

El doble filo de los drones: regulación y resguardo de la privacidad en Argentina

Agustina Callegari¹, Adela Goberna²,

¹ Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires
Santiago del Estero 1029 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Email:
agustinacallegari@gmail.com

² Facultad de Derecho, Universidad de Buenos Aires
Av Pres. Figueroa Alcorta 2263 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.
Email: agoberna92@gmail.com

Resumen. La utilización de drones en el espacio aéreo ha ido en aumento en los últimos años como consecuencia del desarrollo tecnológico. En Argentina, el uso de estos dispositivos es cada vez mayor, sin embargo, no existe actualmente una normativa que los regule. En este contexto, esta ponencia tiene como objetivo describir y analizar el creciente debate en torno a la utilización de drones y sus connotaciones en lo que se refiere al derecho a la privacidad. El trabajo se presenta como una primera aproximación a la cuestión de la utilización de drones en el espacio aéreo argentino y a sus implicancias en torno a este derecho.

Palabras clave: drones, Argentina, privacidad.

Abstract. The use of drones in the aerospace has increased significantly in the last years, as a consequence of the new technological developments. Argentina is a perfect example, as the use of this devices is rapidly expanding. Nevertheless, there is no regulation over this topic. Is on this basis that this paper focuses its objective on describing and analyzing the debate around the use of drones and its implications over the right to privacy. The work presents itself as a preliminary approach to the issue of how drones are or should be used, specially in the Argentine airspace and, therefore, its impact in the local law.

Keywords: privacy, drones, Argentina.

1 Introducción

Los drones pueden ser tan
diminutos como un colibrí,
pero el néctar que buscan son
imágenes con una resolución mayor
de lo que encuentran a su paso.
Zygmunt Bauman (2013)

A nivel mundial, la utilización de drones en el espacio aéreo ha ido en aumento en los últimos años como consecuencia del desarrollo tecnológico. Se emplean vehículos aéreos no tripulados (VANT por sus siglas en español o UAV por sus siglas en inglés) para usos tan variados y opuestos como son los usos bélicos, el combate de incendios forestales o el control de plagas, por nombrar unos ejemplos. Así, en la era post Snowden, no se puede ocultar el uso evidente de estos dispositivos para el control y la vigilancia de los ciudadanos. Esto se debe a que, por sus características, los drones son una herramienta extremadamente útil para la recolección de datos: pueden filmar y sacar fotos de alta calidad a amplias distancias, muchas veces, sin que nadie lo note.

El riesgo no está solamente en que los Estados puedan utilizar estos dispositivos o en la facilidad en que un ciudadano pueda tener su propio dron en casa: sus implicancias tienen que ver con la proliferación de una nueva tecnología de control que va más allá de las cámaras de vigilancia ya casi no cuestionadas.

De este modo, la utilización de drones sin la regulación correspondiente puede afectar el derecho a la privacidad de las personas. En este contexto, muchos países han comenzado a exigir normas que pongan limitaciones a la forma en que estos vehículos operan y recaban información.

En Argentina el debate en torno a la utilización de drones se encuentra tanto en la arena política como en los medios de comunicación. Si bien todavía no existe una ley que regule la utilización de los vehículos aéreos no tripulados, durante el último año se han presentado proyectos de ley que buscan reglamentar la situación.

En este escenario, esta ponencia aborda el creciente debate en torno a la utilización de drones y sus connotaciones en lo que se refiere al derecho a la privacidad en nuestro país. El trabajo se presenta como una primera aproximación a la cuestión de la utilización de drones en el espacio aéreo argentino y a sus implicancias en torno a la privacidad.

Es importante destacar que este trabajo forma parte de una investigación más amplia realizada en el marco del grupo UBACyT, coordinado por Eduardo Molina Quiroga, que analiza las tensiones que generan las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TICs) y en relación a los derechos a la protección de datos personales, intimidad e imagen.

Para una mayor claridad en la exposición de los argumentos, luego de una breve exposición de la metodología, se hará una descripción de las características técnicas de los drones para poder comprender de forma más completa su funcionamiento. En segundo lugar, se expondrá la situación internacional en la materia. Esto nos permitirá sumergirnos en el estado de la cuestión en Argentina. Con estos elementos sobre la mesa, se analizará las tensiones entre los drones y el derecho a la privacidad. Por último, se presentan reflexiones finales.

2 Metodología

Como se expresó, el objetivo central de este trabajo es realizar un abordaje sobre la situación actual de los drones en el ámbito civil y sus implicancias en torno al derecho a la privacidad.

De este modo, teniendo en cuenta el objeto de estudio, se trabaja desde una metodología de tipo cualitativa. Este tipo de metodología se basa en la descripción de los hechos para interpretarlos y comprenderlos en el contexto global en el que se producen con el fin de explicar los fenómenos (Álvarez; 1986). De esta forma, nos centraremos en los niveles descriptivos e interpretativos.

Para analizar el problema planteado, se realiza un relevamiento de fuentes primarias y de fuentes secundarias. Para ello, se analiza bibliografía específica, noticias locales e internacionales, artículos de revistas académicas y se realiza observación y análisis de legislación nacional e internacional sobre la materia.

2 Drones y sociedad de control

El despliegue de la utilización de drones se inserta en un contexto mayor: la utilización de tecnologías con el propósito de vigilancia. O, en lo que podemos llamar, en términos de Gilles Deleuze (1991), sociedad de control.

A diferencia de lo que Michel Foucault (1976) señalaba sobre las sociedades disciplinarias donde el sujeto era vigilado en el marco de un modelo panóptico – materializado no sólo en las prisiones sino también en escuelas, fábricas y hospitales donde se divide el espacio y asegura la vigilancia mediante el efecto de la visibilidad continua-, en la sociedad de control ya no se necesita de la modalidad de encierro para vigilar a los sujetos (Deleuze, 1991) pues la observación es permanente. Esto se debe a que, actualmente, este control está más relacionado con las tecnologías que con las instituciones en sí mismas.

Tomando como base los argumentos de ambos autores, podemos afirmar que esta sociedad que todo lo controla se ha perfeccionado en sus formas más variadas y, como veremos en el caso de los drones, más “nítida”.

Los drones han llegado directo desde el campo militar para consolidar esta sociedad de control en constante reafirmación y evolución. La particularidad de los drones, a diferencia de las cámaras de vigilancia tan arraigadas en el imaginario social como elemento de prevención del delito, es la mayor capacidad de filmación y captación de imágenes y otros datos personales -como puede ser la voz- de estos dispositivos. La movilidad de los VANT y su pequeño tamaño permite la captación de imágenes desde otros ángulos afianzando el concepto de vigilancia permanente.

Ahora bien, para comprender de forma más profunda como estos dispositivos se constituyen como un eje fundamental en nuestra sociedad actual, se verá en mayor profundidad cómo se definen.

3 Drone: ¿qué es?

Si bien hay muchas definiciones técnicas sobre qué es un drone, se ha tomado la definición elaborada por John Villasenor. Villasenor (2012) dice que los drones son aeronaves no tripuladas que pueden volar autónomamente, sin control humano necesario. Es interesante que la primera definición técnica que se nos acerca sobre este tipo de aeronave sea tan breve y sintética, cuando la cuestión de cómo definirlos jurídicamente resulta tan álgida. Es este mismo autor quien plantea una diferencia entre lo que popularmente se llama “drones” y los “First person view”, ya que en el primero no existe el control humano mientras que en el segundo se requiere el control del vuelo -básicamente que alguien esté observándolo. Sin embargo, el autor plantea que, dado lo abstracto de la definición de drone, la sociedad ha tendido a equiparar los conceptos. De este modo, hoy en día se han amalgamado ambas definiciones para así obtener una definición socialmente aceptada de drones. Este aspecto, será fundamental a la hora de regular en la materia. Veamos ahora como se aborda este concepto a nivel internacional y nacional.

4 Regulación

4.1 Situación internacional

Internacionalmente, la legislación y jurisprudencia ha tenido enormes avances en materia de “Drones” o “Vehículos Aéreos no Tripulados” (VANT).

En Latinoamérica, el ordenamiento colombiano ha decidido aplicarle a los drones las mismas normas que a los aeromodelos. Esto significa que no serán considerados aeronaves y, por lo tanto, no estarán sujetos a las disposiciones aeronáuticas. Ahonda diciendo que las aeronaves no tripuladas con fines no deportivos (como la teledetección, fotografía o televisión) están permitidas, teniendo en cuenta los miramientos de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC), en su numeral 4.258.2, sección “Otras operaciones”.

Por otro lado, Brasil, usuario estrella de la región, cuenta con una reglamentación diferente a la que presenta Colombia: en la legislación brasileña, un aeromodelo será utilizado solamente con fines recreativos o de competición, mientras que el Dron (o “Aeronave Remotamente Pilotada”) deberá solicitar un certificado de aeronavegabilidad, para poder operar un dron experimental con fines de investigación, desarrollo, formación de tripulación y/ o estudios de mercado (ANAC, 2012).

En sintonía con la legislación brasileña, la República de Chile ha instrumentado un sistema similar. Se debe presentar un plan de vuelo y las solicitudes correspondientes, siendo considerados los Drones (o Aeronave Pilotada a Distancia RPA) como aeronaves. Asimismo, se establece una limitación al uso de los VANT diciendo que éstas no podrán volar sobre poblados y/o terminales aéreas de aeródromos (DGAC, 2014).

Interesante es el caso de México, que por su cercanía con uno de los grandes productores de drones en el mundo, Estados Unidos, ha tomado una significativa relevancia. Dentro del ordenamiento jurídico mexicano encontramos que la circular CO-AV23-10 (Dirección General de Aeronáutica Civil, 2010), la cual fija que para poder volar legalmente un dron en el espacio aéreo mexicano deberá tener un Certificado de Aeronavegabilidad Especial Categoría Experimental, el cual solo será otorgado para las UAS que se utilicen para alguna de estas categorías: investigación y desarrollo (A), adiestramiento de tripulación (B), demostración de aeronave (C) y/o vigilancia y patrullaje (D). Es decir, el uso civil de las UAS se encuentra circunscripto a que éstas realicen alguna de las actividades detalladas anteriormente.

En Europa, puntualmente en España, se ha puesto de manifiesto la necesidad de regular los llamados “Drones”. Con fecha 4 de julio de 2014, se dictó el Real Decreto - ley 8/2014 (Boletín Oficial del Estado de España, 2014), el cual muestra la clara postura del Reino de España de comenzar incipientemente a legislar sobre este tema. Es relevante destacar que, dicho decreto, faculta al Ministerio de Defensa y al Ministerio de Fomento a delinear una política efectiva sobre las limitaciones y condiciones que se le aplicarán a los drones en materia del espacio aéreo.

La República Italiana ha también acompañado este avance sobre la regulación de los drones. El nuevo Reglamento Italiano sobre medios aéreos de pilotaje remoto es clara muestra de este avance: una normativa completa que abarca todas las aristas operacionales de los Drones, desde su definición - entendiéndolos como aeronaves, con limitaciones en su peso (25kg) - pasando por las operaciones autorizadas - especializadas o experimentadas, quedado vetado el transporte de mercancías - y terminando con aeronavegabilidad del mismo - donde se ha fijado cómo se expedirán los certificados y los seguros que deberán tener para poder operar (Agostinelli, 2014). Es fundamental mencionar que la legislación italiana ha hecho hincapié en la protección de datos y privacidad, instando que se deberá reportar en la documentación presentada para obtener los certificados y será evaluado por la autoridad competente.

Por otro lado, la Agencia de Defensa Europea (EDA) ha comenzado a implementar políticas sobre el Cielo Único Europeo y los drones. En el Salón Aeronáutico de París, tanto la EDA como Eurocontrol han suscrito una lista de prioridades para poder integrar a los drones al espacio aéreo europeo que hoy es dominio de las aeronaves tradicionales. Esta coalición europea, sumado a las legislaciones de la eurozona en avance, nos demuestra a claras el norte del viejo continente (Infodefensa, 2013).

Seguidamente, es menester destacar la tarea de Australia en la regulación de los drones. Este país ha sido pionero en cuanto a voluntad de política de comenzar a legislar sobre VANT. Se destacan los proyectos de la Autoridad Aeronáutica australiana (CASA por sus siglas en inglés), donde se han establecido los requisitos para poder obtener el certificado habilitante, siempre ligado a la investigación y experimentación. Los proyectos australianos introducen también aún más medidas plausibles de análisis a la hora de otorgar el certificado, entre ellas:

- Las personas que puede operar el UAS.
- El área de operación, altitudes y tiempos.
- Requerimientos de notificación para la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y para Aviso a la Navegación Aérea (NOTAM) (Agostinelli, 2014).

La OACI – Organización de Aviación Civil Internacional -, que cuenta con más de 190 miembros nucleados, ha también manifestado su interés en comenzar a regular las cuestiones relativas al espacio aéreo y los drones. Es la circular 328 la que da el puntapié inicial de este organismo cuando de VANT se habla.

Jurídicamente, es este texto el que nos brinda un marco internacional a la cuestión de drones. Sucintamente, y dado que no es este el objetivo de la ponencia, detallaremos las pautas más relevantes:

A nivel clasificación, la circular nos provee de tres categorías, siendo militares, gubernamentales no militares y civiles, otorgándoles requisitos diferentes de acuerdo a su utilidad.

Operativamente, en vistas del convenio de Chicago requiere que haya un piloto al mando, la circular 328 intenta equiparar la situación en los términos del Art. 8, llamando a los Estados a emitir regulación en miras de permitir dichas aeronaves y así resguardar al resto de las aeronaves civiles.

De cualquier forma, considerando que este apartado solo busca mostrar una tendencia global, mencionaremos que la OACI se ha comprometido a elaborar un marco regulatorio común para todos los países miembro, pudiendo así satisfacer los requisitos del Art. 8. Si bien los mecanismos de preparación se han puesto en movimiento, la OACI espera poder tener listo este documento hacia el año 2018 (Vasallo, 2013). Mientras esto sucede, veremos cómo es la situación en nuestro país.

4.2 Situación nacional

Actualmente, en Argentina no existe aún una normativa que regule la utilización de drones en el espacio aéreo. No obstante, se encuentran distintos proyectos de ley que proponen llenar esta ausencia de legislación en la materia.

El tema entró en agenda pública, mediática y política en 2014 cuando la presencia de dos drones en el espacio aéreo en la zona del aeropuerto de Aeroparque Jorge Newbery obligó a las autoridades a cancelar, durante 45 minutos, la pista de aterrizaje (Clarín, 2014). También el conocimiento de que la Policía Metropolitana estaba volcada a la fabricación y ensamblaje de drones se instaló en los medios de comunicación y en los despachos de los legisladores (La Nación, 2014). En provincia de Buenos Aires, la Agencia de Recaudación, ARBA, lleva adelante el sistema de Monitoreo Estratégico Satelital Integrado (MESI) que, con el propósito de detectar evasores, utiliza drones como medio para obtener imágenes satelitales de casas, terrenos y campos de la zona (Mensaje360, 2014).

Esta presencia del tema en los medios de comunicación, derivó no solo en el pedido de informes sobre la situación a autoridades competentes sino también en la presentación de varios proyectos de ley de alcance nacional y local. Veamos a continuación, en relación con los objetivos de este trabajo, las principales iniciativas y su situación actual a nivel nacional.

En la H. Cámara de Diputados de la Nación (2014), con fecha del 03 de noviembre de 2014, bajo el número de expediente 8697-D-2014 y firmado por Augusto Eduardo Cáceres -diputado nacional por el partido Unión Pro-, se presentó un proyecto de ley sobre el tema. El objetivo del mismo es la “Regulación de la compra-venta y el uso civil, comercial, profesional y militar de los VANT (drones)”. Por otra parte, es necesario señalar que, entre los fundamentos, se destaca como fin la erradicación de cualquier forma de espionaje. Asimismo, el proyecto define al drone como “toda aeronave que sea manejada por control remoto”. Designa como autoridad de aplicación a la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), dependiente del Ministerio del Interior y Transporte de la Nación que, deberá “autorizar la compra y venta de VANT; evaluar y aprobar proyectos de armado de dispositivos, matricular los VANT; emitir habilitaciones de aeronavegabilidad a los usuarios con fines civil, comercial, profesional o militar y determinará las características y limitaciones de cada categoría; controlar a los vehículos aéreos no tripulados y la utilización de los mismos por parte de los usuarios”. Bajo la órbita de la autoridad de aplicación, se propone la creación de un Registro de VANT que, en línea con los fines antes enumerados, tendrá la función la matriculación de los vehículos aéreos no tripulados, emitir las autorizaciones para el uso de los dispositivos con fines civil, profesional, comercial o militar, otorgar las habilitaciones a los usuarios de las aeronaves, evaluar y autorizar proyectos de armado de dispositivos y autorizar la compra y venta de VANT.

Entre las disposiciones generales que enumera el proyecto, podemos destacar los siguientes aspectos. En relación a la vigilancia el proyecto dice: “Aquellos VANT que sean utilizados para tareas de vigilancia o recolección de información, tanto por parte de un organismo público o de una empresa privada, deberán contar con la aprobación

de la Administración Nacional de Aviación Civil y de la autoridad judicial competente”. Por su parte, en lo que respecta a la privacidad establece: “El uso de los VANT no debe violar derechos básicos de las personas, en especial el derecho a la privacidad ni cumplir tareas de espionaje”.

Otro de los proyectos que se presentó en Diputados en 2014 (H. Cámara de Diputados, 2014), en concreto el 23 de octubre, es el 8325-D-2014, firmado por Alberto Emilio Asseff de Unir. El objetivo del mismo es el siguiente: la “regulación de uso de aeronaves civiles no tripuladas o pilotadas por control remoto (drones)”. Con este fin, se define a la aeronave no tripulada tomando en cuenta dos aspectos. “a) Toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores.” y, “b)Cualquier máquina pilotada por control remoto que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.” Se excluye de la ley a los drones “regulados por la Federación Argentina de Aerodelismo y los drones de uso del Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”. Por otro lado, se exige a los operadores de este tipo de aeronaves “una póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por daños (...)” Con respecto a los pilotos, se establecen una serie de requisitos que estos deben cumplir y su registro, al igual que el de la aeronave, en una base creada para tal fin. Se destaca también el artículo 7 donde se establece la importancia de la privacidad en los siguientes términos: “Queda estrictamente prohibido violar la privacidad de las personas mediante la utilización de los drones.”

Meses antes, el 06 de junio de 2014, Agustina Portela de la UCR, presentó el proyecto 4452-D-2014. Este proyecto tiene un objetivo más acotado: la modificación del artículo 36, sobre caracterizar como aeronaves a los aparatos, mecanismos o vehículos aéreos no tripulados (VANT-UAV) que puedan circular en el espacio aéreo. Así, se propone que dicho artículo quede redactado de la siguiente forma: "Se consideran aeronaves los aparatos, mecanismos y vehículos aéreos no tripulados (VANT-UAV), que puedan circular en el espacio aéreo y que, atento su finalidad, entre otras utilidades, sean aptos para transportar personas o cosas."

Por su parte, a comienzo de 2015, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) presentó un proyecto de reglamento provisional de los vehículos aéreos no tripulados. El mismo, fue enmarcado dentro del Decreto 1172/ de 2003, de elaboración participativa de normas, por lo que su texto estuvo abierto a aportes y comentarios durante 30 días. El proyecto estuvo compuesto por 31 artículos, dentro de los cuales destacamos los siguientes:

El primer artículo está destinado a las definiciones, entre ellas, la de vehículo aéreo no tripulado: “vehículo aéreo destinado a volar sin piloto a bordo”. También se definen términos como aerodelo, vehículo aéreo autónomo y vehículo aéreo pilotado a distancia.

Se establece que la norma se aplicaría a toda la República Argentina y que, el organismo de aplicación sería la misma ANAC. La propuesta alcanza, según el artículo 3, a las operaciones aéreas realizadas con vehículos aéreos no tripulados cualquiera sea su naturaleza constructiva, a toda persona física o jurídica que pretenda obtener una autorización para operar vehículos aéreos no tripulados, y a toda persona que lleve a cabo la conservación o reparación de dichos vehículos.

Se excluye del reglamento a “los vehículos aéreos pequeños o aeromodelos – también definidos- destinados exclusivamente al uso recreativo o deportivos”. Se especifica que estos tendrán una reglamentación especial.

Por su parte, los operadores de VANT, deberán contar con la autorización de la autoridad de aplicación (a excepción de los vehículos pequeños). Asimismo, se limita la altura a la que los vehículos pueden volar y los espacios en que están habilitados a hacerlo. Los vuelos nocturnos y vuelos acrobáticos estarían prohibidos por la norma, pues sólo se acepta la visibilidad directa y continua del drone por parte del operador.

Se dispone también el registro de todos los vehículos piloteados a distancia la inscripción en un registro nacional creado para tal fin. Se establecen los requisitos que tiene que tener el operador de la aeronave y la necesidad de una placa de identificación en el vehículo otorgada por el registro. Entre otras cosas, además, se requiere un seguro de responsabilidad por posibles daños.

Con respecto a la privacidad y la utilización de drones, podemos destacar dos aspectos. En primer lugar, si bien el proyecto no alcanza a los drones de uso recreativo, este uso es definido en la norma y se aclara que: “no se considera uso recreativo o deportivo al uso de estos vehículos para: 1) la fotografía, filmación u observación no consentida de terceros o de sus bienes o pertenencias; 2) la realización de tareas semejantes al trabajo aéreo.” Se establece que estos VANT “no podrán operar a una distancia lateral menor a doscientos (200) metros de áreas residenciales, urbanizaciones, viviendas aisladas, rutas y/o autopistas y reuniones públicas o privadas al aire libre y a menos de UN (1) kilómetro de pueblos o ciudad, en ambos casos, excepto cuando previamente se hubiere obtenido autorización de la autoridad aeronáutica”.

A continuación se presenta un cuadro comparativo con las principales características de los proyectos de legislación nacional que se encuentran actualmente en debate.

CUADRO

| Proyecto | Objeto | Alcance | Definición | Privacidad | Autoridad de Aplicación | Excepciones |
|----------------|--|----------|---|---|---|---|
| 8697-D-2014 | Regular la compra-venta y el uso civil, comercial, profesional y militar de los llamados vehículos aéreos no tripulados (VANT) | Nacional | Toda aeronave que sea manejada por control remoto” | El uso de los VANT no debe violar derechos básicos de las personas, en especial el derecho a la privacidad ni cumplir tareas de espionaje. | La Administración Nacional de Aviación Civil. | Aquellos VANT o drones que estén regulados por la Federación Argentina de Aeromodelismo quedarán exentos de la presente ley |
| 8325-D-2014 | Regulación de uso de aeronaves civiles no tripuladas o Piloteadas por control remoto (drones) | Nacional | Aeronave no tripulada a) Toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores. b) (...) | Queda estrictamente prohibido violar la privacidad de las personas mediante la utilización de los drones | La Administración Nacional de Aviación Civil. | Quedando exentos de esta ley los aeromodelos regulados por la Federación Argentina de Aeromodelismo y los drones de uso del Estado nacional, las provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. |
| ANAC N°41/2015 | | Nacional | Vehículo aéreo destinado a volar sin piloto a bordo | VANT: no podrán operar a una distancia lateral menor a doscientos (200) metros de áreas residenciales, urbanizaciones, viviendas aisladas, rutas y/o autopistas y reuniones públicas o privadas al aire libre y a menos de UN (1) kilómetro de pueblos o ciudad, en ambos casos, excepto cuando previamente se hubiere obtenido autorización de la autoridad aeronáutica. | La Administración Nacional de Aviación Civil. | Los vehículos aéreos pequeños o aeromodelos –también definidos– destinados exclusivamente al uso recreativo o deportivo. |

Elaboración propia.

5 Privacidad y drones

Como es evidente, por lo expuesto anteriormente, los drones presentan desafíos únicos en lo que respecta a la privacidad. Su capacidad para utilizar una amplia gama de sensores para recabar información desde puntos distintos a las cámaras de seguridad y, a menudo, durante largos periodos y de forma continua son los aspectos que más problemas evidencian. Los alcances tecnológicos de análisis de vídeos permiten la aplicación de inteligencia artificial a los procesos de procesamiento de grandes cantidades de imágenes. Esto, cuando es combinado con cualquier software de reconocimiento facial, puede ser utilizado con fines diversos que vulneran la privacidad. Así, en el marco de la sociedad de control, esta capacidad de los vehículos aéreos no tripulados plantea preocupaciones en lo que respecta a las libertades civiles y al derecho a la privacidad y a la protección de datos personales.

En este contexto, no podemos dejar de destacar que la imagen es un dato personal porque permite la identificación de una persona y, por lo tanto, está protegida por leyes vigentes en la materia. En Argentina, la ley de protección de datos personales N° 25.326 es la encargada de proteger este derecho y dar las garantías al ciudadano. La autoridad de aplicación es la Dirección Nacional de Protección de Datos Personales (DNPDP) dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Actualmente, la DNPDP se encuentra realizando una investigación sobre la relación entre drones y privacidad. Sin embargo, al momento de realizar este trabajo el documento aún no se encuentra publicado por lo que no fue tenido en consideración.

Por su parte, el Centro de Protección de Datos Personales (CPDP) de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2015) envió una nota a ANAC con los aportes que consideran pertinentes para la regulación de los drones. En ella se destaca que “la toma de fotografías o videos desde un vehículo aéreo no tripulado sin el acuerdo de su titular contravendría un principio básico del campo de la protección de los datos personales conocido como autodeterminación informativa” (Defensoría CABA, 2015). Asimismo, el CPDP destaca la “obligación de cumplir con el registro de toda base de datos que contenga información personal en el organismo autorizado e instrumentar el consentimiento del titular del dato en caso de toma de imágenes, videos o voces de personas identificadas o identificables” (Defensoría CABA, 2015).

Otra particularidad de los drones es que pueden ser prácticamente invisibles. Un pequeño dron puede volar a miles de metros de altura sin ser notado por los sujetos que por ahí transitan. Así, las cámaras, dispositivos y sensores pueden recabar una enorme cantidad de datos –y entre ellos datos personales – sin que la persona sea consciente de ello. Esta situación dificulta el principio de derecho a la información, una de las garantías más relevantes para asegurar un adecuado tratamiento de datos, establecido por las normativas de protección de datos personales pues las personas no saben que están siendo filmadas. En este aspecto Emilio Aced Féliz (2013) señala que “las formas tradicionales de proporcionar esta información (cláusulas o carteles informativos) no se adaptan bien a las particularidades de las operaciones que llevan

a cabo los drones y, por ello, deben de buscarse alternativas a través de las cuales se pueda lograr un nivel razonable de información a los ciudadanos”.

En este punto, en relación a la toma de imágenes, tomando lo expresado por el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (2003), es importante señalar que todos los ciudadanos poseen aún en el espacio público una expectativa de anonimato pues, la captura y la difusión de imágenes de personas que circulan libremente por el espacio público, no las vuelve “disponibles”. Sin dudas, este argumento debe ser contemplado a la hora de analizar el tema de drones.

También, en el caso de realizar grabaciones a través de drones que sean legítimas, es necesario que sean definidos los periodos de conservación de las imágenes teniendo en cuenta las particularidades del objeto. Asimismo, deben implementarse procedimientos de destrucción de las mismas una vez que ya no sean necesarias para la finalidad para la que fueron recogidas. Solo podrán conservarse para investigaciones policiales o judiciales, siempre y cuando dichos plazos no sean excesivos.

Por otro lado, es necesario señalar el concepto de privacidad por diseño (privacy by desing) que hace referencia a la introducción del concepto de privacidad en el diseño mismo de la tecnología. Como una posible medida dentro de la creación del dispositivo, y ante el inminente uso de drones para filmar y fotografiar, se ha comenzado a fomentar el uso de programa anonimizadores de análisis de video. El objetivo de estas herramientas, instaladas previamente en los dispositivos de grabación, es “analizar la entrada de video y detectar si la disposición de los píxeles se asemeja al patrón de una cara humana. Cada fotograma de vídeo es analizado para detectar la presencia de caras y, si ello sucede, el fotograma se destruye en el acto”(Aced, 2013). Si bien con esto se busca evitar que exista un tratamiento posterior de la imagen personal, la sola difuminación de los rostros no es medida suficiente para garantizar la protección de la privacidad de los ciudadanos ya que hay otros rasgos de la imagen que pueden hacer identificable a una persona.

Si bien estos son algunos de los aspectos a ser tomados en cuenta a la hora de analizar la relación entre el derecho a la privacidad y el uso de drones, como se pudo ver en el desarrollo de los proyectos, el tema no es abordado en profundidad y presenta inconsistencias.

6 Reflexiones finales

A partir de la realización de este análisis preliminar sobre la regulación de los drones en Argentina y su vinculación con la privacidad, se resaltan los siguientes aspectos:

En primer lugar, la legislación, al pertenecer al mundo analógico, no posee el mismo dinamismo que el mundo digital. Puntualmente, en el caso argentino, hace un año que se esbozan proyectos de ley para poder regular la cuestión de los drones, sin todavía poder llegar a encontrar un consenso entre las partes que permita avanzar confor-

me se desarrolla la tecnología. Mientras no se pueda obtener un método veloz de regulación, las leyes quedarán vetustas conforme la tecnología se masifique y expanda.

Asimismo, se evidencia que las legislaciones se detienen en el peso del dron para evaluar su categoría. Esto es así porque se busca incluirlo en la legislación aeronáutica. Si bien es una realidad que los drones se ajustan a la definición de aeronave, es importante destacar que nuestro código aeronáutico no realiza una categorización por peso sino por actividad (pública y privada), mientras que los proyectos hacen hincapié en el peso de los drones para asignarles diversos requisitos para emitir sus certificados.

Por otro lado, y como ya se expresó, en relación al objetivo de este trabajo, consideramos que la privacidad es un tema que debería ser abordado de forma más profunda en la regulación.

A modo de ejemplo de estos problemas, notamos que, en uno de los proyectos analizados, no existen criterios claros sobre cómo se aprobarán los permisos para montar cámaras o dispositivos sobre los drones. Dicha aprobación será en base condiciones físicas (p.e: peso, tamaño, riesgo del objeto amarrado) o a cuestiones relativas a la toma de información por los dispositivos amarrados (mayor o menor resolución, zoom, etcétera).

Otro de los proyectos, el más avanzado actualmente, no se refiere a los drones con fines recreativos o deportivos, dejando una laguna normativa con respecto a la legalidad de su utilización y por tanto posibles conflictos relacionados que puedan surgir de su normal uso en relación a la protección de datos personales.

Con respecto a la legislación internacional, podemos tomar el caso italiano antes mencionado, donde al momento de regular sobre drones se tomó en consideración la cuestión de los datos personales y el posible conflicto que se podía generar. Entendemos que los proyectos argentinos deberían abordar con más exhaustividad el derecho a la protección de datos personales como lo hace con los requerimientos técnicos y físicos (peso, tamaño, longitud, distancias).

Asimismo, nos parece relevante, en un contexto en que vemos que cada vez más organismos públicos y también privados, se encuentran abocados a la fabricación de drones, tener en cuenta el concepto de privacidad por diseño que, si bien no es nuevo, todavía tiene mucho que aportar en la materia.

Por último, si bien estas son algunas reflexiones que los proyectos de ley nos evocan, no podemos dejar de enunciar otros aspectos fundamentales que hacen a la protección de los datos personales en el uso de drones. De este modo, como fue expuesto antes, la expectativa de anonimato en el espacio público debe ser garantizada y por ningún momento puede perderse de vista a la imagen como un dato personal que requiere protección. También es importante el establecimiento de medidas de transpa-

rencia que garanticen el derecho de acceso a la información pero también el derecho a la actualización, rectificación y supresión de datos.

Referencias

- 1-ACED FÉLEZ, E. (2013) Drones: una nueva era de la vigilancia y de la privacidad. Red Especializada en Seguridad, marzo 2013.
- 2-AGOSTINELLI, C. W. (2014) La regulación de las aeronaves sin piloto. El modelo italiano. Revista Latino Americana de Derecho Aeronáutico. Edición 17. Febrero 2014.
- 3-ANAC (2012) Intrusão suplementar- IS IS Nº 21-002 Revisão A. Disponible en: <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/IS/2012/IS%2021-002A.pdf>
- 4-ÁLVAREZ, M.J.N et al (1986) Investigación Cualitativa ¿Una falsa disyuntiva? En T. D. Cook Ch. Sricichardt. Métodos cualitativos y cuantitativos en investigación evaluativo. México, Morata, 1986.
- 5-BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO DE ESPAÑA (2014) 7064 Real Decreto-ley 8/2014. España. Disponible en: <http://www.boe.es/boe/dias/2014/07/05/pdfs/BOE-A-2014-7064.pdf>
- 6-CAVOUKIAN, A. (2012) Privacy and Drones: Unmanned Aerial Vehicles. Information & Privacy Commissioner. Ontario, Canadá.
- 7-CLARÍN (2014) Dos drones paralizaron el Aeroparque por 45 minutos. Disponible en: http://www.clarin.com/ciudades/drones-aeroparque-detenidos_0_1235876465.html
- 8-DEFENSORÍA DEL PUEBLO CABA (2015) Nota enviada a ANAC: drones y privacidad. Disponible en: <http://defensoria.org.ar/wpnoticiasphp/noticias.php?id=4293>
- 9-DELEUZE, G. (1991) Posdata sobre las sociedades de control. En Christian Ferrer (Comp.) El lenguaje literario, Tº 2, Ed. Nordan, Montevideo, 1991.
- 10-DGAC (2014) Normas Aeronáuticas (DAN). Chile. Disponible en: <http://www.dgac.gob.cl/portalweb/dgac/normativas/reglamentacionAeronautica/normasDAN>
- 11-DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL (2010) Circular Obligatoria CO-AV 23/10. Colombia.
- 12-FOUCAULT, M. (1976) Vigilar y castigar nacimiento de la prisión. Siglo Veintiuno Ediciones, México.
- 13-H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN (2014). 8325-D-2014 Argentina. Disponible en: <http://www.diputados.gov.ar/proyectos/proyecto.jsp?id=168755>

14-H. CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN (2014) 8697-D-2014. Argentina. Disponible en: <http://www1.hcdn.gov.ar/proyxml/expediente.asp?fundamentos=si&numexp=8697-D-2014>

15-INFODEFENSA (2013) EDA y Eurocontrol por un espacio aéreo único europeo
Disponible en: <http://www.infodefensa.com/es/2013/06/21/noticia-la-eda-y-eurocontrol-firman-en-paris-su-compromiso-con-el-cielo-unico-en-europa.html>

16-LA NACIÓN (2014) La Policía Metropolitana admitió que está fabricando un dron de manera "experimental".
Disponible en: <http://www.lanacion.com.ar/1695349-la-policia-metropolitana-admitio-que-esta-fabricando-un-dron-de-manera-experimental>

17-MENSAJE360 (2014) ¿MESI descubre a los evasores fiscales? Disponible en: <http://www.mensaje360.com/0/nota/index.vnc?id=586>

18-TRIBUNAL EUROPEO DE DERECHOS HUMANOS (2003) Caso Geoffrey Peck vs Reino Unido No. 44647/98), Sentencia de 28 de enero de 2003.

19-VASALLO, C.M. (2014) Aeronaves sin piloto (Drones). En Ley, AR/DOC/3699/2014.
Disponible en: http://cedaonline.com.ar/2014/12/03/aeronaves-sin-piloto-drones/#_ftnref9

20-VILLASENOR, J. (2012) What Is a Drone, Anyway? Disponible en <http://blogs.scientificamerican.com/guest-blog/2012/04/12/what-is-a-drone-anyway/>