Цель статьи – проанализировав действующее и разрабатываемое в настоящее время в Латвии правовое регулирование полётов беспилотных воздушных судов, выявить проблемы правового регулирования полётов дронов и предложить пути их решения. Автором дан анализ понятий беспилотных воздушных судов и дрона, действующего в Латвии правового регулирования, а также разрабатываемого проекта правового регулирования осуществления полётов беспилотных воздушных судов и иного вида летательных аппаратов, не квалифицируемых как воздушные суда; выявлены проблемные вопросы, связанные с полётами дронов.

Автор указывает на отсутствие определений беспилотного воздушного судна и дрона в действующем и нечёткость данных определений в разрабатываемом правовом регулировании, что создаёт проблемы нормативно-правового регулирования использования дронов. Автор предлагает уточнить включённую в проект правового регулирования дефиницию беспилотного воздушного судна, а также внести уточнения в закон «Об авиации», включив нормы, регламентирующие соблюдение прав человека при осуществлении полётов беспилотных воздушных судов.

Автором предложено ввести регистрацию всех беспилотных воздушных судов, а также обучение профессии пилота (оператора) дрона с выдачей сертификата, свидетельствующего о присвоении соответствующей квалификации.