

استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور و لزوم رعایت حق حریم خصوصی

لیلا رئیسی^۱ - مسعود راعی^۲ - معصومه ابراهیمی^۳

دریافت: ۱۳۹۶/۸/۲۱ - پذیرش: ۱۳۹۶/۱۲/۲۶

چکیده

پیشرفت فناوری هوا و فضا بالاخص در قرن بیستم از نوع دیگری از پرندۀ هوایی [هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور] رونمایی نموده است که در کاربردهای نظامی و غیرنظامی مورد استفاده قرار می‌گیرد. در سالیان اخیر کاربرد کشوری این هواپیماها توسعه فزاینده‌ای یافته است. با اختراع و گسترش استفاده از این فناوری نوین و با توجه به قابلیت‌های آن، فضای هوایی تبدیل به یک نگرانی و تهدید جدی برای نقض حقوق شهروندی شده است و همه کشورها با چالش‌های مشابه در زمینه کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور و تاثیر آن بر حق حریم خصوصی مردم مواجه هستند. در این مقاله تاثیر کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور مردم بر حق حریم خصوصی افراد و لزوم رعایت این حق هنگام تدوین مقررات مربوط به بهره‌برداری از هواپیمای مذکور با توجه به مزایای اقتصادی و اجتماعی کاربرد این فناوری مورد بررسی، تحلیل و تاکید قرار می‌گیرد.

واژگان کلیدی: ایکائو، حریم خصوصی، کنوانسیون شیکاگو، کنترل از راه دور

۱. دانشیار، حقوق بین‌الملل، دانشکده علوم انسانی و حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد اصفهان، (خوراسگان)، اصفهان، ایران
raisi.leila@gmail.com

۲. دانشیار، حقوق بین‌الملل، دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد نجف آباد، نجف آباد، ایران
masoudraei@yahoo.com

۳. دکتری حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات، اصفهان (نویسنده مسئول)
ebrahimi40@yahoo.com

مقدمه

پیشرفت فناوری هوایی بالاخص در قرن بیستم، از نوع دیگری از پرنده هوایی^۱ رونمایی نموده که هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور نام دارد و همانند بسیاری از فناوری‌های دیگر از بُعد فنی سریعتر از بُعد حقوقی پیشرفت نموده است. بر اساس تحلیل اخیر بی - آی - اینتلیجنس^۲، سرمایه‌گذاری روی این هواپیما تا سال ۲۰۲۱ از رقم ۱۲ میلیارد دلار فراتر خواهد رفت. علیرغم اینکه در کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ به این هواپیما تصریح شده و الزاماتی برای کاربرد آن تعیین شده است، لیکن تاکنون یک چهارچوب حقوقی کامل و یکپارچه و منطبق با ویژگی‌های فنی این وسایل پرنده تدوین نشده است. تقاضای روزافزون استفاده از این هواپیما در کاربردهای کشوری، موجب بروز برخی چالش‌ها از جمله ایجاد تراحم برای برخی از حقوق افراد شده است. لذا ضروری است میان منافع اقتصادی و اجتماعی کاربرد این فناوری و لزوم رعایت حق حریم خصوصی افراد تعادل برقرار گردد، زیرا رعایت این حق جزء حقوق به رسمیت شناخته شده شهروندان محسوب می‌شود. با اختراع و گسترش کاربرد فناوری هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور از راه دور با توجه به قابلیت‌های آن از جمله حمل دوربین‌های پرقدرت و مجهز به سنسورهای قوی، فضای هوایی تبدیل به یک تهدید بالقوه برای نقض حقوق شهروندی شده است. بنابراین باید شرایط و محدودیت‌هایی برای بهره‌برداران این هواپیماها تعیین نمود تا مانع نقض حق حریم خصوصی افراد شوند. همچنین هر قدر این وسایل پرنده ارزانتر و پرکاربردتر می‌شوند، گستره تهدید آنها هم افزایش می‌یابد و لذا تعیین یک ابزار کنترلی مناسب، برای نحوه کاربرد آنان ضروری است. هم‌اکنون در اکثر کشورهای دنیا، مقامات حکومتی مانند مقامات قضایی و پلیس از این فناوری بعنوان یک ابزار اجرای وظایف قانونی استفاده نموده و سازندگان، بهره‌برداران و تعمیرکاران این هواپیماها و تجهیزات آنها از حقوق خود برای استفاده از این فناوری حمایت می‌کنند. سنسورهای این وسایل پرنده، کاربرد آنها را سهل‌تر و اقتصادی‌تر نموده‌اند (Weinberger, 2012: 1). تقریباً همه کشورها

1. Air Vehicle.

2. B-I- Intelligence. [www.intelligence.businessinsider.com/drone-technology-uses-2017-7.Exploring the Latest Drone technology for Commercial, Industrial and Military Drone Uses \[13july,2017\]](http://www.intelligence.businessinsider.com/drone-technology-uses-2017-7.Exploring%20the%20Latest%20Drone%20technology%20for%20Commercial,%20Industrial%20and%20Military%20Drone%20Uses%20%5B13july,2017%5D).

با مشکلات مشابه در زمینه کاربرد این فناوری و تأثیر آن بر حق حریم خصوصی مردم روبرو هستند. تزامن این دو حق عمومی و خصوصی و متأثر شدن یکی از حقوق اساسی افراد به علت کاربرد روزافزون این فناوری موجب طرح سؤالاتی بدین شرح شده است: آیا صدور مجوز برای فعالیت این هواپیما به مفهوم عدم توجه به حق حریم خصوصی مردم است؟ آیا باید به شرکت‌های تجاری اجازه داده شود تا برای کسب سود و درآمد و اهداف اقتصادی و تجاری، از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور که مجهز به دوربین است و تصاویر تهیه شده با این دوربین‌ها به بالاترین قیمت فروخته می‌شود، استفاده نمایند؟ آیا ابزارهای حقوقی و فنی لازم برای حمایت از حق حریم خصوصی افراد هنگامی که از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور استفاده می‌شود، وجود دارد؟ با فرض الزامی بودن کاربرد این هواپیماها، چه اقداماتی باید برای صیانت از حق حریم خصوصی افراد انجام شود؟

بطور کلی نگرش افکار عمومی نسبت به کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور از کشوری به کشور دیگر متفاوت است. با توجه به اینکه این فناوری منافی را در ابعاد مختلف برای جوامع بشری به ارمغان آورده است بنابراین مقامات مسئول تدوین مقررات در هر کشوری باید مقررات مربوط به صدور مجوز و نحوه کاربرد آنها را به گونه‌ای تدوین نمایند که هر دو حق رعایت شود، بدون اینکه برای دیگری محدودیت و تهدیدی بوجود آید. به تعبیر دیگر، می‌بایستی میان منافع عمومی کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور در فضای هوایی و حق حریم خصوصی مردم، تعادل برقرار کرد. در این پژوهش، موضوع لزوم تدوین یک چارچوب حقوقی متعادل برای بهره‌برداری از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور با توجه به فواید اقتصادی، فنی، اجتماعی و ... آن و حق حریم خصوصی افراد مورد بررسی و تحلیل قرار می‌گیرد و رویه قضایی مربوط به این موضوع نیز در حد ضرورت مورد اشاره قرار خواهد گرفت.

۱. کاربرد رسانه‌ای و پلیسی هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور

استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور برای جمع آوری و انتشار اطلاعات، موضوع جدیدی نیست. در اوایل سال ۱۸۵۸ میلادی، دوربین‌های نصب شده بر روی بالن‌های محتوی هوای گرم، تصاویری از شهرهای آمریکا تهیه نمودند و یک عکاس بنام جرج آر لارنس^۱ در زمینه ترویج استفاده از عکسبرداری هوایی از طریق استفاده از کایت‌ها و بالن‌هایی که یک دوربین ۴۹ پوندی را حمل می‌کردند، نقش مهمی را ایفا نمود.^۲ این عکاس، انهدام سانفرانسیسکو در اثر زلزله در سال ۱۹۰۶ را از ارتفاع چند صد فوتی سطح زمین عکسبرداری نمود و یک سفینه هوایی بنام خودش [لارنس] ایجاد کرد که شامل ۱۷ کایت بزرگ بود و قابلیت حمل دوربین از ارتفاع چند هزار پایی سطح زمین را داشتند.^۳ اصولاً خبرنگاران از فناوری‌های مختلفی برای جمع آوری و کسب اخبار و اطلاعات استفاده می‌کنند که استفاده روزافزون از فناوری هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بنا به دلایل ذیل یکی از آخرین فناوری‌های مورد استفاده در قرن ۲۱ می‌باشد:

- برای تصویربرداری از برخی مناطق که در آن بلایای طبیعی رخ داده است، محدودیت‌های فیزیکی وجود دارد که در این مواقع، استفاده از این هواپیماها دارای توجیه منطقی است. بعنوان مثال تیفون هایان^۴ در نوامبر ۲۰۱۳ بدلیل محدودیت‌ها و مشکلات ناشی از عدم امکان دسترسی خبرنگاران به منطقه‌ای که در معرض بلایای طبیعی قرار گرفته بود، عرض فیلپین را طی و جان ۶۰۰۰ نفر را نجات داد. اگر خبرنگاران می‌خواستند با ابزار سنتی رایج روزنامه‌نگاری این کار را انجام دهند، صرفاً می‌توانستند تصاویر محدودی تهیه نموده و آنها را با تأخیر زیاد به اطلاع جامعه برسانند. شبکه خبری سی ان ان^۵ یکی از اولین آژانس‌های خبری بود که از یک هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور در یکی از وسیع‌ترین مناطق فیلپین^۶ استفاده نمود.

- استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور نسبت به روش‌های سنتی

1. George R Lawrence.

2. www.dailymail.co.uk/news/article-2347122/the-incredible-aerial-photographs-american-cities-taken-worlds-drone-pioneer-took-images-1900s-cameras-attached-kites.html. [2017/08/25].

3. www.motherboard.vice.com/en_ca/blog/a-brief-history-of-pre-drone-vintage-aerial-photography. [2016/11/9]

4. Typhoon Haiyan.

5. CNN

6. Tacloban.

جمع‌آوری اطلاعات خبری، ایمن‌تر است. بسیاری از رسانه‌ها از کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور برای تهیه و انعکاس اخبار مناطق بالقوه خطرناک استقبال کرده‌اند (Hermida, 2014: 359). از سال ۲۰۱۰ با توجه به وخامت اوضاع امنیتی در افغانستان، آژانس‌های خبری برای تهیه و انتشار اخبار مربوط به آن منطقه از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور مجهز به دوربین‌های قوی استفاده نموده‌اند (Corcoran, 2012: 30). این هواپیماها می‌توانند از فضاهاى خطرناک مانند آتشفشان‌های فعال که خبرنگاران و سایر افراد نمی‌توانند بطور ایمن به آن مناطق نزدیک شوند، عبور نمایند.

– استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور می‌تواند هزینه جمع‌آوری اخبار و اطلاعات را کاهش دهد و لذا دارای منافع اقتصادی می‌باشد.

مزایای کاربرد رسانه‌ای هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور که بطور مختصر مورد اشاره قرار گرفت، نباید موجب نقض حق حریم خصوصی افراد شود. همچنان که یک حقوق‌دان بنام *دیانا کوپر*^۱ گفته است، دادن قدرت کافی به یک گروه خیلی خطرناک است.^۲ اگر مقررات مربوط به حمایت از کاربرد رسانه‌ای هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور توسط خبرنگاران شفاف نباشد، قابلیت عکسبرداری و چاپ فوری تصاویر افراد، روزنامه‌نگاران را مستعد اشاعه شایعات در جامعه می‌نماید (Grombly, 1992: 349). اصولاً خبرنگاران علاقه خاصی به دانستن اطلاعات خصوصی افراد بویژه اشخاص معروف دارند. بنابراین باید تعیین شود که میان این دو حق چگونه می‌توان تعادل برقرار نمود.^۳ بدیهی است هر چقدر نحوه استفاده خبرنگاران از فناوری‌های نوین خبری مانند هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور ضابطه‌مندتر شود، مرزهای حریم خصوصی مردم بهتر رعایت می‌شود. علاوه بر خبرنگاران و موسسات رسانه‌ای، یکی دیگر از نهادهایی که از فناوری هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور برای انجام وظایف محوله استفاده می‌کند، نیروهای پلیس می‌باشند زیرا این فناوری می‌تواند کمک زیادی به آنها برای کشف جرایم و تعقیب مجرمین نماید.^۴ در

1. Diana Cooper.

2. M Ehtisham Abid & Travis Austin & Daniel Fox, 2014; available at: <http://www.wpi.edu/Academics/projects.Drones,UavsandRpas>, p 64[2017/06/14].

3. Kleindienst V. Mandel, 1972. Leagle: Available at: [http://www.Leagle.com/decision/19721161408US753-11144.Xml/\[2017/06/28\]](http://www.Leagle.com/decision/19721161408US753-11144.Xml/[2017/06/28])

4 Ibid.

واقع هواپیمای قابل کنترل از راه دور به نیروهای پلیس کمک می کند که نگرانی عمومی جامعه و شهروندان از بابت ورود آسیب از سوی مجرمین و تبهکاران به مردم برطرف گردد که این خود نوعی حمایت از حق حریم خصوصی محسوب می شود. فرگوس رئیس موسسه بین المللی پلیس (اینترپل) در مورد دلایل استفاده پلیس از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور گفته است «هدف از این کار بهبود کسب اطلاعات و موفقیت بهتر اقدامات پلیسی است. او همچنین تاکید نموده است که پلیس نمی خواهد از این فناوری صرفاً در اموری سطح پایین مانند گشت زنی استفاده نماید.^۱

۲. صل حاکمیت هوایی در کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴

یکی از اصول مسلم حقوق بین الملل، به رسمیت شناختن حق اعمال حاکمیت کشورها در قلمرو سرزمینی آنها است. حاکمیت به سرزمین معین محدود می شود و نمود خارجی آن، مستقل بودن دولت از دیگر دولت ها در روابط با آنها می باشد. حاکمیت در سطح بین المللی به این معنی است که دولت ها قدرت مافوق بودن خود را نمی توانند بر دیگر دولت ها اعمال و تحمیل نمایند. دوگارد معتقد است حقوقدانان بین المللی از تعریف نمودن واژه "حاکمیت"، خودداری می کنند، زیرا این واژه دارای معنای قابل انعطافی است که خودش را با سیاستی که در آن مورد استفاده قرار می گیرد، وفق می دهد (Dugard, 2012: 69). هوبر حاکمیت را بشرح فوق تعریف نموده است: حاکمیت در رابطه بین کشورها به معنی استقلال است. استقلال در رابطه با یک سرزمین، به مفهوم حق اعمال قدرت در داخل برای خارج کردن حیطه اقتدار هر کشور دیگر می باشد (Huber, 1928: 180).^۲ مواد ۸ و ۱ و بند ج ماده ۳ کنوانسیون شیکاگو، بیانگر اصل حاکمیت دول متعاهد این کنوانسیون می باشند.^۳ بند الف ماده ۳ کنوانسیون مذکور مقرر نموده که این کنوانسیون فقط مربوط به هواپیماهای سیویل [کشوری] می باشد.^۴ بنابراین

1. Ibid.

14. Island of Palmas Case [United V. The the Nether landsLands], Perm. ct. of Arbitration, 2 U.N. Rep. Int'l Arb. Awards 829 [1928].

۳. به موجب ماده ۱ کنوانسیون شیکاگو، کشورهای متعاهد قبول دارند که هر کشوری حق حاکمیت تام و مطلق نسبت به فضای مافوق قلمرو خود دارد. ماده ۲ کنوانسیون مذکور هم تصریح نموده که از نظر این کنوانسیون، قلمرو یک کشور عبارت خواهد بود از اراضی و آب های ساحلی متصل به آن که تحت حاکمیت یا قیومت - حمایت آن کشور قرار دارد.

۴. بموجب ماده ۳ کنوانسیون مذکور، هواپیماهای دولتی [نظامی، گمرکی، پلیسی] تحت شمول این کنوانسیون نمی باشند.

با توجه به مفاد مقدمه کنوانسیون شیکاگو که تصریح نموده است: هدف انحصاری کنوانسیون، تنظیم فعالیت‌های هواپیمایی کشوری است، صرفاً هواپیمای کشوری مشمول کنوانسیون مذکور می‌باشد. ماده ۸ کنوانسیون شیکاگو مربوط به نحوه استفاده از هواپیماهای قابل کنترل است. حکم این ماده این است که اگر یک هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بخواهد وارد قلمرو هوایی یک کشور متعاقد دیگر شود، با توجه به اصل حاکمیت هوایی که در این کنوانسیون به رسمیت شناخته شده است، باید درخواست دریافت مجوز ورود نماید. مقایسه مفاد مواد ۱ و ۸ کنوانسیون شیکاگو بیانگر این است که با توجه به اصل حاکمیت هوایی مندرج در ماده ۱ کنوانسیون، مفاد ماده ۸ کنوانسیون مذکور تأکیدی بر لزوم رعایت اصل حاکمیت هوایی کشورها توسط بهره‌برداران هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور می‌باشد.

۳. مفهوم و قلمرو حق حریم خصوصی^۱

برای تبیین صحیح نقض حق حریم خصوصی افراد توسط هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور، باید واژه «حریم خصوصی» تعریف شود. اگرچه پذیرفته شده حق حریم خصوصی، یک حق بنیادین بشمار می‌رود، اما مفهوم و قلمرو آن محل اختلاف است. در اروپا، اتحادیه اروپا حق حریم خصوصی را بعنوان یک حق بنیادین به رسمیت شناخته است. دلیل این امر، سوء استفاده حکومت‌های دیکتاتوری وقت اروپا از اطلاعات جمع‌آوری شده در مورد شهروندان اروپایی که منجر به وقوع جنگ جهانی دوم گردید، بوده است (Whitman, 2004: 113). همانند حق آزادی بیان، حق حریم خصوصی یک رابطه متقابل با فناوری دارد. افرادی که برای حق حریم خصوصی مردم ارزشی قائل نیستند استدلال می‌کنند که برای انجام امور اقتصادی، نباید به رعایت حق حریم خصوصی توجه نمود (Posner, 1984: 333). همین استدلال برای استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور هم بیان شده است. سؤالی که مطرح می‌شود این است که چرا و تحت چه شرایطی، استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور موجب نقض حق حریم خصوصی افراد می‌شود؟ براساس حق حریم خصوصی، افراد خودشان در مورد نحوه استفاده از اطلاعات مربوط به خود تصمیم

1. The Right to Privacy.

می‌گیرند. بنابراین هرگاه اطلاعاتی از یک فرد در یک مکان خاص توسط هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور جمع‌آوری شود، نحوه استفاده از این اطلاعات باید توسط خود شخص تعیین شود. مهمترین محور و مصداق حریم خصوصی، اطلاعات شخصی است. هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور می‌تواند اطلاعات قابل توجهی را جمع‌آوری نماید و این اطلاعات می‌تواند منجر به شناسایی و افشای اطلاعات خصوصی افراد شود. بعنوان مثال گفته شده «خانه هر شخص مانند دژ و قلعه اوست و در مقابل ورود آسیب و اعمال خشونت از او دفاع می‌نماید» (Lordcoke, 1605: 37).^۱ لوئیس برندیس و ساموئل وارنر^۲ بدلیل مداخله غیرمجاز و سرزده به حریم خصوصی خود توسط دیگران و افشای اطلاعات خصوصی آنها، دچار آسیب شده بودند (Prosser, 1960: 383). آنها مقاله‌ای حقوقی نوشته و یک تئوری حقوقی جدید تحت عنوان «حق تنها بودن»^۳ ارائه نمودند (Warner, 1890: 193). آنها معتقد بودند که دکترین فعلی مربوط به رعایت حق حریم خصوصی افراد، نمی‌تواند بطور کامل از حق حریم خصوصی حمایت نماید، زیرا فقط بخشی از رنج، لذت و منفعت اشخاص به صورت مادی، ملموس و محسوس است. آنها تأکید کردند که این نگرش جدید به حق حریم خصوصی نه تنها ناشی از «اصل احترام به اموال خصوصی»، بلکه ناشی از لزوم مصونیت شخصیت افراد است. در سال ۱۹۳۹، آنها اعلام نمودند که یک تعریف جامع از حق حریم خصوصی وجود ندارد. برخی دیگر بیان داشته‌اند که افراد از حقوق مختلفی برخوردارند که یکی از این حقوق، حق تنها زندگی کردن است که متضمن کنترل اشخاص بر اطلاعات خصوصی خودشان می‌باشد (Peikoff, 2006: 474). در طول زمان و با توجه به مبهم بودن قلمرو حریم خصوصی و عدم امکان اعمال کامل این حق به دلیل اختراع فناوری‌های نوین و توسعه آنها، دیدگاه‌های مختلفی ارائه شده است. بدون تردید توسعه کمی و کیفی هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور در آینده، تعیین قلمرو حریم خصوصی افراد را مشکل‌تر هم خواهد نمود. تا سال ۱۹۴۰ تعدادی از کشورها، حق حریم خصوصی را چه از طریق مقررات قانونی از جمله قانون اساسی و چه از طریق تصمیمات قضایی به رسمیت شناختند (Nizer,

1. Semayne's Case, 5 co. Rep. 91 [K.B.1604].USA.
 2. Luis Brandeis & Samuel Warner.
 3. The Right to Be Let Alone.

(529: 1940). مطالعه‌ای در آوریل سال ۲۰۱۴ توسط مرکز تحقیقاتی پیو^۱ انجام شد که نتایج آن نشان می‌داد ۶۳٪ پاسخ دهندگان اعلام نموده‌اند؛ اگر هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور خصوصی و تجاری مجاز به پرواز در بخش زیادی از فضای هوایی کشور باشد، وضعیت برای شهروندان بدتر خواهد شد (Smith, 2014: 2). همچنین سیاستمداران و حقوقدانان نیز در بعضی کشورها نگرانی خودشان را در این مورد اعلام نموده‌اند که منجر به این شد در ۴۳ کشور، محدودیت‌هایی برای کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور برقرار گردد. یکی از مصادیق مهم حریم خصوصی، حریم خصوصی رفتاری است. واژه «رفتار» در اینجا به معنی فعالیت‌ها، خدمات، معاشرت‌ها و اقدامات افراد می‌باشد. گاهی مواقع ممکن است این رفتارها با منافع سایر افراد جامعه و یا گروه‌ها و جامعه بعنوان یک کل تعارض پیدا نماید که لازم است بین این دو منفعت و حق تعادل برقرار گردد. حریم خصوصی رفتاری اگرچه متضمن کلیه ابعاد رفتاری انسان می‌باشد، اما برخی رفتارها مانند فعالیت‌های سیاسی، مذهبی و جنسی حساسیت بیشتری دارند (Solove, 2006: 477). بدیهی است حریم خصوصی رفتاری با اختراع و توسعه فناوری‌های جدید از جمله هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور در معرض تهدید جدی قرار گرفته است، این در حالی است که نیاز انسان به داشتن حریم خصوصی ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است.

۴. مقررات مربوط به حمایت از حق حریم خصوصی در کشورها

از سال ۱۹۷۰، مقررات حمایت از اطلاعات در بیشتر کشورها تدوین و تصویب شده است.^۲ فورد رئیس اتحادیه هوانوردی هواپیمای بدون سرنشین^۳ معتقد است مقررات مربوط به حق حریم خصوصی قبلاً وجود داشته است و هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور هم می‌تواند مشمول همان مقررات باشد. برخی کشورها از تدوین مقررات مربوط به تأثیر کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بر حق حریم خصوصی افراد خودداری می‌کنند. این خلاء مقرراتی باعث شده در برخی مناطق، مقامات محلی و دادگاه‌ها با اعمال سلاقی و بعضاً اعمال مقررات متناقض، این خلاء مقرراتی را پر نمایند. بعنوان مثال در *داکوتای*

1. Pew.

2. EPIC-Electronic Privacy Information Center, Privacy and Human Right. [15/12/2016].

3. Ford, Aero UAVs Chief.

شمالی^۱، پلیس محلی اقدام به صدور دستورالعمل‌هایی نموده است که برای یافتن و یا کمک کردن به افراد گمشده می‌توان از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور استفاده نمود؛ در حالی که در کولورادو^۲ مقامات محلی مقرراتی را تصویب کرده‌اند که بموجب آن برای شکار هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور جایزه تعیین شده است. همچنین مدیر مرکز مطالعات استراتژیک دانشگاه می‌سی‌سی‌پی^۳ معتقد است که هیچ کنترل محلی بر فضای هوایی وجود ندارد. با توجه به وضعیت فیزیکی و کاربردی هواپیما که از قلمرو صلاحیتی کشورهای مختلف عبور می‌کند، ضروری است مقررات حقوقی یکپارچه بر آن اعمال شود، این در حالی است که مقررات هوانوردی معمولاً در این زمینه مسکوت می‌باشند. از سوی دیگر مراجع قضایی هم حمایت چندانی از حق حریم خصوصی ننموده‌اند. در مقررات فعلی کشور انگلیس به سختی می‌توان مبنایی منطقی برای رعایت حق حریم خصوصی توسط کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور در فضای هوایی قابل عبور پیدا کرد (Farber, 2014: 18). از سال ۱۹۷۰، قانون اساسی برخی کشورها به حق حریم خصوصی افراد اشاره کرده‌اند. این مقررات بیشتر با هدف تعیین و حفظ حداقل حقوق و منافع برای حکومت‌ها و نه برای حمایت از حقوق افراد وضع شده‌اند (Clarke, 2000: 21). علاوه بر مقررات رسمی که معمولاً انعطاف کمتری دارند، از مقررات نرم هم برای کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور استفاده می‌شود. در کوتاه‌مدت می‌توان با اعمال این مقررات نرم، وضعیت را به گونه‌ای مدیریت نمود که منافع هیچ یک از طرفین اعم از بهره‌برداران هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور و حریم خصوصی افراد مورد تهدید قرار نگیرد و پس از کسب تجربیات لازم و احراز نقاط قوت و ضعف آن، برای تدوین و توسعه یک رژیم حقوقی رسمی متوازن و متعادل در این زمینه اقدام کرد که متضمن حفظ حقوق و منافع فردی و اجتماعی باشد. در ذیل مقررات برخی کشورها در مورد نحوه استفاده از هواپیمای خلبان متحرک و حق حریم خصوصی افراد مورد اشاره قرار می‌گیرد.

۱-۴. استرالیا

1. North Dakota.
2. Colorado.
3. Manager of Strategic Studies Center of Micicipi UN.

با توجه به ارزان تر شدن و توسعه قابلیت‌های هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور، استفاده از این فناوری مورد استقبال روزافزون قرار گرفته است. در نظام حقوقی استرالیا، مقامات هواپیمایی کشوری (کاسا) صرفاً وظیفه تدوین مقررات مربوط به ابعاد تخصصی پرواز هواپیماها را به عهده دارند و مانند اغلب کشورها اولویت را به تامین منافع بهره‌برداران هواپیما و سایر ذینفعان این وسایل پرنده می‌دهند. قانون حریم خصوصی مصوب ۱۹۸۸ مربوط به حق حریم خصوصی افراد و نحوه استفاده از ابزارهای نظارتی و تعیین حدود آن می‌باشد که ارتباطی با کاسا ندارد و متضمن مقرراتی در مورد جمع‌آوری، نگهداری، بهره‌برداری و انتشار اطلاعات شخصی شهروندان توسط نهادهای حکومتی و تجاری است و شامل اقدامات افراد نمی‌شود. قانون ابزارهای نظارتی ۲۰۰۴ استرالیا هم در مورد بهره‌برداری قانونی از ابزارهای نظارتی الزاماتی را تعیین نموده اما فاقد ممنوعیت استفاده از ابزارهای نظارتی می‌باشد. بنابراین اگرچه در این کشور در خصوص لزوم رعایت حق حریم خصوصی الزامات قانونی وجود دارد لیکن مقررات موجود کامل نمی‌باشد و این خلا قانونی از دید صاحب‌نظران پنهان نمانده است. پیلگرم کمیسیونر حریم خصوصی^۱ می‌گوید: تحقیقات ما نشان می‌دهد که مردم در مورد اطلاعات شخصی خود و نسبت به حمایت‌هایی که باید از حق حریم خصوصی آنان اعمال شود نگران می‌باشند (Pilgrim, 2012: 34).^۲ با کاربرد روزافزون این فناوری، سؤالی که مطرح می‌شود این است که چگونه می‌توان تضمین نمود حریم خصوصی مردم از طریق سوء استفاده از این فناوری مورد تهدید قرار نگیرد؟ قانون حریم خصوصی ۱۹۸۸، نحوه و شرایط جمع‌آوری، مدیریت و انتشار اطلاعات توسط موسسات و اشخاص را تعیین نموده است. فالک از اداره کمیسیونر اطلاعات استرالیا، این قانون را به عنوان مجموعه اصولی که بر شفافیت نحوه جمع‌آوری، ارائه و دسترسی به اطلاعات شخصی تعیین گردیده و همگان مکلف به رعایت آن هستند، می‌داند (Falk, 2014: 35). از سوی دیگر والتر از دپارتمان عمومی و کلا معتقد است قانون حریم خصوصی برای جمع‌آوری و استفاده از اطلاعات شخصی افراد بوسیله شهروندان خصوصی اعمال نمی‌شود و لذا حمایت کاملی از حق حریم خصوصی ارائه نمی‌نماید (Walter, 2014: 10).

1. Pilgrim-Privacy Commissioner.

2. Drone and Privacy, www.aph.gov.au/media/20%20parliamentary%20Business/chapter4.pdf?21a=en, p2[05/09/2016].

کمیسیونر حریم خصوصی یادآوری نموده که فعالیت‌های خرد و کوچک [با گردش مالی سالیانه کمتر از ۳ میلیون دلار] سازمان‌های سیاسی، موسسات رسانه‌ای و افراد، نسبت به امور شخصی و خانوادگی خود مشمول اصول مندرج در قانون حریم خصوصی نمی‌باشند.^۱ کلارک می‌گوید: منافع و حقوق مردم نسبت به عدم اعمال نظارت بی‌موقع و سرزده و یا دخالت دیگران در فعالیت‌هایشان، اعم از اینکه اطلاعاتی جمع‌آوری شود و یا نشود، باید بعنوان حریم خصوصی آنها محترم شمرده شود (Clarke, 2014: 86). اسمیت در مورد قانون حریم خصوصی معتقد است این قانون فاقد ممنوعیت‌های مربوط به استفاده از ابزارهای نظارتی می‌باشد (Smith, 2014: 86). در برخی قوانین ایالتی، ممنوعیت‌هایی وجود دارد و در بعضی ایالت‌های دیگر در زمینه استفاده از انواع تجهیزات و ابزارهای نظارتی، هیچ ممنوعیتی پیش‌بینی نشده است.^۲ بوتلر اظهار داشته است مقررات مربوط به ابزارهای نظارتی در قانون یاد شده برای قرن ۲۱ مناسب نمی‌باشد (Butler, 2014: 4). از سوی دیگر برخی صاحب‌نظران هم گفته‌اند که استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بعنوان ابزار نظارتی، ضابطه‌مند شده است زیرا آنها تحت شمول تعریف ابزار نظارتی بصری یا شنوایی در قانون رفاه عمومی قرار گرفته‌اند.^۳ کمیسیونر حریم خصوصی اظهار نموده است: هنگامی که نحوه استفاده از فناوری‌های جدید در جامعه مطرح و بررسی می‌شود، باید خلاءهای مقرراتی تعیین و برطرف شود.^۴ در همین زمینه مک دونالد استدلال کرده که فقدان مقررات یکنواخت بطور منطقی بر حمایت از حق حریم خصوصی استرالیایی‌ها اثر گذاشته است و مردم از حقوق خود در این زمینه آگاهی ندارند (McDonald, 2014: 249).^۵

آلدر نماینده شورای خدمات اضطراری استرالیا^۶ می‌گوید که براساس برخی مقررات ایالتی، در زمان تصویربرداری، جرم بوقوع می‌پیوندد که یکی از مهمترین اقدامات در اینگونه مواقع، ارزیابی سریع خسارات وارده است (Alder, 2014: w19). نکته قابل ذکر این است که مقررات فعلی استرالیا قبل از پیشرفت اخیر هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور نوشته

1. Ibid, p34.

2. Ibid, p2.

3. Ibid, p2.

4. Ibid, p 35.

5. Ibid, p38.

6. Alder - Representative of Australasian Fire and Emergency Service Authorities Council.

شده است. بنابراین به موازات پیشرفت این فناوری و افزایش قابلیت‌های آن، لازم است یک بازنگری در قوانین موجود انجام شود. بعنوان مثال براساس قانون ابزارهای نظارتی و رفاه عمومی مصوب ۲۰۰۴، پلیس می‌تواند از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بعنوان یک ابزار نظارتی بصری استفاده کند و بدون کسب اجازه، وارد منازل افراد شوند.^۱ همچنین سایر نهادهای مجری قانون هم می‌توانند با استفاده از ابزارهای نظارتی هوایی نظیر هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بدون لزوم اخذ مجوز قبلی وارد حریم خصوصی افراد شوند. گزارش‌های رسانه‌ای نشان می‌دهد گروه‌های حمایت از حیوانات به منظور مونی‌تور کردن تأسیسات و امکانات کشاورزی و با هدف افشا کردن آزار و اذیت حیوانات و یا هر ادعایی مربوط به فعالیت و وضعیت مزارع، بدون جلب رضایت مالکین آنها از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور استفاده کرده‌اند.^۲ اعمال نظارت بر تأسیسات کشاورزی در زمینه افشای فعالیت‌های غیرقانونی در گذشته موثر بوده است، به گونه‌ای که تعدادی از مزرعه‌داران به علت سوء رفتار با حیوانات یا به علت اطلاعاتی که از طریق دوربین‌های منصوبه یا استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بویژه در مناطقی خاص بدست آمده، تحت تعقیب قرار گرفتند. آنها مدعی بودند که تحت شرایطی از شمول قانون مستثنی هستند که ادعای آنها مورد قبول قرار نگرفته است. برای رفع خلاءهای یاد شده، استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور باید هرچه بیشتر ضابطه‌مند شود (Holland, 2014: 45).^۳ با توجه به کاستی‌های مقررات یاد شده، کمیسیونر حریم خصوصی بعنوان یک مرجع ذیصلاح پیشنهاد نموده همه نهادهای فدرال و ایالتی باید مقررات مربوط به استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور با رعایت حق حریم خصوصی مردم را مورد بازنگری قرار دهند و بدین منظور در دسامبر ۲۰۱۳ کمیته امور حقوقی و سیاستگذاری مجلس نمایندگان، موظف به بررسی این موضوع شد که گزارش خود را تحت عنوان "چشمان در آسمان" در سال ۲۰۱۴ ارائه و پیشنهاد کرد نقض حریم خصوصی بعنوان یک "شبه جرم" تعیین شده و قوانین موجود اعم از ایالتی و فدرال اصلاح شوند تا قابل تسری به هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور

1. Surveillance Devices Act (2004) [cth] , section 37.

2. S , murphy , 'Animal , liberation activists launch spy drone to test free – range claims' , ABC News , 30 Aug 2013.[28-12-2015].

3. Drones and Privacy – Available at [http://www.aph.gov.au/media/402/20/parliamentary 20% Business/ chapter 4. Pdf ? / a = en](http://www.aph.gov.au/media/402/20/parliamentary%20Business/chapter4.Pdf?/a=en).[13-05-2016].

هم گردیده و میان مقررات ایالتی و فدرال هماهنگی لازم ایجاد تا تعارض میان آنها برطرف شود.

۲-۴. اتحادیه اروپا

اتحادیه اروپا حق حریم خصوصی افراد در زمینه اطلاعات شخصی در برخی از مقررات را بعنوان یک حق بنیادین به رسمیت شناخته است. در سال ۲۰۰۲، دستورالعمل حق حریم خصوصی و مکاتبات الکترونیکی تدوین و تصویب شد که اطلاعات شخصی افراد را مورد حمایت قرار داده است. به موجب مقررات مذکور، بهره‌برداری از هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور نباید موجب نقض حقوق اساسی اشخاص که شامل زندگی شخصی و خانوادگی و اطلاعات خصوصی است، شود. بهره‌برداران این فناوری باید مقررات مربوط به حمایت از اطلاعات شخصی را متعاقب دستورالعمل حمایت از اطلاعات رعایت نموده^۱ و در چهارچوب دستورالعمل ۲۰۰۸/۹۷۷ فعالیت نمایند. بعلاوه ماده ۸ کنوانسیون اروپایی حقوق بشر مقرر می‌دارد: هر کسی حق دارد حریم خصوصی و زندگی خانوادگی‌اش، خانه‌اش و مکاتباتش مورد احترام و حمایت قرار گیرد.^۲ این حقوق در آینده تحت تأثیر کاربرد هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور در بازار سیویل از طریق استفاده از اطلاعات جمع‌آوری شده قرار خواهند گرفت. شایع‌ترین تهدیدات شناسایی شده در مورد نقض حق حریم خصوصی، استفاده از تجهیزات نظارتی منصوبه بر روی هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور می‌باشد. هرگونه فعالیت هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور باید بر اساس ارزیابی و بررسی تدابیر ضروری برای تضمین احترام به حقوق اساسی و حمایت از اطلاعات و حق حریم خصوصی افراد انجام شود و مقامات ذیصلاح باید بطور مستمر بر این امر نظارت نمایند. بطور کلی باید گفت در اروپا، برخی مقامات ذیصلاح بطور فعالانه در مورد این موضوع اقدام می‌نمایند و با توجه به گزارش‌های دریافتی در مورد حریم خصوصی، تصمیمات لازم اتخاذ خواهد شد (Wright, 2014: 613).

۳-۴. آمریکا

1. Directive 95 / 96 / EC, ojl 281, 23.11. 1995, pp.31- 50[15-04-2016].
2. Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms 1950.

کنگره آمریکا به منظور جلوگیری از نقض حق حریم خصوصی مردم، محدودیت‌هایی برای کاربرد هواپیمای خلبان متحرک برقرار نموده است. بموجب اصلاحیه چهارم قانون مربوط به کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور، حق مردم در زمینه حریم خصوصی، خانه‌ها، اوراق، مدارک، اموال و اقدامات‌شان در قبال تجسس‌های غیرمعقول نباید نقض شود. همچنین هنگامی که در سال ۲۰۱۲ قانون مدرنیزه کردن و اصلاح اداره فدرال هوانوردی^۱ به تصویب رسید، اداره مذکور اطلاعیه‌ای را منتشر و کاربرد هواپیمای خلبان متحرک تجاری را ممنوع نمود.^۲ از نظر فنی، اداره هوانوردی فدرال میان هواپیماهای قابل کنترل نظامی با وزن هزاران تن و هواپیماهای اسباب‌بازی رادیو-کنترلی کودکان با وزن چند اونس مانند فانتوم دی جی آی^۳ هیچ تفاوتی قائل نشد. به عبارت دیگر هواپیمای اسباب‌بازی رادیو-کنترلی کودکان می‌تواند بعنوان یکی از مصادیق هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور تحت شمول مقررات اداره هوانوردی فدرال قرار گیرد.^۴ از منظر نوع کاربرد، اداره مذکور فعالیت هواپیمای خلبان متحرک را مانند فعالیت‌هایی که به قصد انتفاع انجام می‌شود یا توسط یک نهاد تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرد، حتی اگر کاربرد این هواپیما بطور واقعی منجر به ایجاد سود و منفعت نشود، بعنوان یک فعالیت تجاری تلقی نموده و آن را ممنوع نموده است.^۵ این مقررات باعث شده است که از سال ۲۰۰۷ به بعد نامه‌هایی به افراد و نهادهایی که این ممنوعیت را رعایت ننموده‌اند، ارسال شود. در یک مورد، زمانی که *رافائل پیرکر*^۶ یک هواپیمای رادیوکنترلی ۴/۵ پوندی را که بر روی آن دوربینی نصب شده بود، مورد استفاده قرار داده بود، حدود ۱۰/۰۰۰ دلار جریمه شد.^۷ در سال ۲۰۱۴، اداره هوانوردی فدرال، گواهینامه‌ای را صادر نمود که به کالج فنی و جامعه نورتلند^۸ مستقر در مینه‌سوتا^۹، اجازه می‌داد با رعایت همه محدودیت‌هایی که با نظر مالکین زمین‌ها تعیین شده بود و مشروط به اینکه بر فراز مناطق

1. Faa Modernization and Reform Act, 2012, www.Faa.com.

2. UAV Operations in the National Airspace System, 14 C.F.R.2014.U.S.A.

۳. نوعی هواپیمای بدون سرنشین که محبوبیت زیادی برای کاربران دارد، *Dji phantom*.

4. FAA, 2007 Notice .Unmanned Aircraft Operation in the National Airspace System, 2014. USA.

5. Interpretation of the Special Rule for Model Aircraft, 14 c.F.R 91 (2014).USA.

6. Raphael Pirker.

7. *Huetra v . Pirker*, no, cp – 217 , 2014 wl 3388631 [N . T . S . B. mar. 6, 2014].

8. Northland Community and Technical College.

9. Minnesota.

مورد نظر نباید با ارتفاع بیشتر از ۵۰۰ پا پرواز نمایند، با هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بر فراز زمین‌های کشاورزی منطقه روسوکانتی^۱ پرواز کنند. همچنین اداره هوانوردی فدرال با هدف حمایت از حق حریم خصوصی مردم مقرر نموده که اعمال این حق، مستلزم این است که بهره‌برداران سایت‌های آزمایشی، اطلاعات و تصاویر جمع‌آوری شده را نگهداری نموده و نحوه استفاده از این اطلاعات که توسط هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور جمع‌آوری شده را تعیین نمایند.^۲ قابل ذکر است اداره مذکور ۶ سایت آزمایشی و تحقیقاتی را برای هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور انتخاب نموده است که در این سایت‌ها، تحقیقات مربوط به شرایط و الزامات گواهی کردن و عملیاتی نمودن استفاده ایمن و یکپارچه هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور در فضای هوایی ملی آمریکا انجام می‌شود.^۳

۴-۴. ایران

در نظام حقوقی ایران، مقرراتی در مورد لزوم رعایت حق حریم خصوصی افراد وجود دارد که از اطلاق و عموم احکام مقررات مذکور، می‌توان نسبت به برقراری محدودیت یا ممنوعیت - حسب مورد - برای پرواز هوایمای قابل کنترل از راه دور از راه دور که منجر به نقض حریم خصوصی شهروندان می‌شود، بهره گرفت. بعنوان مثال قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران مقرر نموده که حیثیت، جان، مال، حقوق و مسکن افراد از تعرض مصون است، مگر در مواردی که قانون تجویز می‌کند.^۴ همچنین تفتیش عقاید، بازرسی و ... و استراق سمع و هرگونه تجسس، مگر به حکم قانون، ممنوع است.^۵ در منشور حقوق شهروندی بعنوان بخشی از حقوق نرم که در سال ۱۳۹۵ رونمایی شد، موارد ذیل راجع به حریم خصوصی، پیش‌بینی شده است:

الف- هر شهروندی حق دارد از امنیت جانی، مالی، حیثیتی، حقوقی، قضایی شغلی، اجتماعی و نظایر آن برخوردار باشد. اقدامات غیرقانونی بنام تأمین امنیت عمومی بویژه تعرض

1. Roseau County.

2. UAS Test Site Program [Federal Register: The Daily Journal of the US Government, Nov , 14 , 2013].

3. Picks Diverse Sites to Carry out Drone Tests, the New York Times [Dec . 30 , 2013].

۴. اصل ۲۲ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران.

۵. همان، اصول ۲۳ و ۲۵.

به حریم خصوصی مردم ممنوع است؛^۱

ب- حق شهروندان است که از امنیت سایبری و فناوری‌های ارتباطی و اطلاع‌رسانی، حفاظت از داده‌های شخصی و حریم خصوصی برخوردار باشند؛^۲

پ- حق هر شهروند است که حریم خصوصی او محترم شناخته شود. محل سکونت، اماکن خصوصی، وسایل نقلیه شخصی از تفتیش و بازرسی مصون است مگر به حکم قانون.^۳ در قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات مصوب ۱۳۸۷، مقرر گردیده "هر شخص ایرانی حق دسترسی به اطلاعات عمومی را دارد مگر آن که قانون منع کرده باشد".^۴ انتشار عمومی اطلاعات استثنائاتی دارد که یکی از این استثنائات، حفظ حریم خصوصی افراد است. یادآور می‌شود افشای اطلاعات مذکور با کسب رضایت شخصی که حریم خصوصی او در معرض نقض قرار گرفته، مجاز دانسته شده است.^۵

همانگونه که ملاحظه می‌شود احکام فوق‌الذکر جملگی بر لزوم رعایت حق حریم خصوصی افراد تأکید نموده و لذا طرق مختلف نقض این حق از جمله استفاده از هوایمای قابل کنترل از راه دور در این زمینه فاقد مشروعیت قانونی به نظر می‌رسد. از سوی دیگر آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی مصوب ۱۳۸۶ هیأت وزیران، مقررات نسبتاً مفصلاً در خصوص شرایط و نحوه استفاده از انواع وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی از جمله وسایل پرنده بدون سرنشین [قابل کنترل] در بر دارد و دستورالعمل‌های اجرایی مربوط به احکام مختلف این آئین‌نامه هم عمدتاً به عهده سازمان هوایمایی کشوری گذاشته شده است که تاکنون این سازمان نسب به تدوین و اجرای برخی از دستورالعمل‌های مذکور اقدام نموده است و یکی از این موارد، دستورالعمل اجرایی وسایل پرنده فوق سبک کنترل از راه دور غیرنظامی بوده که در تیرماه سال ۱۳۹۵ از سوی سازمان یاد شده منتشر شده است. دستورالعمل مذکور حاوی مقررات مختلف از جمله نحوه گزارش‌دهی تخلفات وسایل پرنده کنترل از راه دور [قابل کنترل] می‌باشد که یکی از تخلفات یاد شده

۱. ماده ۱۳.

۲. همان، ماده ۳۵.

۳. همان، ماده ۳۶.

۴. ماده ۲.

۵. همان، بند الف ماده ۱۵.

می تواند نقض حریم خصوصی افراد باشد.

علیرغم اینکه در نظام حقوقی ایران، مقرراتی ولو ناقص در زمینه کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور و لزوم رعایت حق حریم خصوصی مردم به تصویب رسیده است لیکن باید اذعان نمود که در حال حاضر ایران مانند بسیاری از کشورهای دنیا، دارای یک رژیم حقوقی خاص قابل اعمال بر انواع هواپیماهای قابل کنترل اعم از سبک و یا سنگین وزن که متضمن مقرراتی در مورد لزوم رعایت حق حریم خصوصی افراد توسط بهره‌برداران و سایر ذینفعان و فعالین حوزه فناوری سیستم هواپیمای قابل کنترل از راه دور باشد، نیست.

۵. رویه قضایی

مقررات مربوط به تأثیر کاربرد هواپیماها از جمله هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بر حق حریم خصوصی افراد، جامع نمی‌باشد و لذا خلأ موجود در این زمینه، موجب ورود دادگاه‌ها به این موضوع شده است. برخی دادگاه‌ها نظر داده‌اند که مأموریت یک هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور - صرف نظر از موقعیت خلبان - کاملاً مشابه مأموریت پلیس می‌باشد.^۱ بعنوان مثال در سال ۱۹۸۶ در کالیفرنیا، پس از آنکه مقامات پلیسی یک هواپیما را بر فرازخانه سیراولو^۲ به پرواز در آوردند و این امر منجر به کشف کشت غیرمجاز ماری‌جوانا در پشت حیاط آن خانه شد، دادگاه عالی به نفع پلیس رأی داد و استدلال کرد که آن محوطه در معرض دید عمومی قرار داشته است و قلمرو عمومی می‌تواند مورد استفاده هر شخصی باشد. برعکس، دادگاهی دیگر در قضیه فلوریدا رأی داد که اگرچه برخی قسمت‌ها مانند سقف گلخانه‌ها در معرض دید عموم قرار دارند، لیکن کشت ماری‌جوانا در داخل یک ساختمان محصور انجام شده است.^۳ تمایز میان آنچه داخل یا خارج از قلمرو حریم خصوصی قرار دارد از این نظر مهم است که تعیین می‌کند اعمال نظارت بر آن قلمرو با حق حریم خصوصی افراد مغایرت دارد و لذا بعنوان نقض خلوت افراد محسوب می‌شود (Dolan).

1. M.Ehtisham Abid , op.cit, p63
2. Ciraolo.
3. M.Ehtisham Abid, op.cit, p64

Thompson, 2013: 15) عبارت «نقض خلوت افراد»،^۱ کلیدی‌ترین عبارت احکام دادگاه‌هاست که در موارد متعددی مورد استفاده قرار گرفته است. این استدلال در پرونده شرکت شیمیایی *دو*^۲ علیه آمریکا، مطرح و منجر به این شد که یک مبنای قوی برای مقررات مربوط به حریم خصوصی افراد در ارتباط با هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بوجود آید. در این دعوی، دادگاه خواننده را تبرئه نمود بدلیل اینکه هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور از یک دوربین معمولی استفاده نموده بود و پیشنهاد کرد که استفاده از فناوری‌هایی که موارد خارج از معرض عمومی را رصد می‌کنند بدون اخذ مجوز مربوطه، غیرقانونی تلقی شوند.^۳ در رویه قضایی مربوط به این موضوع، یک قضیه معروف در مورد وضعیت حقوقی فضای هوایی وجود دارد که مربوط به *دعوی آمریکا و کاسی* می‌باشد.^۴ در این قضیه، دادگاه با این سؤال مواجه شد که چه کسی مالک فضای هوایی مافوق اموال خصوصی می‌باشد؟^۵ خواهان *دعوی* را علیه آمریکا مطرح کرده بود با این استدلال که پرواز هواپیماها بر فراز اموال او، نقض قانونی است که مقرر می‌داشت: اموال خصوصی نباید برای کاربرد عمومی بدون جبران خسارت عادلانه مورد استفاده قرار گیرند. از سوی دیگر، صرفاً زمانی می‌توان علیه حکومت طرح دعوی نمود که عامل (نماینده) حکومت هنگام مواجهه با طرف خصوصی، موجب ورود صدمه به او شده باشد.^۶ *کاسی* مالک یک مرغداری در کارولینای شمالی بود و این مرغداری در نزدیکی فرودگاهی قرار داشت که بطور منظم مورد استفاده هواپیماها قرار می‌گرفت، مجاورت فرودگاه و ساختمان مرغداری باعث می‌شد که هواپیما بر فراز اموال در فاصله ۸۳ پا؛ مافوق سطح زمین پرواز کند که با ملک زیرین فقط ۶۷ پا، با طویله ۶۳ و با نوک بلندترین درخت ۱۸ پا فاصله داشت.^۷ علیرغم اینکه نشست و برخاست این هواپیماها مطابق مقررات هواپیمای غیرنظامی انجام می‌شد، لیکن پرواز آنها موجب ایجاد آلودگی صوتی و روشنائی غیرمعمول در شب گردیده بود. دادگاه اشاره کرد که پیامد آلودگی صوتی ناشی از پروازها، منجر به واکنش فیزیکی مرغ‌ها شده تا جایی که ۶ تا ۱۰ عدد از مرغ‌ها بدلیل ترس،

1. Intrusion Upon Seclusion.

2. Dow Chemical Co.

3. Dow Chemical Co. v. United States, 474 u. s. 227, 1986.

4. United States v. Causby. 328 u.s.256 [1946].

5. United States v Causby 328 U.S.[1946] 257.

6. CRS Report Rs20741, The Constitutional law of Property Rights [Takings], An Introduction by Robert Meltz, [25-07-2016].

7. Ibid, p258.

از طریق پریدن روی دیوار تلف شدند و این تلفات ادامه پیدا کرد تا اینکه کل مرغهای تلف شده به این دلیل به حدود ۱۵۰ عدد رسید. پیامد این وضعیت، عدم امکان فعالیت تجاری از ملک شخصی بعنوان یک مرغداری بود.^۱ در این پرونده دادگاه باید تعیین می کرد که آیا از دست دادن اموال می تواند بدون جبران خسارت منصفانه باشد؟ در ابتدا دادگاه مفهوم حکم رومی مالکیت فضای هوایی را رد کرد که مقرر می داشت "هر کس مالک زمین است، مالک فضای بالای آن نیز می باشد (جباری، ۱۳۹۳: ۴۱).^۲ دادگاه به این نکته توجه کرد که کنگره قبلاً مقرر نموده است: یک حق عمومی برای پروازهای عبوری بازرگانی و حق اعمال حاکمیت در فضای هوایی وجود دارد. اگر چه دادگاه این نظریه را که کاسبی بر فضای هوایی مافوق ملکش مالکیت کامل داشته است را رد نمود، لیکن دادگاه باید تعیین می کرد که پرواز هواپیماها در چه صورتی منجر به نقض حقوق مالکانه مالکین می شود؟ خواننده دعوی استدلال کرد که پروازها در فضای هوایی قابل عبور بطور فیزیکی به سطح زمین تعدی نمی نمایند و لذا نمی تواند منجر به نقض حقوق مالکانه افراد شود و مالک زمین، مالک فضای هوایی مجاور سطح زمین نمی باشد.^۳ دادگاه این استدلال را نپذیرفت و اظهار داشت «مالک زمین حداقل مالک بخشی از فضای هوایی مافوق زمینش که بتواند آن را تصرف نموده و مورد استفاده قرار دهد، می باشد و اینکه مالک زمین بصورت فیزیکی و عملی از طریق ایجاد ساختمان و سایر موارد در این قلمرو تصرف نمی کند پس مالک آن نیست، اصولی و منطقی نمی باشد.^۴ بنابراین نتیجه گرفت که مالک زمین، مالک آن بخش از فضای هوایی که بلاواسطه مجاور سطح زمین قرار دارد و برای بهره برداری از زمین ضروری است، می باشد و تعدی به این قلمرو به مثابه تعدی به سطح زمین می باشد.^۵ آن قسمت از فضای هوایی که بلاواسطه مجاور سطح زمین قرار ندارد، فضای هوایی عمومی است. همچنین دادگاه خاطر نشان کرد که استدلال حکومت راجع به عدم پذیرش نقض قلمرو فضای هوایی تحت اقتدار مالک زمین در این مورد قابل قبول نیست، زیرا پرواز هواپیماها بر فراز زمین در فضای هوایی بلاواسطه مجاور سطح زمین قرار نداشتند.^۶ در آن زمان قانون فدرال در مورد محدوده فضای هوایی قابل عبور

1. Ibid, p 259.
 2. Ibid, pp 260 – 61.
 3. Ibid, P 263.
 4. Ibid, p 264.
 5. Ibid, p 265.
 6. Ibid, p 264.

مقرر کرده بود که این فضا باید به گونه‌ای تعیین شود که حداقل فاصله پرواز ایمن برای مناطق خاص رعایت شود.^۱ نهایتاً دادگاه نتیجه‌گیری کرد که پرواز هواپیماها بر فراز زمین‌های خصوصی، نقض حقوق مالکانه اشخاص نمی‌باشد، مگر اینکه پروازها در فاصله‌ای انجام شود و به اندازه‌ای تکرار شوند که بعنوان دخالت مستقیم و غیرضروری تلقی شده و این مداخله منجر به ایجاد محدودیت و مشکل برای مالک برای بهره‌برداری از زمین خویش گردد.^۲ نتیجه‌گیری دیگر دادگاه این بود که اگرچه زمین موردنظر همه ارزش و منافع مادی خود را از دست نمی‌دهد، لیکن بدلیل اینکه مالک اموال نمی‌تواند به مدت طولانی و برای هدف اصلی بعنوان یک مرغداری از ملک خود استفاده نماید لذا این امر می‌تواند منجر به کاستن ارزش آن مال شود.

۱-۵. معیارهای مالکیت فضای هوایی

همانگونه که در بخش قبل گفته شد در قضیه کاسبی این تئوری قدیمی که مالکین زمین، مالک فضای عمودی مافوق زمین خویش تا ابد می‌باشد، رد و اظهار داشته شد که این تئوری با زندگی و دنیای فعلی تطابق ندارد. دادگاه استدلال کرد که فضای هوایی قابل عبور بخشی از قلمرو عمومی محسوب شده و پرواز هواپیما در این قلمرو ناقض حقوق مالکانه افراد نمی‌باشد، مگر اینکه فاصله هواپیما تا سطح زمین به اندازه‌ای نزدیک باشد و پروازها بقدری تکرار شوند که مانع استفاده مستقیم و فوری مالک از زمین خویش گردند. بنابر نظر دادگاه، فضای هوایی به دو بخش مجاور و غیرمجاور سطح زمین تقسیم می‌شود که در بخش پایین مالکین حق اعمال حقوق مالکانه دارند ولی در سطح بالاتر قلمرو عمومی بوده و تحت حاکمیت کشور قرار داشته و استفاده از آن برای عموم با رعایت مقررات آزاد می‌باشد. در این قضیه دادگاه ۳ معیار را مورد توجه قرار داد که امروزه هنوز دادگاه‌ها به آن استناد می‌کنند:

الف- آیا هواپیماها مستقیماً بر فراز زمین خواهان پرواز کرده‌اند؟

ب- جهت و تعداد پروازها؟

پ- آیا پروازها مستقیماً بر حق بهره‌برداری خواهان از سطح زمین خویش تأثیر

1. Ibid. p, 263.

2. Ibid. p, 266.

گذاشته‌اند؟^۱

در این پرونده، برخی از ابهامات بی‌پاسخ گذاشته شد، از جمله اینکه چه تمایزی میان دسترسی فوری و ضروری مالکین به سطح زمین خویش و فضای هوایی بعنوان قلمرو عمومی وجود دارد؟ آیا می‌توان از دسترسی به فضای هوایی عمومی به استناد لزوم حق دسترسی فوری مالکین به اموال شخصی خود ممانعت نمود؟ آیا پرواز هواپیمایی که در فضای هوایی عمومی پرواز می‌کند می‌تواند همیشه منجر به ادعای نقض حق حریم خصوصی افراد شود؟ پس از قضیه کاسبی، دعاوی متعدد دیگری در این زمینه مطرح شد که در غالب این پرونده‌ها، دادگاه‌ها به استدلالات مندرج در پرونده کاسبی بعنوان نقطه شروع تحلیل چالش‌های مربوط به حقوق مالکین اموال خصوصی در قبال ورود سرزده هواپیماها در فضای هوایی مافوق زمین آنها استناد می‌کردند. تفاسیر مختلف از رأی پرونده کاسبی موجب طرح معیار مالکیتی فضای هوایی شده است که به برخی از این موارد اشاره می‌شود:

* چندین دادگاه؛ نظریه «ارتفاع ثابت»^۲ را معیار قرار دادند و فضای هوایی را به دو طبقه متمایز از هم تقسیم نمودند. مثلاً در آمریکا، لایه‌ای از فضای هوایی که در قانون فدرال تعیین شده است، بعنوان فضای هوایی قابل عبور، بعنوان قسمتی از قلمرو عمومی محسوب می‌شود و بنابراین پرواز هواپیماها در این فضا نمی‌تواند منجر به طرح ادعای قابل قبول مبنی بر ایجاد مزاحمت برای مالکین اموال خصوصی شود، زیرا مالکین مذکور، هرگز مالک فضای هوایی واقع در قلمرو عمومی نمی‌باشند. اما لایه پایین فضای هوایی قابل عبور می‌تواند به مالکیت مالک سطح زمین درآید و لذا پرواز سرزده و غیرمجاز هواپیماها در این قلمرو می‌تواند منجر به طرح یک ادعای قابل قبول شود. البته معیار تفکیک دقیق میان فضای هوایی قابل عبور و فضای مافوق زمین مالکین خصوصی می‌تواند توسط مراجع قضایی عالی رد شود. بعنوان مثال دادگاه عالی در یک قضیه نظر داد که پرواز پایین هواپیماها در زمان بلند شدن و نشستن در یک باند جدیدالاحداث فرودگاه بر فراز اموال خواهان، می‌تواند موجب ادعایی شود که خسارت وارده به خواهان باید جبران شود.^۳ صدا و ترس ناشی از یک حادثه هوایی موجب

1. *Andrews v. United States*, 2012 . U. S. Claims and *Argent v . United States*, 124f 3d 1277, 1284 [fed cir , 1997].

2. Fixed Height Theory.

3. *Griggen v. Allegheny County*, 369 U.S. 84.90 [1962].

می‌شود که اعمال حقوق مالکانه افراد بر اماکن مسکونی شان، دچار عسر و حرج شود.^۱ علیرغم این موضوع، برخی دادگاه‌های تالی همچنان از نظریه «ارتفاع ثابت» بعنوان یک تفسیر منطقی از قضیه کاسبی پیروی می‌نمایند.^۲ فرضیه دیگری که در پرونده کاسبی مطرح گردید، این بود که هنگامی پرواز هواپیماها در ارتفاع بالا و در قلمرو عمومی فضای هوایی انجام می‌شود، هیچگونه ادعای مربوط به نقض حقوق مالکانه اشخاص قابل طرح و قبول نمی‌باشد. دادگاه فدرال آمریکا استدلال کرده که هر چقدر ارتفاع پروازهای عبوری افزایش یابد، منافع حکومت در حفظ و اعمال حاکمیت سنگین‌تر می‌شود، در حالی که منافع مالک زمین کاهش می‌یابد، بگونه‌ای که پذیرش ادعای ورود خسارت، مستلزم اثبات از دست دادن مطلق کلیه موارد استفاده از اموال خصوصی توسط مالک می‌باشد.^۳ دادگاه فدرال آمریکا در یک مورد اظهار داشت که مسئولیت حکومت برای نقض اعمال حقوق مالکانه افراد بعلت پرواز هواپیمای حکومتی در فضای هوایی قابل عبور، احراز نمی‌شود.^۴ همچنین، اگرچه فضای هوایی قابل عبور در قلمرو عمومی قرار گرفته است، لیکن مالک زمین برای اعمال حق مالکانه خود می‌تواند نسبت به پرواز غیرمجاز هواپیماها در بخشی از قلمرو فضای هوایی که موجب عدم امکان استفاده معقول او از زمینش می‌شود، ادعا نماید.^۵ بموجب این نظریه، دادگاه صرفاً می‌تواند تأثیر ارتفاع پروازها بر استفاده از زمین را بررسی نماید و بدیهی است هر تفسیری که در این زمینه ارائه شود، مستلزم احراز نوعی دخالت و تأثیر کاربرد هواپیما در بهره‌برداری از اموال مردم می‌باشد. تاکنون قضایای متعددی در دادگاه‌ها مطرح شده است که ادعای خواهان، ایجاد مزاحمت و ورود صدمه فیزیکی به دلیل پرواز هواپیماها به مالک اموال نسبت به اعمال حقوق مالکانه او بوده است.^۶ بعنوان مثال در قضیه گریگس^۷ ایجاد آلودگی صوتی و ارتعاش و ترس از ورود خسارت به دلیل ارتفاع پایین پرواز هواپیماها باعث شده بود که خواهان نتواند در محل مسکونی خود به راحتی بخوابد یا با دیگران صحبت کند و این

1. Ibid. p87.

2. Aaron. V. United States, 311, f, 2d 798 [ct.cl. 1963]: Powell v. United States, 1 cl.ct. 669 [1963].

3. Stephens v. United States. 11ci. Ct. 352, 362 [1986].

4. Branning v. United States , 654 f 2 d 88, 99 [1981].

5. Branning v. United States, 654 f2 d .pp98 – 99.

6. Causby, 328 u.s.256.

7. Griggs.

وضعیت موجب دوری او از محل سکونت خود و رها کردن آن شده بود.^۱ برخی دیگر از دادگاه‌ها کاهش ارزش مادی اموال به دلیل تأثیرات ناشی از پرواز هواپیماها را به رسمیت شناخته‌اند، حتی اگر آن اموال همچنان برای بهره‌مندی از کاربردهایی که قبلاً از آن استفاده می‌شد، مناسب باشند.^۲ همچنین حق بهره‌برداری از اموال نه تنها شامل امکان استفاده از آن برای کاربری خاص می‌باشد، بلکه شامل حق نگهداری از آن بعنوان سرمایه‌گذاری برای آینده و ضرورت حفظ ارزش مالی آن خواهد بود.^۳

۲-۵. ادعاهای مربوط به ایجاد مزاحمت و آلودگی صوتی علیه بهره‌برداران خصوصی
استدلالات حقوقی در قضیه کاسبی در مورد معیارهای مربوط به مالکیت فضای هوایی، اغلب در پرونده‌های بعدی مورد استفاده قرار گرفت. این ادعاها عمدتاً مربوط به بهره‌برداری اشخاص خصوصی از هواپیماها می‌باشد. بعضی مواقع، این اقدامات تحت عنوان «شبه جرم» محسوب شده که منظور از آن «ورود صدمه فیزیکی بر اموال متعلق به غیر» می‌باشد. یک اصل کلی در مورد ایجاد مزاحمت این است که هیچ مزاحمتی در فضای هوایی نمی‌تواند برای مالک زمین ایجاد شود، مگر اینکه وی دارای برخی حقوق مالکانه در فضای هوایی باشد. برای احراز تحقق مزاحمت برای مالک زمین از طریق پرواز هواپیما در فضای هوایی، صرفاً نباید تأثیر پروازها بر حق دسترسی فوری مالک به زمین خود یا لایه‌ای از فضای هوایی که مالک می‌تواند تصرف نماید، اثبات شود، بلکه باید تأثیر این وضعیت بر بهره‌برداری عملی و واقعی از زمین به اثبات برسد. یک دادگاه استدلال نموده است «مالک یک زمین فقط تا جایی بر فضای هوایی مافوق زمین خود می‌تواند اعمال مالکیت کند که بتواند از این فضا بطور واقعی استفاده نماید» که این استدلال در برخی از قضایای مطروحه مورد پذیرش قرار گرفته است.^۴ در یک قضیه، دادگاه ادعای نادرست خواهان‌ها مبنی بر دخالت غیرمجاز بهره‌برداران یک هواپیما که از آنها عکسبرداری می‌نمود را رد کرد.^۵ دادگاهی دیگر، ادعای یک زن و شوهر را مبنی بر اینکه تصاویر آنها بوسیله خبرنگار یک مجله در حالی که در فرودگاه بین‌المللی میامی منتظر بودند را

1. Griggs, 369 u.s.p87.

2. Brown v. United States, 73 f.3d 1100 [1996].

3. Ibid.

4. Restatement [Second] of Torts, art159 [2] - 1965.

5. Schifano v. Green County, 624so, 2d 178 [Ala, 1993].

با این استدلال که آن محل برای همه یک مکان عمومی محسوب می‌شود، رد نمود.^۱ همچنین، ادعای یک سرباز سابق ویتنام مبنی بر نقض حق حریم خصوصی او بدلیل نمایش تصاویری که او و سایر سربازان را در طی یک مأموریت در ویتنام نشان می‌داد، رد شد.^۲ برخی ادعاهای دیگر نیز مطرح شده است از قبیل ضبط کردن و نشان دادن شماره پلاک اتومبیل‌های پارک شده در یک مکان پارک عمومی^۳ و عکسبرداری از یک شخص، هنگامی که مشغول پیاده‌روی در یک پیاده‌رو بوده است.^۴ دادگاه عالی اورگان رأی داد که حتی اگر محققان در طی انجام امور تحقیقاتی، حریم خصوصی خواهان را نقض نموده باشند، این اقدام یک نظارت غیرمنطقی تلقی نمی‌شود،^۵ زیرا خواهان از خیابان نیز می‌توانسته دیده شود.^۶ در قضیه‌ای دیگر، همسر یک سیاستمدار برجسته از یک روزنامه ادعای خسارت نمود بدلیل نقض حق حریم خصوصی او هنگامی که یکی از کارکنان روزنامه از خانه او بعنوان قسمتی از اخبار مربوط به همسر او عکس گرفته بود.^۷ دادگاه ادعای او را با این استدلال که عکاس بطور غیرمنطقی و سرزده از او عکس نگرفته بود را رد نمود، زیرا تمرکز عکس‌ها صرفاً بر نمای بیرونی خانه بود و نه بر شخصی که از او عکسبرداری شده بود.^۸ در قضیه‌ای دیگر؛ یک زوج، یک شرکت مخابراتی را مورد اتهام قرار دادند مبنی بر اینکه کارگران آن شرکت به خلوت آنها نگاه کرده بودند.^۹ برخی دادگاه‌ها هم نظر داده‌اند که باید قلمرو «حریم خصوصی» با دقت و شفافیت تعیین شود. بعنوان مثال در قضیه *سیراولو* در سال ۱۹۸۶، رویه‌ای مطرح شد مبنی بر اینکه حیاط یک خانه اگر فضای بازی داشته باشد دیگر بعنوان فضای حریم خصوصی تلقی نمی‌شود.^{۱۰} در استرالیا در سال ۱۹۳۷ دادگاه عالی در دعوی *ویکتوریا پارک علیه تیلور*^{۱۱} رأی داد که نمایش یک منظره عمومی حتی اگر در یک ملک شخصی انجام شود، نقض حق حریم خصوصی تلقی نمی‌شود زیرا

1. Fogel v. Forbes, 500f , Supp, 1081, 1084, 1087 [E.D.pa.1980].

2. Tellado v. Time – life , 643 f. supp. 904, 907 [D.N.J.1986].

3. Int'l Union V. Garner , 601 f.Supp, 187, 191-92 [M.D.1985].

4. Jackson v. play Boy Enterprises, Inc. 574 f , Supp. 10, 13 [SD. Ohio 1983].

5. McClain v. Boise Cascade Corp, 271 or 549, 556 [1975].

6. McClain v. Bois Cascade Corp , 556.[1975]

7. Mojica Escobar v. Roca, 926 f. Sopp 30, 32-33 [D.P.R.1996].

8. Mojica Escolar v. Roca,926 f. Sopp 30 35.[DPR.1996].

9. GTE Mobilner of South Texas, LTD. Partnership v. Pascouet, 61 s.w.3d 599, 605 [tex, app.2001].

10. Rpas. The Global Perspective .2014-15, 12th ed, p 124.

11. Victoria Park v.Taylor.

خارج از فضای شخصی در معرض دید عموم قرار دارد.^۱ در قضیه‌ای دیگر، دادگاه بخش مالمو^۲ در سوئد نظر داد که استفاده از یک هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور برای گرفتن تصاویری از یک باغ عمومی، مصداق نقض حق حریم خصوصی نیست که مستلزم اخذ مجوز قبلی باشد. همانگونه که ملاحظه می‌شود در قضایای مطروحه پس از قضیه کاسبی، اغلب پذیرفته شده که پرواز هواپیماها اگر در سطح مجاور زمین انجام شود به گونه‌ای که مانع بهره‌برداری واقعی مالک از زمین خود گردد، می‌تواند نقض حق حریم خصوصی او محسوب شود. رویه دادگاه‌ها حاکی از این است که آنها فقط پروازهایی که دارای پیامدهای آشکار نقض حقوق مالکانه افراد بوده‌اند را مورد توجه قرار داده‌اند که در مورد هواپیماهای با سرنشین، مشکلات ایجاد شده عمدتاً ناشی از ایجاد آلودگی صوتی و لرزش و گرد و خاک توسط آنها می‌باشد. در همه مواردی که ادعاها توسط دادگاه‌ها پذیرفته شده است، نقض حق حریم خصوصی توسط پرواز هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور در مقایسه با هواپیمای با سرنشین با شدت کمتری بوده است، زیرا هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور معمولاً با موتورهای کوچکتر و کم‌جاگیرتر، آرام‌تر می‌باشد و این ویژگی‌ها موجب می‌شود که بهره‌برداران این هواپیماها بتوانند دفاع حقوقی محکم‌تری به دادگاه‌ها ارائه نمایند.^۳

قابل ذکر است که میان ادعاهای مربوط به تصرف فضای هوایی و ایجاد مزاحمت و آلودگی صوتی باید تفاوت قائل شد. اشغال فضای هوایی مربوط به حق حکومت است در حالی که ایجاد مزاحمت و آلودگی صوتی نقض حقوق افراد می‌باشد. بررسی آرای صادره دادگاه‌ها نشان می‌دهد که موضوع نحوه تأثیر پرواز هواپیماها بر اعمال حقوق مالکانه افراد نسبت به حق عمومی حکومت برای استفاده از فضای هوایی بیشتر مورد توجه قضات بوده است. همچنین در مواردی که هواپیماهای قابل کنترل از ملک شخصی افراد تصویربرداری نموده‌اند، دادگاه بر این سوال تمرکز نموده که تصویربرداران بر چه اساسی بدون مجوز و به صورت سرزده اقدام نموده‌اند؟^۴ اینگونه استدلال دادگاه‌ها موجب شده است که هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور تا جایی مجاز به استفاده از دوربین باشد که موجب نقض حق حریم خصوصی افراد

1. Rpas. The Global Perspective. 2014-15, 12th ed, p 124

2. Malmo.

3. Geller v. Brownstone Condominium, 82 Ill.App.3d 334,336-37 [1980].

4. Dopp v. Fairfax Consultants, ltd, 19901265771 Fsupp 494_11157 [1990].

نشود. محدود و یا ضابطه‌مند نمودن کاربرد انواع دوربین‌ها و سنسورها یا مدیریت اطلاعات می‌تواند در کاهش تهدید و نقض حق حریم خصوصی افراد موثر واقع شود. همچنین تغییرات مستمر دیدگاه‌های مربوط به نقض حق حریم خصوصی ناشی از کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور با در نظر گرفتن معیارها و هنجارهای اخلاقی و اجتماعی باعث ارائه دیدگاه‌های مختلف و حتی معارض در موضوع واحد در دادگاه‌های مختلف می‌شود.

نتیجه‌گیری

امروزه حمایت از مردم در قبال نقض حریم خصوصی آنها از طریق استفاده از فناوری‌های نوین مانند هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور توجه زیادی را به خود جلب نموده است و کاربرد روزافزون با قابلیت‌های رو به توسعه این فناوری به یک دغدغه جدی برای شهروندان تبدیل شده است. بررسی‌های حاصله از کاربرد این هواپیماها در بازار کشوری نشان می‌دهد در آینده، چالش تعارض میان کاربرد این هواپیماها با نقض حق حریم خصوصی مردم عمیق‌تر هم خواهد شد. با توجه به ابهامات موضوع و با در نظر گرفتن مزایا و منافع حاصل از استفاده از این فناوری از قبیل ایجاد اشتغال و درآمدزایی و رفاه عمومی و هزینه‌های پایین آنها و با عنایت به اینکه استفاده کشوری از این هواپیماها هنوز در دوران اولیه خود بسر می‌برد، لذا قانونگذاران و دادگاه‌ها نباید نسبت به محدود نمودن غیرمنطقی کاربرد آنها تعجیل نمایند. در این زمینه باید به موارد ذیل توجه نمود:

الف- با توجه به اجتناب‌ناپذیر بودن پیشرفت فناوری، استفاده از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور برای کاربردهای مختلف امری بدیهی و عقلانی است.

ب- با توجه به تفاوت میان مقررات مربوط به آثار حقوقی کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بر حق حریم خصوصی افراد نه تنها در کشورهای مختلف بلکه حتی در شهرها و ایالت‌های مختلف یک کشور، مقامات تنظیم‌کننده مقررات باید مقررات مناسبی که حاوی رعایت حقوق طرفین موضوع باشد، وضع نمایند. اگر مقامات حکومتی در کشورها در زمینه ساماندهی حقوقی کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور اقدامی نکنند، این خلاء توسط دادگاه‌ها پر شده و واگذاری تصمیم‌گیری به دادگاه‌ها، پیامدهایی مانند کندی رسیدگی و صدور آرای بعضاً متعارض در موضوع واحد را به دنبال خواهد داشت. از سوی

دیگر معمولاً نهادهای هواپیمایی کشوری در اکثر کشورها، حق وضع مقررات در مورد تعیین شرایط برای کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بنحوی که حق حریم خصوصی مردم نقض نشود را ندارند. حتی این دیدگاه در کشورهای اروپایی و آمریکا هم وجود دارد که نقش و جایگاه مقامات هواپیمایی کشوری، وضع مقررات مربوط به ضرورت رعایت حق حریم خصوصی افراد نیست، بلکه وظیفه آنها تضمین اجرای مقرراتی است که توسط نهادهای غیرهوانوردی که در زمینه امور مربوط به حقوق شهروندان مسئول هستند، وضع می‌شود، می‌باشد (Kaminski, 2013: 57).

پ- وضع مقررات ممنوع و یا محدود کننده کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور به دلیل تهدید حق حریم خصوصی مردم، مستلزم اعمال ترکیبی از معیارهای حقوقی، فنی و اجتماعی است که باید متولیان امر به این موضوع توجه خاص مبذول نمایند.

ت- پذیرش راه کارهای کاهش آسیب‌های مربوط به کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور کشوری با توجه به مزایا و منافع آن، بستگی به هماهنگی و همکاری مقامات حکومتی، نهادهای تجاری و مردم دارد و نقش مقامات حکومتی که مسئولیت تدوین و اجرای مقررات مربوط را بعهده دارند، بسیار مهم است. این مقامات می‌توانند مذاکرات اولیه را با طراحان و سازندگان هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور آغاز کنند. در صورتی که در مورد الزامات و شرایط بهره‌برداری از هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور، توافقی میان طرفین ذینفع حاصل نشود و بعنوان یک راهکار موقت و کوتاه مدت، مقامات حکومتی باید یک رژیم حقوقی که متضمن تعادل میان حق حریم خصوصی مردم و منافع حاصل از کاربرد این هواپیماها می‌باشد را وضع نمایند. البته اعمال شیوه خودمحدودسازی توسط طراحان و سازندگان و بهره‌برداران هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور هم امکان‌پذیر است. استدلال‌ات هر دو گروه ذینفع یعنی شهروندان و بهره‌برداران فناوری مذکور تا حدود زیادی قابل قبول می‌باشد. از یک طرف امکان اعمال نظارت بصری و کسب اطلاعات شخصی افراد و عدم کفایت مقررات رسمی حمایتی از حق حریم خصوصی در غالب کشورهای دنیا، این حق اساسی مردم را بشدت در معرض تهدید قرار داده است، زیرا هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور، قلمرو اعمال نظارت را گسترش داده و موجب دسترسی دیگران به اطلاعات مربوط به حریم خصوصی افراد می‌شود و از سوی دیگر منافع

اقتصادی و اجتماعی کاربرد این هواپیماها غیرقابل انکار است و لذا مهمترین اقدام در این زمینه، تدوین یک رژیم حقوقی متعادل که متضمن حقوق طرفین باشد، خواهد بود. با توجه به اینکه هدف اولیه و اساسی کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴ و ایکائو، تسهیل حمل و نقل هوایی ایمن، امن و کارآمد می‌باشد و معمولاً قوانین و مقررات هواپیمایی خاص، متضمن مقرراتی راجع به تأثیر کاربرد هواپیمای قابل کنترل از راه دور از راه دور بر حق حریم خصوصی افراد نمی‌باشند و از سوی دیگر ایکائو این وظیفه را بمعده نظام حقوقی داخلی کشورها گذاشته است. لذا ضروری است کشورها روند اقدامات خود در این زمینه را شتاب بخشند تا از بروز چالش‌های مرتبط با حقوق و منافع آن جلوگیری شود.

منابع

الف- فارسی

کتابها

- جباری، منصور، (۱۳۹۳)، *حقوق هوایی از منظر حقوق داخلی و بین‌المللی*، چاپ اول، تهران: موسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.
- خان‌محمدی، محمد و کریمی، ذبیح‌الله، (۱۳۸۹)، *فرهنگ جامع هوافضا*، تهران، نشر والا اندیش.
- کشاورز، بهمن، (۱۳۶۶)، *فرهنگ حقوقی انگلیسی به فارسی*، تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر.
- مافی، همایون، (۱۳۹۲)، *مجموعه قوانین و مقررات حقوق بین‌الملل*، تهران: انتشارات مجد.
- معاونت حقوقی ریاست جمهوری، (۱۳۹۱)، *مجموعه قوانین و مقررات هوایمایی کشوری*، تهران: اداره چاپ و انتشار معاونت تدوین، تنظیم و انتشار قوانین و مقررات.
- سید فاطمی، محمد، (۱۳۹۳)، *حقوق بشر در جهان معاصر، دفتر یکم: درآمدی بر مباحث نظری: مفاهیم، مبانی، قلمرو و منابع*، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش‌های حقوقی شهر دانش.

اسناد

- قانون هوایمایی کشوری (۱۳۲۸).
- آیین‌نامه ثبت و تابعیت هواپیماهای کشوری (۱۳۴۳).
- قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۵۸).
- آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی (۱۳۸۶).
- قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات (۱۳۸۷).
- منشور حقوق شهروندی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۹۵).
- دستورالعمل اجرایی وسایل پرنده فوق سبک کنترل از راه دور غیرنظامی سازمان هوایمایی کشوری (۱۳۹۵).

ب- انگلیسی

Books

- Gromley, Ken, (1992), *Hundred Years of Privacy, Wis.l. Rew, 1335, 1351*, The Press and America: An Interpretative History of The Mass Media, [3d

ed.1972].

- McDonald, Barry, (2004), *The First Amendment and the Free of Information: Towards a Realistic Right to Gather Information in the Information Age*, 65 OHIO.

- Peikoff, Amy, (2006), *The Right to Privacy: Contemporary Reductionists and Their Critics*, 14 VA. J. Soc. Pol'y 8/L.

- Posner, Richard, (1984), *An Economic Analysis of Privacy, in Philosophical Dimensions of Privacy: An Anthology*.

Articles

Brandeis, Louis & Warren Samuel, (1890), "The Right to Privacy", 4 HARV.L.REV.193, 205.

- Corcoran, Mark, (2012), "Drone Journalism Takes off ABC News." Available at: <http://www.abc.net.au/news/2012-02-21/drone-Journalism-takes-off/3840616>.

- Clarke, Roger, (2014), "The Regulation of Civilian Drones' Impacts on Behavioral Privacy", *Computer Law & Security Rev* 30 [286-305], Available at: <http://www.sciencedirect.com/compseconline.com/publications/prodclaw.htm>.

- Hermida, Alfred, (2014), "Twitter as an Ambient News Network, in *Twitter and Society*", 359, 360, Available at: <http://www.niemanlab.org/2014/03/new-technology-new-money-new-newsrooms-old-questions-the-state-of-the-news-media-in-2014>.

- Nizer, Louis, (1940), *Right of Privacy a Half Century's Development*, 39 MICH.L.REV. 526, 529-30.

- Pilgrim, Timothy, (2012), "Australian Privacy Commissioner", Available at: <http://www.oaic.gov.au/news-and-events/statements/privacy-statements/regulation-of-drone-technology/correspondence-attorney-general-regulation-of-drone-technology>.

- Smith, Aaron, (2014), "U.S Views of Technology and the Future Science in the Next 50 Years", Pew Res, Center, Available at, <http://www.pewinternet.org/Files/2014/04/us-views-of-technology-and-the-future.pdf> [archived at <http://Perma.cc/9F22-83rm>].

- Whitman, James, (2004), *The Two Western Cultures of Privacy, Dignity*

Versus Liberty, 113 Yale L.J. 1151.

- Weinberger, Sharon, (2012), "Drone Sensors That Changed War Fare, and what Happens When They Come Home", Popular Mechanics. Available at: <http://www.popularmechanics.com/technology/military/planes-uays/4-new-drone-sensors-that-changed-warfare-and-what-could-happen-when-they-come-home-9549377#slide-1>.

- Wright, David [2014], Drones: "Regulatory Challenges to an Incipient Industry, available at: <http://www.compseconline.com/publications/prodclaw.htm>.

Documents

- Convention on International Civil Aviation, [1944]
- The European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms – [1950]
- FAA, Unmanned Aircraft Operations in the National Airspace System, 72 Fed. Reg. 6689 [2007].USA.
- FAA. 2012. Advisory Circular 91-57, "Model Aircraft Operating Standards [1981].
- FAA. UAS Test Site Program [Federal Register: The Daily Journal of the Government, [2013], USA.
- EU Flightpath 2050, EU Commission, [2011].
- EU Reg [EC] No216/2008 of the European Parliament [2008].
- EU Directive 95/96/Ec, 23.11.95. [1995].
- EU Roadmap for the Integration of Civil Remotely – Piloted Aircraft System into the European Aviation System [2013].
- EU Directive 95/46/EC on the Protection of Individuals with Regard to the Processing of Personal Data and on the Free Movement of Such Data,[1995].
- EU Council Framework Decision 2008/977/JHA on the Protection of Personal Data Processed in the Framework of Police and Judicial Cooperation in Criminal Matters [2008].
- EU Directive 2009/103/EC.
- Australian Law Reform Commission, Serious Invasions of Privacy in the Digital Era: Discussion Paper, March 2014: Surveillance Devices Act 2007 [NSW].
- Australian Privacy Principles. Privacy Act [cth], [2012 Australian Committee Hansard, 21 March 2014, 28 February 2014, 20 March 2014.
- Australia, DBA Act [1999].
- Australia, Civil Aviation Act [1988].
- Australia, Surveillance Devices Act, [2004], Section 37.

Cases

- Semayne's Case, 5 CO. Rep. 91 [K. B. 1604]
- Andrew V. United States, 2012 U.S. Claims LEXIS 1644

- Roberson V. Rochester Folding Box CO. 171 N. E. [1902]
- Citing Hinman V. Pacific Air Transport, 84 F. 2d 755 [9th Cir. 1936]
- Daily Times Democrat V. Graham, 276 ALA. 380, 381 [1964]
- Katz V. United States [389 U.S. 34z, 361, [1967]
- Oliver V. United States [466 U.S. 170 , 182 – 83 [1984]
- Argent V. United States, 124 F. 3d 1277, 1284 [Fed. Cir. 1997]
- Huetra V. Pirker, No. CP – 217, 2014 WL 3388631 [N. T. S. B. Mar. 6, 2014]

2-4-Sites

- Department of Industrial Engineering & Business Information Systems, The University of Twente. [2014]. Unmanned Cargo Aircraft and the University of Twente: Characteristics of Unmanned Cargo Aircraft. Available at: [http://www.utwente.nl/bms/uebis/newservents/-unmanned cargo aircraft ut/.\[23-04-2015\].](http://www.utwente.nl/bms/uebis/newservents/-unmanned%20cargo%20aircraft/.[23-04-2015].)

- Uk Department for International Development. [2015]. Drone Surveillance Helps Search and Rescue in Nepal. available at: [http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0\[17-06-2016\].](http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/2.0[17-06-2016].)

- Federal Aviation Administration. Use of UAVs for Civilian Purposes. available at: [http://www.faa.gov/news/fact-sheets/news-story-cfm?newsId=14153.\[23-04-2015\].](http://www.faa.gov/news/fact-sheets/news-story-cfm?newsId=14153.[23-04-2015].)

- FAA. Faa Selects Unmanned Aircraft Systems Research and Test Stes Federal Aviation Administration. available from: [http://www.faa.gov/news/press-release/news-story.Cfm?NewsId=15576.\[2-11-2016\].](http://www.faa.gov/news/press-release/news-story.Cfm?NewsId=15576.[2-11-2016].)

- JAA. Joint JAA /euro Control Initiative on UAV/ Rosa: Final Report, Joint Aviation Authorities, available at: [http://www.easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2005/16-2005/npa_16_2005_appendix.pdf \[11-03-2015\].](http://www.easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2005/16-2005/npa_16_2005_appendix.pdf [11-03-2015].)

- T & D. Animal Rights Group Says Drone Shot Down, available from: [http://www.the_tandd.com/animal-rights-group-says-drone-shot-down/article-017a720a-56ce-11e1-aFC4-001871e3ce6c.html.\[17-06-2016\].](http://www.the_tandd.com/animal-rights-group-says-drone-shot-down/article-017a720a-56ce-11e1-aFC4-001871e3ce6c.html.[17-06-2016].)

- NPR. Nothing Is Fixed: Rcovery is Slow in Tphoon – hit Philippine Cty, available from: [http://www.npv.org/2014/01/26/266696789/Nothing-is-Fixed-Recovery-is-Slow-in-Typhoon-hit-Philippine-city.\[2-11-2016\].](http://www.npv.org/2014/01/26/266696789/Nothing-is-Fixed-Recovery-is-Slow-in-Typhoon-hit-Philippine-city.[2-11-2016].)

- Civil Unmanned Cargo Aircraft, [2015], Platform Unmanned Cargo

Aircraft Fact Sheet, Available at: <http://www.platformuca.org/fact-sheet-1-civil-unmanned-cargo-aircraft>. [25-07-2016].

- CASA, Development of UAS in Civil Airspace and Challenges for Casa – Association for Unmanned Vehicle Systems Australia. Melbourne: Civil Aviation Safety Authority, available at: <http://www.casa.gov.au/scripts/nc.dll?wcms:standard:pc=pc.101374> [23-02-2017].

- FAA, [2012], UAS Test Site Map. available at: http://www.faa.gov/about/initiatives/UAS/media/UAS_test_site-map.pdf. [7-10-2016].

- www.eturbonews.com/68727/unmanned-aerial-vehicles-legal-2016.

- www.jarus.rpas.org/sites/jarus-rpasorg/files/legal-conditions_uav-1 [21-11-2016].

- www.ycj.ir/fa/news/5999399-95/10/4-8/15.

- www.aci.aero/rpas [18-05-2016].